

УПРАВЛІННЯ АЕРОПОРТАМИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Розглянуто значення аеропорту як частини авіаційної транспортної системи. Виконано аналіз структур управління аеропортами. Названі макроекономічні показники, що впливають на авіаційні перевезення.

Рассмотрено значение аэропорта как части авиационной транспортной системы. Выполнен анализ структур управления аэропортами. Названы макроекономические показатели, влияющие на авиационные перевозки.

The value of air-port is considered as parts of the aviation transporting system. The analysis of structures of management by air-ports is executed. Macroeconomic indexes influencing on air transportations are adopted.

Постановка проблеми

В сучасних умовах переходу до ринкової економіки аеропортам, як складової частини інфраструктури повітряного транспорту в державної політиці в галузі авіаційної діяльності відведене дуже важливе місце. Стійке та ефективне функціонування аеропортів є необхідною умовою забезпечення цілостності, національної безпеки країни, підвищення рівня життя населення. На сьогоднішній час на Україні активно проводиться структурна перестрійка суб'єктів авіаційно-транспортної системи громадянської авіації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Аналізуючі останні наукові дослідження та публікації можна відзначити зацікавленість в вивченні світового та вітчизняного досвіду управління аеропортами в сучасних умовах. Сьогодні проблемам розвитку та розробці ефективних форм управління аеропортами приділяється дедалі більше уваги. Грунтовного висвітлення ці питання знайшли в роботах Кулаєва Ю. Ф., Запорожця В., Шматько М. та інших дослідників цієї сфери.

Мета статті

Головною метою статті є визначення значення аеропорту як частини авіаційної транспортної системи, яка забезпечує зліт і посадку повітряних суден та їх наземне обслуговування, прийом і відправлення пасажирів, багажу, пошти і вантажів, а також створює необхідні умови для функціонування авіакомпаній, державних органів регулювання авіаційної, митної та іншої діяльності, сприяє діловій активності, спрямованій на поліпшення рівня обслуговування пасажирів і забезпечення економічної стабільності аеропорту.

Виклад основного матеріалу

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою.

Єдину транспортну систему України становлять:

– транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);

– промисловий залізничний транспорт;

– відомчий транспорт;

– трубопровідний транспорт;

– шляхи сполучення загального користування.

До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту [1].

Аеропорт є вигідним пунктом залучення великої кількості багатопрофільних підприємств, численних фірм і корпорацій регіону, що інтенсивно входять у світовий ринок [2].

Сучасний аеропорт має перш за все задовольняти потреби населення України та інших держав у авіаційних послугах, гарантувати експлуатантом повітряного транспорту – пасажиром, клієнту, орендарям, концесіонерам та

іншим – рівні можливості щодо надання послуг, а також «ефективно експлуатувати і розширювати виробничі потужності відповідно до потреб авіатранспортного ринку за умови забезпечення життя, здоров'я, майнових інтересів користувачів, дотримання чинних вітчизняних і міжнародних умов, норм, правил функціонування аеропорту [3].

Україна має у своєму розпорядженні розгалужену мережу аеропортів, що розміщені на всій території, відповідно до існуючого структури продуктивних сил і регіональних потреб зміцнення міжнародних зв'язків з іншими країнами. Особливо необхідно відзначити, що Україна розташована на перетинанні світових транспортних зв'язків. Мережа аеропортів України нараховує 37 аеропортів, що виконують авіаційні перевезення [4].

Сюди включені і колишні військові, і заводські аеродроми, що займаються, в основному, вантажними перевезеннями. З цієї кількості 29 аеропортів функціонують як самостійні підприємства, 1 – структурний підрозділ більш великого аеропорту, 2 – у складі авіакомпаній і 5 є підрозділами великих підприємств інших галузей.

Із загальної кількості аеропортів:

8 – знаходяться в державній власності: Бориспіль, Львів, Запорозжя, Заводське, Бердянськ, Северодонецьк, Сокольників, Антонов;

21 – у комунальній: Донецьк, Київ (Жуляни), Одеса, Сімферополь, Вінниця, Ізмаїл, Керч, Кіровоград, Кривої Ріг, Луганськ, Миколаїв, Полтава, Рівне, Суми, Тернопіль, Ужгород, Харків, Херсон, Хмельницький, Чернівці;

8 – у колективній (ТОВ): Дніпропетровськ, Джанкой, Івано-Франківськ, Краматорськ, Лиманское, Маріуполь, Озерне, Севастополь, Черкаси.

Зараз більшість польотів зорієнтовано на Державний міжнародний аеропорт «Бориспіль», який поступово перетворюється на аеропорт-хаб європейського типу. Передбачається подальший розвиток цього аеропорту, у т. ч. реалізація проекту з будівництва нового пасажирського терміналу з сучасним обладнанням.

Згідно укладених двосторонніх угод між Міністерством транспорту України та обласними державними адміністраціями з питань подальшого розвитку внутрішніх авіаперевезень значно активізувалась робота з модернізації усіх аеропортів. 2003 рік Мінтрансу оголошено як «рік аеропортів». З допомогою місцевих адміністрацій заплановано оновити будівлі аеровокзалів, здійснити заходи з технічного переозброєн-

ня аеродромних комплексів. В першу чергу це стосується питань безпеки польотів, покращання обслуговування авіапасажирів, збільшення обсягів перевезень для забезпечення самофінансування аеропортів в подальшому [5].

Найбільші міста України мають по два аеропорти: в Києві – це «Бориспіль» і «Київ» (Жуляни), в Одесі – «Центральний» і «Застава», в Сімферополі – «Сімферопольський» і «Заводський».

Державний міжнародний аеропорт «Бориспіль» – це багатопрофільне підприємство, що об'єднує роботу понад 50-ти різних служб (пасажирські та вантажні авіаперевезення, сервісно-технічна служба, організаційна та ін.), спрямованих на виконання основної функції аеропорту – надання послуг з обслуговування пасажирів і рейсів авіакомпаній. Державний міжнародний аеропорт «Бориспіль» надає послуги авіаційним компаніям, пасажиром та іншим клієнтам в авіаційній та неавіаційних сферах діяльності, забезпечуючи регулярність та безпеку польотів [6].

Перспектива аеропорту «Бориспіль» полягає в тому, щоб стати головним транзитним аеропортом Східної Європи, який забезпечив би якісне обслуговування зростаючого потоку літаків і пасажирів між Західною і Східною Європою, Азією, Японією, Америкою. Місія аеропорту полягає і в найбільш повному задоволенні клієнтів (авіакомпаній, пасажирів), і в розвитку економіки України. [7]

На відстані 8 км від центру Києва, практично в межах міста розташований муніципальний аеропорт «Київ» (Жуляни). Це дає можливість в термін 2-3 години дістатись з кожної області до столиці України, державних та ділових установ. Біля аеропорту проходять головні залізничні та автомобільні магістралі, що дає можливість за лічені хвилини дістатись до залізничного вокзалу та за незначний час – до аеропорту «Бориспіль». Керівництво аеропорту приділяє великої уваги створенню сприятливих умов для діяльності ділових осіб, невеликих туристичних груп, бізнес-польотів, поштових перевезень. Цим воно прагне внести свій вклад у розвиток економіки міста і держави в цілому. Послугами аеропорту користується Авіаційний ремонтний завод 410 цивільної авіації, авіаційні підрозділи Прикордонних військ, Міністерства внутрішніх справ та Міністерства оборони України. Станом на сьогодні проведена робота по ремонту та реконструкції частини аеровокзального комплексу, що дало змогу поліпшити якість і підвищити рівень обслуговування па-

сажирів[8]. Аеропорт має можливості у розширенні мережі бізнес-польотів, подальшому розвитку інфраструктури для надання додаткових послуг представництвом авіакомпаній, туристичним агентствам, населенню та гостям міста.

Аеропорт, як частина авіаційної транспортної системи, має певну організаційну структуру управління.

Структурі апарату управління аеропортом підпорядкована сукупність управлінських підрозділів і їхні організаційні взаємовідносини.

Організаційна структура управління виробничими підрозділами аеропорту повинна забезпечувати[3]:

- відображення змісту діяльності підрозділів аеропорту як об'єкта управління і основних елементів управління – цілей, принципів, методів, функцій, етапів, стадій прийняття і реалізації рішень;

- гнучкість, відповідність змінам, що відбуваються в об'єкті управління і зовнішньому середовищі, – появи нових цілей, розширенню виконуваних функцій;

- концентрацію однорідних управлінських функцій — зосередження видів робіт, пов'язаних із визначенням стратегії розвитку аеропорту і авіаперевезень (планово-регульованих функцій), переважно на верхніх щаблях управління;

- спеціалізацію нижчих рівнів структури з метою оперативного управління трудовими процесами;

- концентрацію прав і відповідальності під час вирішення кожного конкретного управлінського завдання за рахунок раціонального перерозподілу компетенції на кожному рівні управління «по горизонталі» і фіксування повноважень «по вертикалі», тобто дотримання принципу персоналізації відповідальності;

- зосередження повноважень і відповідальності на тому рівні управління, на якому є вся необхідна інформація для прийняття рішень щодо керівництва певним комплексом робіт;

- виконання всього комплексу функцій управління виробничим підрозділом аеропорту при мінімізації їх дублювання різними підрозділами;

- оптимізацію кількості щаблів в ієрархії управління;

- рівномірність навантаження на апарат управління і його окремі ланки, зчленування різноманітних видів робіт, що усувають різні перешкоди, за рахунок розподілу функцій між структурними розподілами.

Структура управління аеропортом може бу-

ти розподілена на управління персоналом і управління службами. Суть цих двох функцій управління для різних аеропортів може бути неоднакова.

Відділення персоналу здійснює адміністративне керівництво колективом аеропорту і відповідає за прийняття рішень, які кардинально впливають на всю організацію.

Відділення служб контролює щоденне функціонування аеропортової інфраструктури. Порівняно з відділенням персоналу воно потребує великої кількості співробітників. Засоби, з допомогою яких відділення персоналу і служб інформують адміністрацію аеропорту, теж суттєво відмінні для різних аеропортів.

В роботах В. Запорожця [3] та Ю. Ф. Кулаєва [9] розглянути три характерні структури управління аеропортом:

а) підрозділи персоналу інформують адміністрацію аеропорту;

б) підрозділи персоналу безпосередньо не підпорядковані адміністрації;

в) підрозділи персоналу та служб безпосередньо підпорядковані директору.

Наведемо ці структури управління схематично на рис. 3.

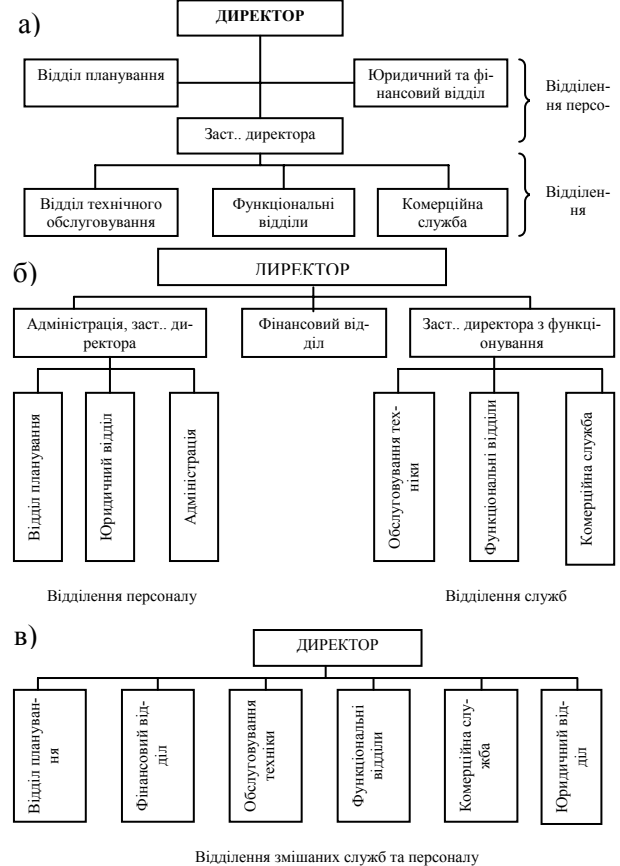


Рис. 3 Схеми розташування відділень персоналу та служб в структурі адміністрацій аеропортів

Перша структурна (рис. 3, а) припускає, що підрозділи відділення персоналу безпосередньо інформують адміністрацію аеропорту. Така структура є бажаною для великих аеропортів, оскільки вона створює ситуацію, за якої адміністрація приймає основні рішення з управління, хоча і не бере безпосередньої участі у прийнятті щоденних оперативних рішень.

Друга структура (рис. 3, б) передбачає, що відділення персоналу безпосередньо не підпорядковані адміністрації і здійснюють свою діяльність самостійно. Метою відокремлення функцій персоналу підрозділів зі сфери безпосередньої діяльності адміністрації аеропорту є забезпечення більших можливостей керівника адміністрації у вирішенні фундаментальних завдань.

У третій структурі (рис. 3, в) відділення персоналу і служб безпосередньо інформують директора аеропорту. Це є нормальною ситуацією для невеликих аеропортів, у яких функції персоналу прості, а адміністрація бере безпосередню участь у щоденному управлінні аеропортом.

При формуванні структури управління аеропортами необхідно враховувати

- форму власності аеропортів;
- функції аеропортів;
- географічне положення аеропортів;
- показники фінансової діяльності;
- види та об'єми перевезень;

Діяльність аеропортів безпосередню пов'язана з діяльністю авіакомпаній в цілому. Відставання (диспропорція) в розвитку аеропортів може стримувати стратегічний розвиток авіакомпаній. Для обґрунтування передумов подальшого розвитку підприємств авіаційного транспорту, визначено три ключових макроекономічних показника, які безпосередньо впливають на зростання обсягів авіаційних перевезень: зростання доходів населення; розширення міждержавних економічних відносин; розвиток етнічних зв'язків. При цьому розвиток підприємств авіаційного транспорту відбувається за кількома напрямками: розвиток авіакомпаній, розвиток аеропортів, розвиток підприємств аеронавігаційного обслуговування та розвиток підприємств вітчизняної авіаційної промисловості. Разом з тим, зростання обсягів перевезень, в тому числі транзитних, розвиток нових маршрутів та збільшення зручних стиковок, в свою чергу, потребують розвитку обласних та регіональних аеропортів, їх технічної та технологічної модернізації у відповідності до міжнародних стандартів, тісної взаємодії між аеропортами. При цьому ефективно функціону-

вання аеропортів можливе за умови зростання обсягів авіаперевезень та досягнення рівня надходжень, достатніх для покриття поточних витрат, а також розвитку інфраструктури. В той же час розвиток обласних аеропортів можливий за умови випереджального розвитку внутрішніх авіаперевезень. Розвиток авіаційної промисловості передбачає широке застосування лізингових схем, в першу чергу, для вітчизняних авіаперевізників. Вказані напрями та взаємозв'язки дають змогу в комплексі визначити необхідність скоординованого розвитку авіакомпаній, аеропортів, аеронавігаційного обслуговування та підприємств авіаційної промисловості [10].

Висновки

Сьогодні авіаційні підприємства змушені працювати в умовах, що характеризуються високим рівнем невизначеності зовнішнього середовища. Орієнтація економічного механізму оперативного управління на забезпечення ефективної роботи підприємства в цих умовах припускає, що управлінські рішення, прийняті в будь-якій сфері діяльності підприємства, повинні обов'язково розглядатися й одержувати оцінку з погляду їхнього впливу на економічну безпеку підприємства як у даний час, так і в перспективі. Організація управління сучасним авіатранспортним підприємством, що працює в ринковому середовищі, повинна передбачати добре організований процес адаптації, що забезпечує швидку й адекватну перебудову його внутрішньої структури до впливів зовнішнього середовища [11].

Важливим напрямом в розвитку цивільної авіації є оновлення парку літаків сучасними повітряними суднами, а також ремонт та побудова нових аеровокзалів, що забезпечують можливість польотів українських авіаперевізників в країни Європи, Північної Америки, Азії. Україна, як відомо, знаходиться на перетині двох континентів, які в свою чергу є одними з найвагоміших у світі. Це дає нам колосальні перспективи розвитку. Правильно організована робота може давати небачені прибутки не лише державі, а й населенню. То ж якщо розвивати та далекоглядно підходити до справи розвитку авіації, Україна не лише стане економічно багатшою, а й значно покращить свій вплив та авторитет в міжнародній спільноті. Ремонт старих та побудова нових аеропортів дасть змогу країні покращити своє внутрішньодержавне становище авіації. Також не потрібно забувати про те, що в економіці все взаємопов'язане, тому при підвищенні стану авіаційної галузі зросте і загальний

стан транспорту, і все це буде мати вагомий вплив на економіку держави. Розвиток інфраструктури має дуже вагомий вплив на загальний економічний стан країни. І постійно необхідно шукати шляхи до її підняття, і невпинно її розвивати. Адже авіація – один з основних критеріїв, за яким визначають загальний економічний та розумовий рівень розвитку країни.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Про транспорт_ від 10.11.1994 № 232_94-вр.htm.
2. Аль Шаханба Ібрагім Абдель Хафіз. Ефективність сталого розвитку авіапідприємств. Автореферат. – К., 2006.
3. Запорожець В. Аеропорт: організація, технологія, безпека / В. Запорожець, М. Шматько. – К.: Дніпро, 2002. - 168 с.
4. 28-а Московська міжнародна конференція «Стратегія управління аеропортами». Аеропорт партнер № 3-4. 2005.
5. Про авіаційний транспорт України. Міністерство транспорту та зв'язку України. –2003.
6. Державний міжнародний аеропорт Бориспіль. Адміністрація аеропорту. – 2004.
7. Робота та організація аеропорту Бориспіль. Адміністрація аеропорту. – 2004.
8. Аеропорт «Київ» (Жуляни). – Офіційний Інтернет-сайт.
9. Кулаев Ю. Ф. Экономика гражданской авиации Украины. Монография. – К: Феникс. 2004. – 667 с.
10. Садловська І. П. Формування стратегії економічного розвитку авіатранспортних підприємств спеціальність. Автореферат. – К., 2004.
11. Парій В. М. Формування економічного механізму оперативного управління аеропортом. Автореферат. – К., 2006.

Надійшла до редколегії 27.07.2007 .