

*Геєць Ірина*

## **АНАЛІЗ ОСНОВНИХ ЕКОНОМІКО-ВИРОБНИЧИХ ПОКАЗНИКІВ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ «КИЇВ»**

*Стаття присвячена питанням аналізу основних показників економіко-господарської діяльності Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни), оцінці його рівня конкурентоспроможності та частки пасажиропотоку в загальній структурі авіаційних перевезень.*

*Ключові слова: авіація, міжнародний аеропорт, термінал, пасажир, пасажиропотік, повітряні судна, повітряні перевезення.*

*Статья посвящена вопросам анализа основных показателей экономической деятельности Международного аэропорта "Киев" (Жуляны), оценке его уровня конкурентоспособности и доли пассажиропотока в общей структуре авиационных перевозок.*

*Ключевые слова: авиация, международный аэропорт, терминал, пассажир, пассажиропоток, воздушные суда, воздушные перевозки.*

*The article is devoted to analyzing the main indicators of economic and business activities of the International airport "Kyiv", assessing its level of competitiveness and passengers in total air transport.*

*Keywords: aircraft, international airport, terminal, passenger, passenger traffic, aircraft, air transport.*

**Постановка проблеми.** Аеропорт – важлива частина авіаційної транспортної системи, оскільки в аеропорту здійснюється умовний перехід режиму повітряного функціонування в режим наземного функціонування повітряного транспорту. Тому однією з важливих вимог до роботи авіаційного транспорту є підвищення ефективності діяльності міжнародних аеропортів. Проблема ефективного функціонування аеропортів є однією з найважливіших у системі цивільної авіації України. Тому дослідження особливостей та виявлення тенденцій розвитку транспорту, і міжнародних аеропортів зокрема, має значення для підвищення ефективності транспортної галузі.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Методологічним фундаментом здійснення дослідження даної тематики стали праці українських та зарубіжних науковців різних напрямів. Проблеми авіатранспортних перевезень, функціонування аеропортів, і пасажирських терміналів зокрема, досліджувалися вченими, серед яких О.М. Андронов, Н. Ашфорд, Н.Ф. Болотова, В.М. Загорулько, В.В. Запорожець, В.П. Інюшин, Д.Ж. Кендалл, Ю.Ф. Кулаєв, О.Н. Лі, О.М. Ложачевська, Е.В. Малєва, В.В. Мова, Є.Л. Пін, Н.Є. Полянська, З.П. Румянцева, І.Я. Русінов, І.П. Садловська, О.О. Соколов, Н.С. Шаповал, М.П. Шматко та ін.

**Формулювання цілей статті.** Зважаючи на зазначене виникає необхідність проаналізувати та оцінити діяльність стратегічно важливого підприємства «Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни)» в період підготовки України до проведення ЄВРО-2012.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Основними стратегічними аеропортами України є «Бориспіль», «Дніпропетровськ», «Донецьк», «Київ» (Жуляни), «Львів», «Одеса», «Сімферополь», «Харків», «Запоріжжя», які приблизно обслуговують 97,08% загального обсягу пасажирських повітряних перевезень в рік (рис. 1) [1].

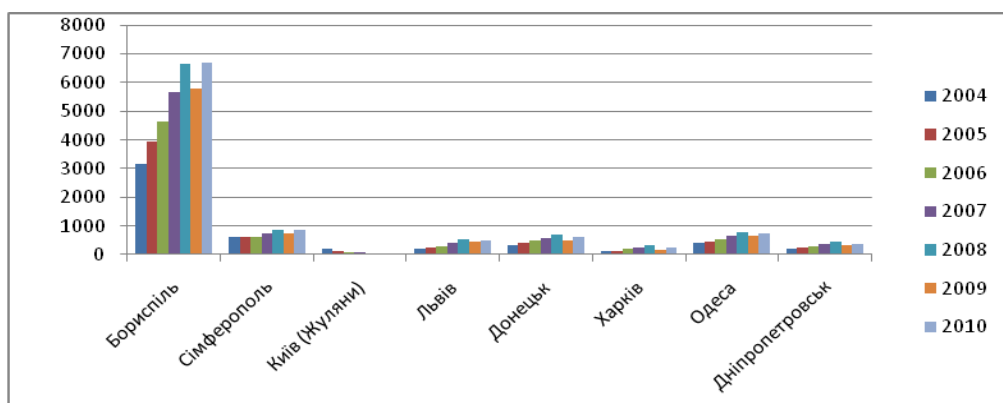


Рис. 1. Пасажиропоток через стратегічні аеропорти України в динаміці за 2004-2010 рр. (тис.чол.) [1]

З кожним роком доля пасажиропотоків, що припадає на міжнародний аеропорт «Київ» помітно зменшується внаслідок зниження якості обслуговування пасажирів та низького рівня сервісу, недостатньо розвиненої сервісної інфраструктури аеропорту (рис.2) [4].

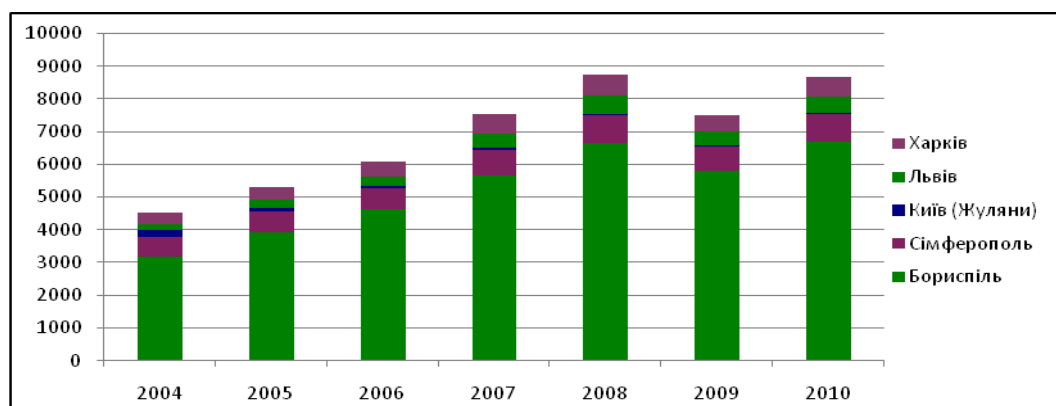
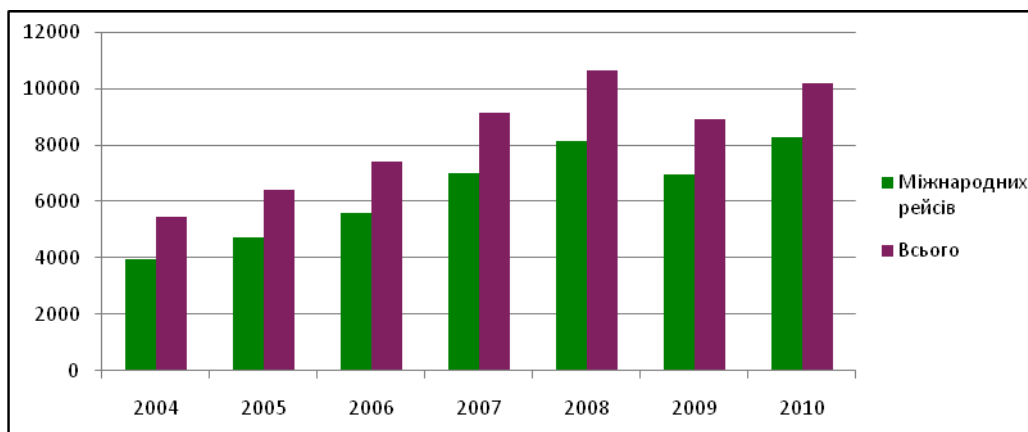


Рис. 2. Пасажиропотоки через основні аеропорти України за 2004-2010 рр. (тис.чол.) [4]

У всьому світі з кожним роком зростає попит на авіап перевезення, а тому зростає пасажиро- та вантажопотік через аеропорти. В загальному, за останні 7 років в Україні спостерігається тенденція до збільшення пасажиропотоків, що спричинено зростанням бізнес-активності населення, інтенсифікацією праці, інтеграцією економік різних країн (рис. 3) [9].



**Рис. 3. Загальний пасажиропотік через аеропорти України за 2004-2010 рр. (тис.чол.) [9]**

Підприємство «Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни)», що знаходиться у м. Києві, належить до сфери обслуговування авіаційних перевезень: забезпечує виконання регулярних і чартерних польотів українськими та зарубіжними авіакомпаніями та авіапідприємствами. Основним видом діяльності МА «Київ» є виконання комплексу робіт з аеропортового обслуговування: забезпечення літако-вильотів на авіалініях малої та середньої протяжності, забезпечення відправлень пасажирів, пошти, вантажів, наземне обслуговування повітряних суден [7].

Розташування в межах Києва надає аеропорту значні переваги щодо зручності для пасажирів та наявності надійного транспортного сполучення з центром міста і створює широкі можливості для ефективного швидкого повітряного зв'язку столиці з містами України та ближнього зарубіжжя. Через своє розміщення аеропорт є дуже привабливим для клієнтури бізнес-класу. Для цих пасажирів в аеропорту доцільно створити бізнес-центри та техноцентри.

Пропускна спроможність діючого пасажирського терміналу складає 180 пасажирів за годину [6]. З МА «Київ» (Жуляни) здійснюються регулярні рейси до міст: Сімферополь, Донецьк, Івано-Франківськ, Одеса, Запоріжжя, Луганськ, Львів, Ужгород, Харків, Мінськ, Москва та ін.; та чартерні рейси в усі міста України, країн СНД та дальнього зарубіжжя, де є аеродром.

Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) приймає повітряні судна класу: літаки - Як-42, Як-40, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Л-410 та ін.; іноземні літаки - SAAB-340, Falcon-50, Falcon-20-5, DA-20, DA-50, H8-25 та ін.; гелікоптери - Mi-8, Mi-2, Ka-26

та ін.; Boeing ; Airbus. В аеропорту базуються авіакомпанії «ARP-410», «Аеро-чартер», «Група компаній «Евролайн», «ICD-авіа», «Wizz-Air».

Статутний фонд підприємства за комерційною оцінкою складає біля 40,0 млн. дол. США.

Зменшення кількості рейсів та відповідно пасажирів аеропорту «Київ» відбувається внаслідок зниження якості обслуговування пасажирів та низького рівня сервісу, недостатньо розвиненої сервісної інфраструктури аеропорту (рис. 4).

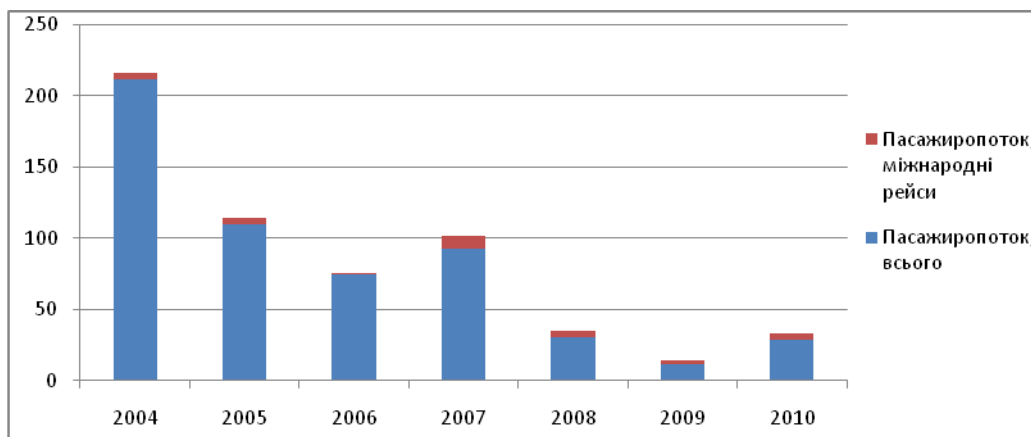


Рис. 4. Структура пасажиропотоку Міжнародного аеропорту «Київ» (тис. чол.) [6]

Надаючи населенню, підприємствам і організаціям послуги з авіаційних перевезень, МА «Київ» (Жуляни) сприяє зростанню ділової активності і соціальному розвитку міста та суміжних районів. Показники авіаційної діяльності аеропорту відображені в наведених нижче графіках (рис. 5).

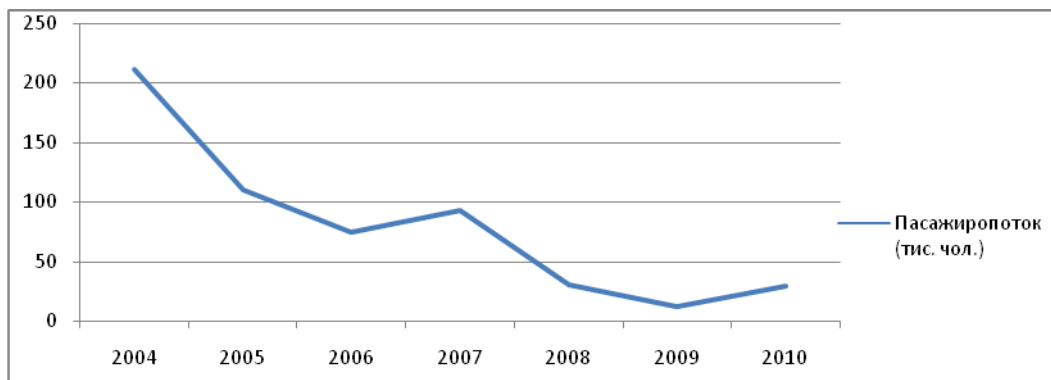
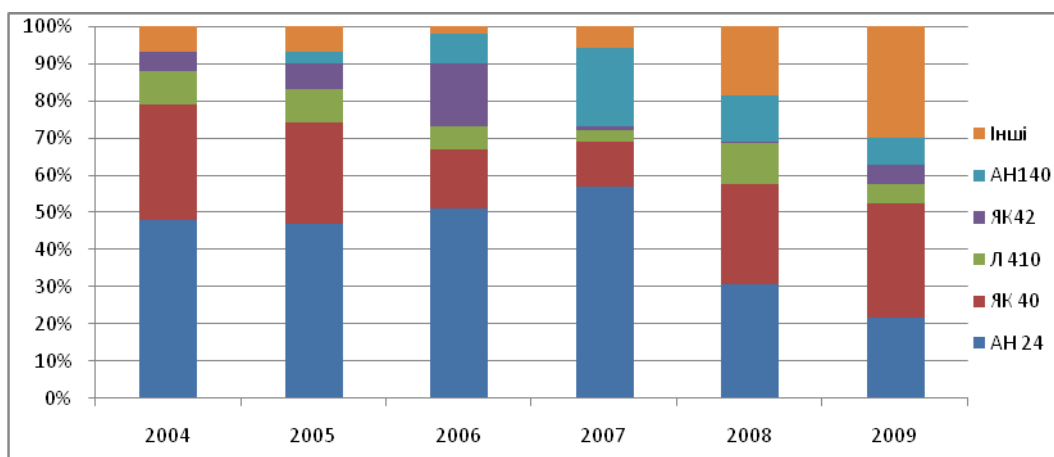


Рис. 5. Динаміка пасажиропотоку аеропорту «Київ» за 2004-2010 роки (тис. чол.) [6]

Як видно з діаграми (рис. 6), поступово знизилася у 2008-2009 роках інтенсивність використання повітряних суден типу АН-24 (найбільша була у 2007 р.). За 2009 р. не виконувалися польоти на Луганськ (АК «Луганські авіалінії»), Львів (АК «Львівські авіалінії»), на Сімферополь (АК «Крим»), на Ужгород і Харків (АК «Аероміст-Харків»). Частка обслуговувань повітряних суден типу ЯК-40 зросла і є найбільшою у 2008 р. Збільшилися обсяги чартерних перевезень АК «Аеростар», АК «Аерочартер», АК «Кіровоградські авіалінії», ТОВ «АК «Челенджер Аеро». Зросла доля обслуговування повітряних суден типу ЯК-42 у зв'язку з введенням двох рейсів АК «Донбасаеро» на Сімферополь та Одесу. Знизилась інтенсивність використання повітряних суден типу АН-140 у зв'язку з припиненням польотів двох авіакомпаній «Аероміст-Харків» і «Мотор-Січ». Зменшення частки обслуговування повітряних суден типу Л-410 і збільшення частки інших типів повітряних суден обумовлено заміною повітряних суден типу Л-410 на повітряні судна типу SF-34 при виконанні польотів вантажних рейсів за маршрутом Київ-Варшава-Київ. Основну частку повітряних суден складають літаки, побудовані у радянські часи, але все ж з'явилася тенденція оновлення повітряного парку, про це також свідчить зростання частки літаків «Антонов».



**Рис. 6. Динаміка відправлення рейсів з Міжнародного аеропорту «Київ» за типами літаків за 2004-2009рр. [6]**

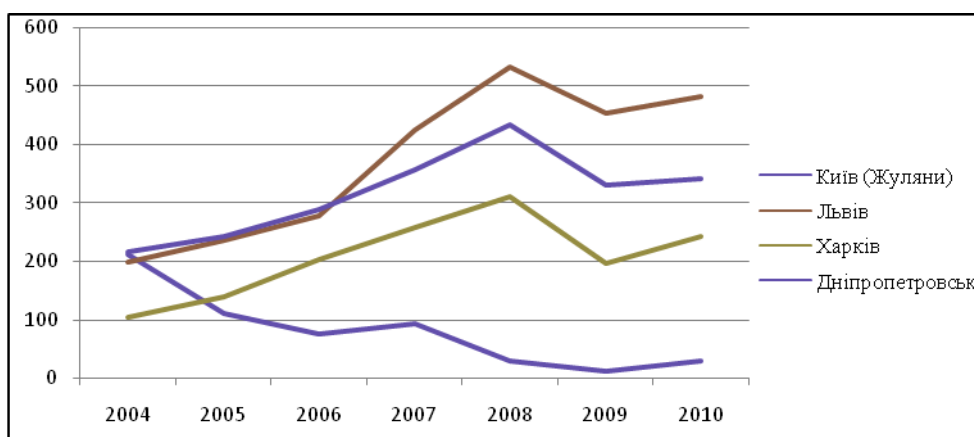
У порівнянні з 2008 р. спостерігається значне зменшення частки регулярних рейсів по Україні у загальному обсязі відправлень з аеропорту. Причиною цього стало значне скорочення обсягів перевезень авіакомпаніями. З 10 авіакомпаній, які здійснювали регулярні внутрішні польоти у 2008 р., у 2009 р. виконували заплановані рейси лише 5 авіакомпаній [4]. Припинили польоти АК «Луганські авіалінії», АК «Крим», АК «Аероміст-Харків», АК «Львівські авіалінії», АК «МАУ», АК «Мотор Січ». Незаплановані регулярні рейси з квітня 2009 р. виконували АК «Донбасаеро», ТОВ «UM Air», АК «Дніпроавіа».

Незважаючи на те, що аеропорт «Київ» є одним з провідних аеропортів України, з 2008-2009 рр. спостерігається значне зниження з нього обсягів відправлень рейсів та пасажирів, і аеропорт утратив позиції на українському та міжнародному ринках

авіаційних перевезень. Одними з основних причин зниження обсягів відправлень пасажирів та рейсів з аеропорту «Київ» і, як наслідок, зниження доходів від авіаційної діяльності є світова фінансова криза, що вплинула на всі галузі економіки а також застосування демпінгових ставок зборів в аеропорту «Бориспіль», з якого сьогодні виконується переважна кількість внутрішніх авіарейсів, що історично виконувалися через аеропорт «Київ».

Іншою важливою причиною скорочення обсягів перевезень через аеропорт «Київ» є те, що найбільша кількість рейсів виконується застарілим парком повітряних суден – літаками типу АН-24, ЯК-40 та Л-410, які є малопривабливими для потенційних пасажирів. Слід також відзначити дуже низьку (близько 1%) питому вагу рейсів іноземних повітряних суден, що пояснюється технічними обмеженнями і недостатньою якістю обслуговування. Зниження кількості рейсів та відповідно пасажирів відбувається також через зниження якості обслуговування пасажирів та низького рівня сервісу, недостатньо розвиненої сервісної інфраструктури аеропорту [4].

Якщо порівняти показники авіаційної діяльності аеропорту «Київ» з іншими аеропортами, які на 2004р. мали майже такі самі обсяги пасажиропотоків, то можна зробити висновок, що необхідно терміново застосовувати дієві антикризові заходи та залучати інвестиції для реконструкції аеропорту ( рис. 7).



**Рис. 7. Пасажиропотоки через стратегічні аеропорти України «Київ», «Львів», «Харків», «Дніпропетровськ» за 2004-2010 рр. (тис.чол.) [6]**

За 2009 р. автобазою надавалися послуги автотранспорту для обслуговування повітряних суден на пероні, підготовки аеродрому для виробничо-господарської діяльності підприємства, надавалися послуги з виділення автотранспорту стороннім замовникам, надання транспорту в оренду, збереження автомобілів інших відомств, обробки шляхової документації, а також послуги з ремонту та технічного обслуговування автомобілів [2].

Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) є достатньо перспективним для потенційних інвесторів-концесіонерів. В майбутньому він може стати оптимальною

альтернативою розвантаження аеропорту «Бориспіль». Привабливість даного аеропорту обґрунтовується перш за все його зручним місцем розташування.

Якщо буде здійснено реконструкцію аеропорту, то суттєво зміниться його роль на ринку авіаційних перевезень, розшириться ринкова ніша і підвищиться ефективність функціонування за рахунок зростання обсягів послуг, що будуть надаватися користувачам.

З метою диверсифікації послуг МА «Київ» насамперед повинен створити інфраструктуру для обслуговування бізнес-авіації: ангари для зберігання повітряних суден і їх технічного обслуговування, термінал для обслуговування бізнес-пасажирів, обладнання стоянок і пункту прокату автомобілів тощо. Оскільки аеропорт має відповідну технічну базу, то є можливість відкрити центр підготовки пілотів для бізнес-авіації [4].

Оскільки до аеропорту підходять дві дороги: до центру міста та до кільцевої дороги, – його розташування є зручним для пасажирів будь-яких категорій. На базі недобудованого аеровокзалу з метою розвитку туристичних авіаперевезень доцільно обладнати комерційно-туристичний центр, де могли б працювати представники провідних туристичних фірм України, а також закордонні туристичні фірми. Проведений аналіз інфраструктури аеропорту, організації технологічних процесів та сервісу дозволив визначити проблемні місця та основні напрямки вкладення коштів на реконструкцію аеропорту.

За умови реконструкції аеропорту «Київ» можливий також перерозподіл внутрішніх і бізнес-рейсів, які виконуються на літаках 3-4 класу з аеропорту «Бориспіль».

Відповідно до програми підготовки України до Євро-2012 аеропорт «Київ» є резервним для прийому гостей і учасників чемпіонату, що прибувають у столицю авіатранспортом. Включення Міжнародного аеропорту «Київ» (Жуляни) у програму підготовки до Євро-2012 зробило його одним із найперспективніших бізнес-об'єктів столиці. Адже під час турніру Київ і як столиця, і як «фінальне місто» Чемпіонату Європи, буде грати «першу скрипку» у логістиці й пересуванні величезних потоків людей. Найбільша цінність аеропорту в тому, що він розташовується в межах міста, а виходить, пасажирам потрібно набагато менше часу й коштів, щоб добратися до аеропорту. З огляду на це, планується задіяти «Жуляни» під час чемпіонату, наприклад, для категорії VIP-Перевезень. Сьогодні цією перевагою вже вирішила скористатися лоу-кост компанія «Wizz Air» [10].

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальшого розвитку.** Проведений аналіз інфраструктури аеропорту, організації технологічних процесів та сервісу дозволив визначити проблемні місця та основні напрямки вкладення коштів на реконструкцію аеропорту. За умови здійснення реконструкції аеропортового комплексу зміниться місія і стратегічні цілі аеропорту, які передбачають: орієнтацію аеропорту на розвиток внутрішніх і міжнародних перевезень на авіалініях малої і середньої протяжності; організацію приймання і відправлення туристичних рейсів на авіалініях малої і середньої протяжності; створення і розвиток авіасервісу (зберігання, обслуговування і ремонт легкомоторних повітряних суден), а також розширення кількісного, якісного та асортиментного сегменту послуг, що надаються клієнтам аеропорту; забезпечення зайнятості і посилення соціальних гарантій працівникам аеропорту; створення

іміджу міжнародного аеропорту з високим рівнем сервісу; розвиток обслуговування приватної авіації.

Отже, можемо припустити, що капітальна реконструкція аеропорту і значні інвестиції приватного бізнесу, що будуть контролюватися державними органами дадуть змогу підвищити пропускну спроможність аеропорту до 1000 пасажирів на годину і значно поліпшити економічні показники.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Паламарчук Ю.А., Ложачевська О.М. Формування стратегії економічного розвитку пасажирського терміналу аеропорту: Монографія [Текст] / [Ю.А. Паламарчук, О.М. Ложачевська ]; наук. ред. О.М. Ложачевська – К.: Кондор, 2009. – 240 с.
2. Полторацька О. Т. Інституціональна взаємодія аеропортів України з міжнародними авіаційними організаціями [Текст] /Полторацька О.Т.// «Сучасні проблеми глобальних процесів у світовій економіці» - Київ, 2008.
3. Урсул Л. І. Аеропорти України як суб'єкти інвестування // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2008. – №2. – С. 101-104.
4. Офіційний інтернет-сайт Аеропорт “Київ”(Жуляни). - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.airport.kiev.ua>
5. Офіційний сайт «Новини авіації» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avianews.com>
6. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
7. Офіційний сайт Міністерства транспорту та зв'язку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua>
8. Офіційний сайт Міністерства транспорту та зв'язку України Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2010 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу до статті: <http://airflai.at.ua>
9. Офіційний сайт Міністерство транспорту та зв'язку України, Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2009 рік [Електронний ресурс]: за станом на 1 січня 2010 р. – Режим доступу: <http://www.ukraviatrans.gov.ua/>
10. Офіційний сайт інформаційного центру «Україна -2012» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukraine2012.gov.ua/ru/>