

СТИМУЛЮВАННЯ АВІАКОМПАНІЙ ДО РОЗВИТКУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЧЕРЕЗ АЕРОПОРТИ УКРАЇНИ

AIRLINES' STIMULATION TO THE TRANSPORTATION DEVELOPMENT THROUGH AIRPORTS OF UKRAINE

У статті розглянута існуюча практика встановлення аеропортових зборів в аеропортах України та обґрунтована необхідність прийняття нового наказу Міністерства інфраструктури України, який би встановив прозорість та чіткість критеріїв, недискримінаційність умов стимулювання та їх відповідність принципам ICAO. Автором запропонована система стимулювання авіакомпаній до розвитку перевезень через аеропорти України на прикладі Міжнародного аеропорту «Запоріжжя», яка спрямована на створення прозорих, зрозумілих та рівних умов роботи на ринку авіаперевезень.

Ключові слова: аеропортові збори, знижувальний коефіцієнт, регіональний аеропорт, авіакомпанія, наземне обслуговування.

В статье рассмотрена существующая практика установления аэропортовых сборов в аэропортах Украины и обоснована необходимость принятия нового приказа Министерства инфраструктуры Украины, который должен установить открытость и четкость критериев, недискриминационность условий стимулирования и их соответствие принципам ICAO. Автором

предложена система стимулирования авиакмпаний к развитию перевозок через аэропорты Украины на примере Международного аэропорта «Запорожье», которая направлена на создание открытых, прозрачных, понятных и равных условий работы на рынке авиаперевозок.

Ключевые слова: аэропортовые сборы, снижающий коэффициент, региональный аэропорт, авиакомпания, наземное обслуживание.

This article describes the current practice of setting airport charges at the airports of Ukraine and explains the necessity of a new order adoption by the Ministry of Infrastructure of Ukraine which would set criteria of transparency and clarity, non-discrimination conditions of stimulation and their compliance with the ICAO principles. The author proposed the airlines stimulation system leading to air transportation development through airports of Ukraine on the example of International Airport «Zaporizhzhya» which is aimed at creation of transparent, clear and equal working conditions on the market of air transportation.

Key words: airport charges, a low coefficient, a regional airport, airline, ground handling.

УДК 656.71

Павелко В.Ю.

к.е.н.,

генеральний директор

ТОВ «Запорізька хендлінгова компанія»

Міжнародний аеропорт «Запоріжжя»

Постановка проблеми. Незважаючи на зростання показників діяльності цивільної авіації в Україні у 2016 році, вони ще не досягли результату 2013 року. Одним із чинників, що не дають змогу подальшому розвитку авіації, є недосконалість та застарілість нормативної бази, що регламентує діяльність аеропортів в Україні, у т.ч. сфері встановлення аеропортових зборів.

Незважаючи на можливість застосування знижувальних коефіцієнтів у аеропортах України для стимулювання авіакомпаній до розвитку перевезень, у регіональних аеропортах України вона не набула розповсюдження, не застосовується та потребує подальшої розробки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Здійснений аналіз досліджень і публікацій робіт іноземних та вітчизняних вчених доводить, що питанням економіки аеропортів та взаємодії авіакомпаній та аеропортів приділено багато уваги.

Однак, в економічній літературі, присвяченій розвитку та управлінню аеропортовими комплексами, переважна більшість досліджень стосується управління формами власності [1, 2], взаємодії управління аеропорту та авіакомпаній [3], інвестиційної привабливості [4], тощо.

Постановка завдання. Незважаючи на велику кількість досліджень з питань розвитку ринку авіаційних послуг, взаємодії авіакомпаній та аеропортів, проблема стимулювання авіаперевізників до

розвитку перевезень шляхом запровадження системи знижувальних коефіцієнтів достатньо не розглянута та потребує подальшого вивчення. Метою даної статті є розробка рекомендацій щодо запровадження системи знижувальних коефіцієнтів в аеропортах України на прикладі Міжнародного аеропорту «Запоріжжя».

Виклад основних результатів. У сучасних умовах глобалізації людства ринок авіаційних перевезень є одним з найбільш перспективних транспортних ринків. За прогнозом ICAO (Міжнародна організація цивільної авіації) у період до 2023 року щорічне зростання попиту на авіаційні перевезення у світі становитиме 4 – 5%.

Розвиток ринку цивільної авіації в Україні також демонструє значні показники зростання.

Упродовж 2016 року на ринку пасажирських та вантажних авіаційних перевезень працювало 29 вітчизняних авіакомпаній, які виконали 79,5 тис. комерційних авіарейсів (за 2015 рік – 66,3 тис. авіарейсів).

Кількість перевезених пасажирів збільшилася у порівнянні з 2015 роком на 31,3% та становила 8 277,9 тис. пасажирів. Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 20,9% та склали 12 929,9 тис. пасажирів.

У 2016 році пасажирські перевезення здійснювали 19 українських авіакомпаній. При цьому 95% загальних обсягів пасажирських перевезень вико-

нано 6 провідними вітчизняними авіакомпаніями: «Міжнародні авіалінії України», «Азур-Ейр Україна», «Роза Вітрів», «ЯнЕйр», «Браво» та «Атлас-джет Україна».

Позитивна динаміка пов'язана у першу чергу з розвитком сектора міжнародних повітряних перевезень. Регулярні польоти між Україною та країнами світу упродовж 2016 року здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній до 42 країн світу та 28 іноземних авіакомпаній до 27 країн світу.

Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній у 2016 році обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів. За підсумками 2016 року кількість відправлених та прибулих повітряних суден склала 133,2 тисяч (проти 120,7 тисяч за 2015 рік).

Незважаючи на те, що 76% загального пасажиропотоку сконцентровано у столичних аеропортах Бориспіль та Київ (Жуляни), зростання пасажиропотоку мало місце також майже в усіх регіональних аеропортах України. Зокрема, кількість пасажирів, обслугованих аеропортом Рівне, зросла у 8,6 раза, аеропортами Вінниця – у 6,6 раза, Кривий Ріг – у 6,4 раза, Івано-Франківськ – у 3,9 раза, Запоріжжя – а 2,2 раза та ін. [5].

Однак, незважаючи на значне зростання у 2016 році, показники діяльності авіаційної галузі України ще не досягли результатів 2013 року, коли пасажиропотік через аеропорти України склав 15 134,6 тис. осіб.

Розвиток ринку авіаперевезень ускладнюється наявністю проблем, пов'язаних, у тому числі, і з незадовільним станом та вартістю наземного обслуговування та встановлених тарифів. Основна причина такого стану аеропортів України пов'язана з відсутністю ефективних механізмів управління аеропортами та політики встановлення тарифів і зборів за обслуговування.

Підхід до формування та реалізації маркетингових програм з метою стимулювання польотів перевізника є формальним та недостатньо розробленим і не відіграє своєї ролі.

Відповідно до Наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.04.2008 року № 433 «Про встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України» встановлені ставки аеропортових зборів за аеропортове обслуговування повітряних суден (далі – ПС) і пасажирів, пов'язане із забезпеченням:

- зльоту – посадки повітряних суден;
- обслуговування пасажирів в аеровокзалі;
- наднормативної стоянки ПС;
- авіаційної безпеки.

У додатках до зазначеного Наказу наведені диференційовані аеропортові збори для усіх діючих аеропортів України.

Найбільший збір за зліт – посадку для міжнародного сполучення встановлений для аеропорту

Хмельницького і складає 14,5 дол. США за 1 тону МЗМ (максимальної злітної маси) ПС, а найменший – для аеропорту Вінниці – 9,9 дол. США.

Найбільший збір за зліт – посадку для внутрішнього сполучення встановлений для аеропорту Суми і складає 11,5 дол. США за 1 тону МЗМ ПС, а найменший – для аеропорту Одеси – 3,5 дол. США за 1 тону МЗМ ПС.

Найбільший збір за обслуговування пасажирів в аеровокзалі для міжнародного сполучення встановлений для аеропорту Одеси – 16,5 дол. США за одного відправленого пасажирів, а найменший – для аеропорту Вінниці – 10,8 дол. США.

Найбільший збір за обслуговування пасажирів в аеровокзалі для внутрішнього сполучення встановлений для аеропорту Маріуполь – 5,5 дол. США за одного відправленого пасажирів, а найменший – для аеропорту Київ – 2,5 дол. США.

Таким чином різниця тарифів та зборів в аеропортах України може становити 1,5 – 2 рази, що дуже суттєво впливатиме на вартість авіаперевезень для авіакомпаній.

З метою стимулювання та залучення авіакомпаній, відкриття нових напрямків та розширення географії польотів, за рішенням керівника аеропорту до встановлених граничних ставок аеропортових зборів при виконанні регулярних рейсів можуть застосовуватись знижувальні коефіцієнти до 0,2, виходячи з економічної ефективності та з дотриманням вимог законодавства про захист економічної конкуренції, а також з урахуванням ціни квитка [6].

Однак, на практиці така можливість майже не використовується, оскільки досить складним є обґрунтування надання таких знижок перед контролюючими органами в частині прибутку, що оподатковується, а також стримуючим фактором є бажання керівництва аеропорту отримати максимальний прибуток від існуючих авіарейсів.

Право керівника аеропорту встановлювати знижувальні коефіцієнти до ставок аеропортових зборів створює умови для більш ефективної співпраці аеропорту та авіакомпаній та залучення додаткових перевізників. Застосування знижувальних коефіцієнтів до аеропортових зборів у поєднанні зі зниженням вартості наземного обслуговування та проведення спільних маркетингових заходів аеропорту та авіакомпанії створює можливість зниження вартості авіаперевезень для пасажирів, тим самим суттєво збільшуючи пасажиропотік.

Залучення додаткових авіаційних перевізників сприятиме також покращенню конкурентного середовища та якості обслуговування пасажирів, а також призведе до збільшення доходів аеропортів у т.ч. від неавіаційної діяльності.

Відповідно до Наказу № 433, в аеропортах встановлені надто високі ставки аеропортових зборів, які становлять, наприклад, 20 – 30% собі-

вартості рейсу низькобюджетних перевізників без врахування вартості авіаційного пального.

Провідні аеропорти України (Бориспіль, Київ, Одеса та Львів) почали запроваджувати систему стимулювання авіакомпаній до розвитку перевезень через аеропорт, однак, вона не враховує усієї специфіки та особливостей авіакомпаній. У регіональних аеропортах України, система знижувальних коефіцієнтів зовсім не використовується і потребує подальшої розробки.

Враховуючи вищенаведене, доцільно розробити та затвердити новий наказ Міністерства інфраструктури України «Про встановлення аеропортових зборів у аеропортах України», в якому необхідно встановити для авіакомпаній чіткі вимоги, при виконанні яких надається знижка для аеропорту на обслуговування та фіксовані знижувальні коефіцієнти, які стимулюватимуть авіакомпанії до розвитку авіаперевезень.

Система стимулювання авіакомпаній до розвитку перевезень через аеропорти України повинна бути спрямована на створення прозорих, зрозумілих та рівних умов роботи на ринку для авіакомпаній. Новий наказ повинен встановити прозорість та чіткість критеріїв, недискримінаційність умов стимулювання та їх відповідність принципам ICAO. У ньому необхідно для кожного аеропорту встановити розмір знижувального коефіцієнту та період часу, протягом якого цей коефіцієнт буде встановлено. Крім того, доцільно передбачити встановлення знижувальних коефіцієнтів не тільки для регулярних, але й чартерних авіарейсів.

Пропонується встановити такі критерії для запровадження знижувальних коефіцієнтів:

- виконання нового маршруту в нові аеропорти, до яких раніше не виконувалися перевезення принаймні один рік;
- виконання перевізником серії міжнародних чартерних рейсів, що не виконувалися з аеропорту, принаймні протягом останніх 2 років;

- початок виконання регулярного або серії міжнародних чартерних рейсів новою авіакомпанією;

- збільшення кількості виконаних рейсів на тиждень на міжнародному регулярному напрямку;

- збільшення кількості виконаних рейсів на тиждень на внутрішньому регулярному напрямку;

- збільшення кількості перевезених пасажирів (показник необхідно встановлювати окремо для кожного аеропорту).

Запропонована система буде стимулювати авіакомпанії збільшувати обсяги перевезень на вже існуючих маршрутах, відкривати нові авіаційні маршрути та залучати додаткових пасажирів до аеропорту. Нова розроблена система дозволить будь-якій авіакомпанії будувати свою діяльність у зрозумілих і прогнозованих умовах роботи та сприятиме збільшенню пасажиропотоку, який раніше не літав через аеропорт.

У той же час аеропорт разом із авіакомпаніями в перший рік польотів буде розділяти витрати, пов'язані з відкриттям нових напрямків та збільшення частот за існуючими.

Запровадження системи стимулювання авіакомпаній до розвитку перевезень буде актуальним, зокрема, і для розвитку Міжнародного аеропорту «Запоріжжя», який за підсумками 2016 року посів 7 місце серед аеропортів України за обсягом пасажиропотоку, продемонструвавши зростання у 2,2 раза у порівнянні із 2015 роком.

На даний час з Міжнародного аеропорту «Запоріжжя» виконуються регулярні та чартерні авіарейси до м. Київ, Турецької Республіки (Анталія та Стамбул), Республіки Білорусь та Єгипту. Рейси виконуються українськими авіакомпаніями «Мотор-Січ», «Міжнародні авіалінії України», «Роза Вітрів», «Азур Ейр Україна», «Атлас Джет Україна» та іноземними «Turkish Airlines», «Pegasus Airlines», «Cargo Air» та інші.

Таблиця 1

Встановлення знижувального коефіцієнта для авіакомпаній у МА «ЗАПОРІЖЖЯ»

№	Критерій	Розмір знижувального коефіцієнта	Термін дії знижувального коефіцієнта
1	Початок виконання перевізником нового міжнародного регулярного рейсу	0,7	1 рік
2	Початок виконання перевізником нового внутрішнього регулярного рейсу	0,4	2 роки
3	Початок виконання перевізником серії міжнародних чартерних рейсів, що не виконувались з МА «Запоріжжя» протягом останніх 2 років	0,8	3 місяці
4	Початок виконання регулярного або серії міжнародних чартерних рейсів новою авіакомпанією	0,6	1 рік
5	Збільшення кількості виконаних рейсів на тиждень на міжнародному регулярному напрямку	0,8	3 місяці
6	Збільшення кількості виконаних рейсів на тиждень на внутрішньому регулярному напрямку	0,7	6 місяців
7	Кількість перевезених авіакомпанією пасажирів за календарний місяць: 3 000 – 4 999 5000 – 9 999 10 000 і більше	0,8 0,6 0,5	1 місяць наступний за звітним

За підсумками 2016 року послугами аеропорту скористалися 275 421 пасажирів. Планом роботи на 2017 рік заплановане зростання пасажиропотоку до 360 000 пасажирів та розширення географії польотів, у тому числі відкриття авіарейсів до Тунісу, Чорногорії та Ізраїлю [7].

У новому наказі Міністерства інфраструктури України доцільно встановити наступні знижувальні коефіцієнти для Міжнародного аеропорту «Запоріжжя» (табл. 1).

У разі наявності декількох з перерахованих критеріїв, за рішенням директора КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя», можливе встановлення найнижчого знижувального коефіцієнту.

Висновки. В аеропортах України відповідно до Наказу Міністерства транспорту та зв'язку № 433 від 14.04.2008 встановлені граничні ставки аеропортових зборів. Незважаючи на те, що даним наказом передбачено право керівника аеропорту своїм рішенням встановлювати знижувальні коефіцієнти, однак, на практиці це право не застосовується. Також не розроблені чіткі критерії для запровадження знижувального коефіцієнта.

Враховуючи вищенаведене, необхідне прийняття нового наказу Міністерства інфраструктури України, який би встановив прозорість та чіткість критеріїв, недискримінаційність умов стимулювання та їх відповідність принципам ІКАО. У ньому необхідно для кожного аеропорту встановити розмір знижувального коефіцієнту та період часу, протягом якого цей коефіцієнт буде встановлено. Крім того, доцільно передбачити встановлення знижувальних коефіцієнтів не тільки для регулярних, але й чартерних авіарейсів.

Запропонована система буде стимулювати авіакомпанії збільшувати обсяги перевезень на

вже існуючих маршрутах, відкривати нові авіаційні маршрути та залучати додаткових пасажирів до аеропорту. Нова розроблена система дозволить будь-якій авіакомпанії будувати свою діяльність у зрозумілих і прогнозованих умовах роботи та сприятиме збільшенню пасажиропотоку, який раніше не літав через аеропорт.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Геєць І.О. Управління формами власності міжнародних аеропортів – [Електронний ресурс]. / І.О.Геєць, Н.О. Жорняк: Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/e-journals/pspe/2011_2/Geets_211.htm.
2. Волобуев В.Р. Региональные аэропорты и МВЛ: поддержка государства // В.Р. Волобуев / Развитие аэропортов: Сб. науч. труд. – М.: Аэропорт Партнёр, 2008. – Вып.6 – С.10.
3. Полянська Н.О. Вплив процесу глобалізації на суб'єктів авіаційного ринку // Н.О. Полянська / Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: Зб. наук. праць. – К.: НАУ, 2008. – Вип. № 1 – С. 42-52.
4. Акімова Т.А. Аналіз зарубіжного досвіду інвестування в розвиток аеропортів – [Електронний ресурс] / Т.А. Акімова: – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/e-journals/pspe/2011_2/Akimova_211.htm.
5. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2016 рік: – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/11308.pdf>
6. Про встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України. Наказ № 433 від 14.04.2008 р.: – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0408-08>.
7. Павелко В.Ю. Проект встановлення системи управління відправками пасажирів у Міжнародному аеропорту «Запоріжжя» / В.Ю. Павелко // Східна Європа: економіка, бізнес та управління. Електронне наукове фахове видання. Дніпро: ПДАБА, – 2017. – № 7.