

СТРАТЕГІЇ МАЙБУТНЬОГО РОЗВИТКУ ВУЗЛОВОГО АЕРОПОРТУ В УКРАЇНІ

В статті представлено результати аналізу сучасних підходів до організації роботи деяких українських аеропортів.

Ключові слова: Міжнародний аеропорт, логістика, мережа

В статье представлены результаты анализов современных подходов к организации работы некоторых украинских аэропортов.

Ключевые слова: Международный аэропорт, логистика, сеть.

Modern approach analysis results for organizational performance of several Ukrainian airports are presented.

Key words: International airport, hubbing, logistics, networks.

Постановка проблеми. *Авіаційна промисловість відіграє важливу роль у транспортній системі країни та у міжнародних транспортних зв'язках. В останні роки в Україні є можливість розробити і реалізувати нові проекти, технології та обладнання в аеропортах. Аеропорти капіталомістких підприємств – це така економічна структура, якій потрібно багато років, щоб відновити значні капітальні вкладення у злітно-посадкові смуги і термінали. Все більш deregulation і лібералізація авіаційного середовища спонукала керівництво багатьох аеропортів переглянути свої традиційні бізнес-моделі і зосередитися на новітній комерційній діяльності з метою досягнення самостійності та фінансової незалежності, підтримати розвиток аеропорту відповідно до потреб клієнтів. Транспортна стратегія України до 2020 року показує правила та рівень послуг, які повинні бути реалізовані в зв'язку з європейським стандартом [1]. Однією з вимог задля продуктивності є збільшення місцевих та транзитних пасажирських перевезень, вантажообігу в міжнародному аеропорту Бориспіль. Міркування про розвиток міжнародного аеропорту Бориспіль в якості майбутнього аеропорту-хабу відсутні.*

Аналіз останніх досліджень і публікацій. *Незважаючи на те, що є великий потенціал для розвитку хабів в Україні, є небагато досліджень на цю тему [2]. Дослідження на цю тему наявні, але їх недостатньо багато. Відповідно до першого варіанту розгляду, хаб – це варіант досягнення економічної мінімізації для авіакомпаній і маршрутних мереж України. Згідно з цією теорією відкриття центрів в Україні є одним з найбільш важливих кроків задля розвитку авіаційної галузі. Щоб отримати повну інформацію про процес відтворення хабу в Україні ми повинні знати і враховувати можливості основних конкурентних хабів. У нашому випадку є два основних хаба - Стамбул і Москва. Існує думка про відкриття чотирьох хабів в Україні але вона помилкова. Україна має мати можливість для розвитку цієї ідеї, але не в заявленому обсязі.*

Друга теорія значно відрізняється від першої думки. Для пасажирських перевезень – екстремальним рішенням але зарано говорити про це в нашій ситуації [6]. Логістичний центр на базі вантажного вузла є альтернативним шляхом розвитку авіаційної галузі. Розбудова авіаційних транспортно-логістичних центрів в Україні є одним з головних напрямів підвищення ефективності та якості авіаційного

обслуговування, в першу чергу, в міжнародному сполученні. Хоча існує достатня кількість публікацій, в яких розкрито сутність формування логістичних центрів [5], до теперішнього часу не вироблено загальних методичних підходів та практичних методик щодо їх організації. Поза увагою вчених залишився процес формування логістичних центрів на базі вантажних аеропортів.

Мета. Основною метою цієї статті є розгляд можливих шляхів для росту і розвитку українських аеропортів, які можуть забезпечити більш широке охоплення мережі шляхом економічно-ефективних методів. Аналіз майбутнього розвитку хабового аеропорту в Україні або організації повітряного логістичного центру на базі вантажного вузла представлені у цій роботі. Це дослідження містить актуальний аналіз і пропозиції що до майбутнього розвитку авіаційної логістики на основі національної транспортної системи.

Основний матеріал. Хабові аеропорти і логістичні центри, що базуються на базі аеропорту забезпечують нові можливості для України. Наступні дослідження покажуть можливі стратегії розвитку українських аеропортів. Розвиток повітряного транспорту та логістичних центрів в Україні є одним з основних напрямків підвищення ефективності та якості обслуговування на повітряному транспорті, насамперед у міжнародному сполученні. Авіаційна логістика є невід'ємною частиною розвитку міжнародних відносин та економіки України.

Зараз в Україні існує величезний інтерес до створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів. Під авіаційним логістичним центром (АЛЦ) ми пропонуємо розуміти складний структурно-організаційний економічний об'єкт, що функціонує на базі вантажного аеропорту у межах певного макросередовища, реалізовує певні логістичні функції з метою скорочення часової незв'язаності, мінімізації витрат і максимальної відповідності потребам споживачів[3]. В Україні очевидним лідером є Київський регіон, на базі якого необхідно створити експериментальний авіаційний логістичний центр, для чого є всі переваги. Перевагою авіаційного логістичного центру є сам факт вузла розподілу, тобто збір вантажу, перепакування і нове розподілення. Великі аеропорти в силу своєї завантаженості пасажирськими потоками не в змозі обслуговувати ще й вантажні потоки. В таких випадках на державному рівні цю проблему вирішують методом відкриття або переобладнання існуючих аеропортів, орієнтуючи їх на вантажопотік. Аеропорт «Бориспіль» знаходиться на етапі переходу до міжнародного «хабу», але вже не витримує завантаження повітряних потоків. Альтернативним варіантом, який би розвантажив аеропорт «Бориспіль» може бути відкриття нового вантажного терміналу в межах Київської області. У 2011 році посол США в Україні і міський голова Білої Церкви підписали Грантову угоду, щодо проекту створення міжнародного центру вантажних авіаперевезень у місті Біла Церква.

Безперервність попиту і розмір замовлень розділяють мережу на три основних групи. Для першого типу відносяться постійні або фіксовані логістичні мережі, які складаються з логістичних станцій у фіксованих місцях, такі як прийомні станції, перевалочні пункти і логістичних центри, які з'єднані один з одним за допомогою постійної транспортної мережі. Багато логістичні мережі провайдера, наприклад, експедитори, залізниця, пошта, кур'єри, експрес та поштові служби, авіакомпанії, є власником постійної логістичної мережі. Мережі постачання роздрібних компаній з

виділеними логістичних центрів і регіональних складів також є фіксованою логістичною мережею. Проте, гнучкість фіксованої мережі, як правило, досить низька. Другий тип є гнучка або віртуальна повітряна логістична мережа, мережі із змінними станціями, взаємодія з іншими транспортними зв'язками і змінними партнерами. Поточні витрати гнучкої мережі, як правило, вище, так як для фіксованої мережі. Згідно з вимогою, фіксована регіональна чи національна мережа може бути підключена з гнучкими місцевими чи глобальними мережами, таким чином, в результаті чого виходить злиття мереж.

Третій тип об'єднані мережі, які складаються з декількох фіксованих станцій, з'єднані звичайно основним транспортом у поєднанні з гнучкими локальними мережами і міжнародними об'єктами. У нашому випадку ми повинні розглядати не тільки створення нового логістичного центру, і тісний взаємозв'язок з аеропортом «Бориспіль», а й про можливість роботи з 3-го підприємства, щоб забезпечити ефективні послуги до непередбачуваних клієнтів.

У Євро-логістичних мережах, глобальні логістичні постачальники послуг, такі як міжнародні експедитори, авіакомпанії і судноплавні лінії, працюють з комбінованими логістичними мережами. Вони з'єднують свої власні фіксовані глобальні мережі з гнучкими локальними мережами з контрактними партнерами або субпідрядниками. Вони можуть запропонувати повний логістичний мережу, яка охоплює всю земну кулю[4]. Після реалізації покладених ідей відповідно до будівництва нового логістичного центру, ми повинні розглянути можливість відкриття подібних центрів в інших регіонах зі значним трафіком (Чернівці / Хмельницький, Одеса, східні і західні регіони). Розподіл логістичних центрів будуть розглянуті в майбутніх дослідженнях [7].

З іншого боку хаби визначаються як пункти збору, які служать метою консолідації транспортного потоку. Концентрація та консолідація потоку дозволяє знизити витрати руху через збалансування повітряних мереж, систем доставки пошти і телекомунікацій. Концентратори визначаються у двох основних напрямках: одна позначаючи, чи представляє аеропорт хаб в несучій незалежній системі повітряного транспорту та іншою позначаючи свою роль в мережі оператора на конкретних мережах [8].

Є деякі переваги створення вузлового аеропорту. Перший і найбільш суттєвий є економія від інтенсивності руху - економія від масштабу відбуваються, коли середня вартість одиниці продукції знижується як кількість трафіку збільшується між будь-якими безліч точок, що обслуговуються. Звичайним аргументом є те, що мережевий концентратор за рахунок збільшення інтенсивності руху по посланнях дозволяє авіакомпанії використовувати більш великі і ефективні літаки і поширювати постійні витрати на пасажирів, таким чином, використовуючи економію за рахунок масштабувати [10].

Другою перевагою вузлового аеропорту є більш ефективний розподіл потужності. Вузловий аеропорт має додаткову перевагу кращого розподілу пропускної спроможності в умовах невизначеності попиту.

Третя перевага полягає у високому доходу. Вузловий аеропорт дозволяє авіакомпаніям мати високий дохід за рахунок більш широкої «ринкової влади», утворює здатність учасникам ринку, щоб керувати достатні / необхідні кошти, встановлювати ціни вигідно вище, або зменшити подачу нижче, ті, які мали б місце для конкурентного ринку [8].

Є також маркетингові переваги. Крім підвищення ефективності виробництва, авіакомпанія з присутністю в аеропортного центру отримує значні переваги лояльності клієнтів через маркетингові пристрої, таких як частота літаючих пасажирів програми і комісії туристичне агентство скасовує.

З іншого боку є достатньо недоліків вузлового аеропорту.

Перший недолік полягає в додаткових експлуатаційних витратів. Витрати посадки і навантаження-розвантаження на проміжній точці уникнути і що більш важливо, це не додає непродуктивних часів першого повітряного судна та екіпажу. При розгляді апеляції продукції, досвідчений мандрівник воліє найпряміший маршрут, нон-стоп можна без зміни повітряного судна і польоту на проміжному пункті.

Другим недоліком є перевантаженість вузлових аеропортів. Для авіакомпаній існує обмеження на розширення на перевантажених вузлових аеропортів через відсутність слота, в якому літаки можуть приземлитися. В результаті, зменшується гнучкість в плануванні, що підвищує сприйнятливості до затримок надзвичайної ситуації.

Третій недолік обмеження конкуренції. Вузловий аеропорт несе обмеження конкуренції через надмірний вплив на ринку користуються на своїми центрами, тому що вони вільні від конкурентного тиску.

Аналіз структури та географії вантажопотоків показав значний потенціал розвитку київського регіону. Дослідження передумов розвитку системи обслуговування вантажних перевезень дозволило зробити висновок про доцільність першочергового створення авіаційного логістичного центру на базі існуючого аеропорту, що дозволить прискорити рух вантажопотоків між Україною та іншими країнами світу.

Згідно стратегічної концепції новий вантажний аеропорт в м. Біла Церква позиціонуватиметься на ринку як головний авіаційний логістичний центр країни, здатний конкурувати на міжнародному ринку та перетворити Україну на потужний транзитний центр.

Аеропорт «Бориспіль» знаходиться на етапі переходу до міжнародного «хабу», але вже не витримує завантаження повітряних потоків. Альтернативним варіантом, який би розвантажив аеропорт «Бориспіль» може бути відкриття нового вантажного терміналу в межах Київської області.

З іншого боку, розвиток аеропорту "Бориспіль" до рівня міжнародного хабу має значну роль, зважаючи на те, що Україна зацікавлена не лише у перевезенні вантажів, але в пасажирообороту так само.

Висновки. Аналіз авіаційної сфери в Україні показує потенціал для розвитку. Українська система аеропорту являє собою складну систему. Українське різноманітні аеропортів варіюються в розмірах від невеликих загального призначення аеропортів до величезних аеропортів, таких як "Бориспіль" Міжнародний Аеропорту та інших шість стратегічні аеропорти. Аналіз кожного аеропорту та огляд Національної транспортної системи повинен діяти у відповідності не тільки з поточними потребами. Дослідження системи аеропортів повинна включати ідентифікацію функціональної ролі кожного аеропорту в системі і оцінки продуктивності щодо кожного аеропорту до його функціональної ролі.

Є дві стратегії процесу розвитку основних Національних аеропортів, як формування вузлового аеропорту або формування нового логістичного центру на базі вантажного вузла.

З урахуванням переваг і недоліків запропонованих варіантів можна підсумувати, що в Україні є потенціал, щоб актуалізувати обидві стратегії. Який з них буде найбільш підходящим для України ми визначимо в подальших дослідженнях.

REFERENCES

1. Transport strategy until 2020 year [Electronic resource] : <http://www.transport-ukraine.eu/>
2. Zima A. G., Lisicina I. I. Perspectives of aviation hubbing formation in Ukraine [Текст] / A. G. Zima, I. I. Lisicina [Electronic resource] : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/bi/2010_10/64-68.pdf
3. Akimova T. A. Analysis of the Ukrainian airports competitiveness in airport services market [Text] / TA Akimov / / Proceedings of the National Economic and Technological University of Transport - Issue 14 (series "Economics and Management") - K.: SETUT – 2009. – С. 130 – 136.
4. [Electronic resource] : http://tbu.com.ua/articles/lvovskii_aeroport_sdelaut_habom.html
5. [Electronic resource] : <http://news.finance.ua/ua/~1/2013/07/22/305840>
6. Akimova T.A. Aerotropolis development concept as a new airport bridge [Text] / T. Akimov, AA Kizyun / / Proceedings of the VIII Scientific Conference "Problems of air transportation and the use of air power in areas of the economy" (Kyiv, 25 November 2011) - NAU. - 2011. - P. 84-86.
7. N.Moiseeva Creating opportunities analyses of Air Logistics Center in Ukraine: Author. Thesis / Scientific Conference "Geo-economical problems of international relations: estimates, forecast, scenarios." (Kyiv, 16 November 2013)- 2013.-P.126
8. Logistics infrastructure: Lecture notes / M. Grigorak, LV Kostyuchenko, EE Sokolov. - M.: Autographs, 2010. - 190 p.