

Секція: Світове господарство: нові виклики і трансформація міжнародних економічних відносин в контексті інтеграції

*Геєць І.О., к.е.н., доцент,
Національний авіаційний університет
м. Київ, Україна*

МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ «БОРИСПІЛЬ»: НОВІ ВИКЛИКИ ТА ТРАНСФОРМАЦІЯ

Найбільшим і найпотужнішим в Україні є «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», що забезпечує близько 70% авіаційних пасажирських перевезень України і щороку обслуговує понад 8 млн. пасажирів.

МА «Бориспіль» вдало розташований на перетині багатьох повітряних трас, що поєднують Азію з Європою та Америкою. Близько 50 національних та зарубіжних авіакомпаній здійснюють з «Борисполя» перевезення пасажирів та вантажів за понад 100 регулярними маршрутами.

Аеропорт має дві злітно-посадкові смуги та три пасажирських термінали. Технічні можливості аеродрому аеропорту «Бориспіль» залишаються унікальними для України, країн СНД та Східної Європи. Злітно-посадкова смуга довжиною 4000 м і шириною 60м дозволяє приймати повітряні судна всіх типів цілодобово, в тому числі в умовах обмеженої видимості. «Бориспіль» є також єдиним аеропортом України, з якого виконуються трансконтинентальні рейси [1].

Навіть в складних економічних умовах, на фоні падіння пасажиропотоку в Україні, негативної динаміки ВВП, різкого зниження купівельної спроможності населення у 2015 році вперше за декілька років досягнуто зростання пасажиропотоку в аеропорту [2].

Як зазначає Директор МА «Аеропорту» Євгеній Дихне, розвиток аеропорту за рахунок безпосередньої зони покриття є достатньо перспективним, оскільки місто Київ залишається головним діловим та

туристичним центром країни [2]. Але слід зауважити, що розвиток за рахунок безпосередньої зони покриття є обмеженим кількістю населення, тому основний перспективний потенціал аеропорту полягає в розвитку та залученні трансферних пасажиропотоків з розширеної зони покриття [1]. Аналізуючи трансферних пасажиропотік за 9 місяців 2014-2016 рр., можна стверджувати, що він зріс на 42% (рис. 1.) та збільшився дохід від транзиту на 86 млн. грн. (рис. 2.).

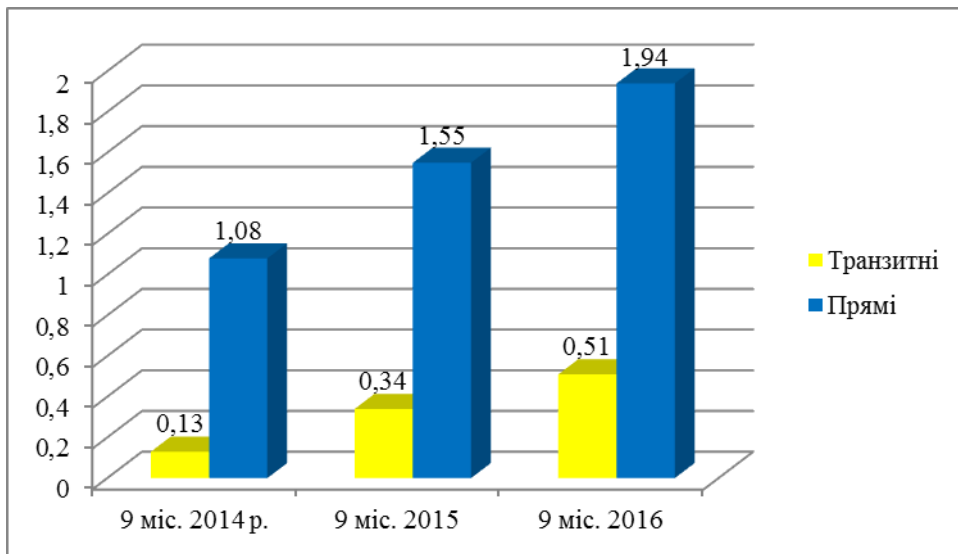


Рис. 1. Динаміка пасажиропотоку ДП «МА «Бориспіль» за аналітичний період (тис. чол.) [2]

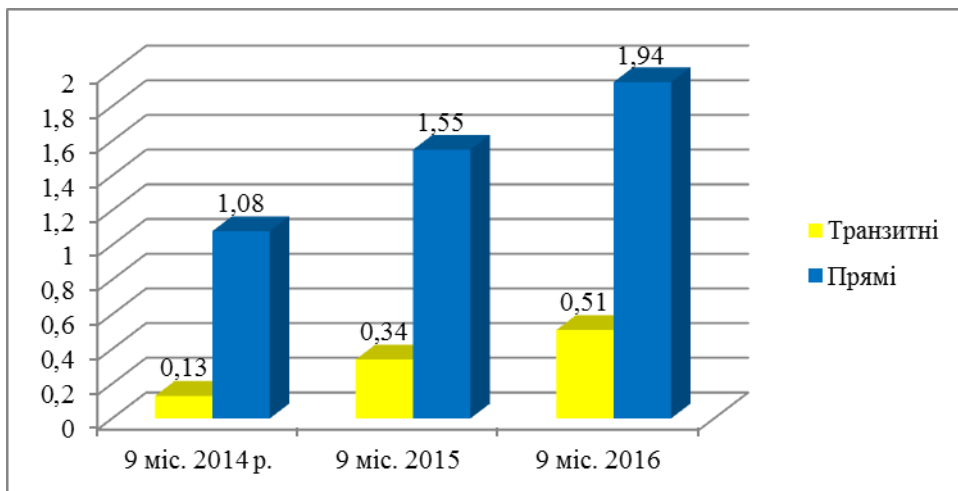


Рис. 2. Динаміка доходів ДП «МА «Бориспіль» за аналітичний період (млрд. грн.) [2]

В аеропорту «Бориспіль» обслуговуються внутрішні та міжнародні, чартерні й регулярні перевізники. Авіакомпанії, що виконують польоти представляють всі провідні світові Альянси Авіакомпаній, які виконують рейси, що з'єднують їх базові аеропорти зі столицею України: Star Alliance (Lufthansa, Austrian, Turkish Airlines, LOT Polish Airlines); One World (British Airways, S7 (Сибір), Royal Jordanian); Sky Team (KLM / Air France, Аерофлот, CSA Czech Airlines). В аеропорту обслуговуються також авіакомпанії, що не входять до вищезазначених альянсів: авіакомпанії України (Ukraine International Airlines, Dniproavia, Windrose, UT-Air Ukraine); авіакомпанії Європи (Air Baltic, Estonian Airlines, Ellinair та інші); авіакомпанії інших країн (El-Al, Air Arabia, Azerbaijan Airlines, Belavia Airlines, авіакомпанія «Росія», Air Astana, UTair) [1].

Нижче наведений SWOT-аналіз аеропорту «Бориспіль» (табл. 1), що ґрунтується на аналізі ринку та можливостей розвитку аеропорту поданого керівництвом аеропорту та дослідженням автора.

Таблиця 1

SWOT-аналіз аеропорту «Бориспіль»

<i>Сильні сторони</i>	<i>Слабкі сторони</i>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Можливості льотного поля (ЗПС № 1 дозволяє обслуговувати далекомагістральні рейси). 2. Базовий аеропорт для провідних українських авіакомпаній. 3. Наявні можливості для розширення інфраструктури без суттєвих додаткових витрат. 4. Велика частка міжнародних авіаперевезень. 5. Наявність мережі трансконтинентальних рейсів. 6. Монопольне положення серед аеропортів України, щодо прийняття далеко магістральних рейсів. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Високий рівень формальностей при перетині Державного кордону, що перешкоджає збільшенню трансферного пасажиропотоку. 2. Недостатньо розвинена трансферна інфраструктура. 3. Відносно висока собівартість послуг, що надаються аеропортом. 4. Недостатній розвиток доступної комерційної інфраструктури (магазини, пункти харчування, транспорт) . 5. Людський фактор (некомпетентність персоналу аеропорту). 6. Невисокий рівень авіаційної безпеки. 7. Відсутність гарного сполучення «залізний вокзал-аеропорт» . 8. Низький розвиток вантажних перевезень.
<i>Можливості</i>	<i>Загрози</i>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Географічне положення, що сприяє розвитку мережі маршрутів. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Падіння привабливості України для потенційних пасажирів внаслідок ведення

<p>2. Зміцнення позиції базової авіакомпанії (нарощування обсягів перевезень і стикувальних рейсів).</p> <p>3. Можливе скасування візового режиму з країнами Євросоюзу.</p> <p>4. Підписання Угоди про САП України з країнами ЄС.</p> <p>5. Відкладений попит на авіаперевезення, що має буде задоволений після стабілізації ситуації в країні.</p> <p>6. Поява низько бюджетних авіакомпаній.</p>	<p>бойових дій, складна соціально-політична ситуація в країні.</p> <p>2. Економічна криза, падіння купівельної спроможності населення.</p> <p>3. Зростання ціни на авіаційне паливо.</p> <p>4. Більш успішний та динамічний розвиток аеропортів конкурентів.</p> <p>5. Зростання курсу національної валюти.</p>
--	---

На підставі проведеного SWOT аналізу визначені наступні пріоритетні напрямки:

– співпраця з авіакомпаніями в напрямку відкриття нових рейсів та збереження існуючих маршрутів з гарними слотами з ціллю відновлення пасажиропотоку та збільшення відсотку трансферного пасажиропотоку в аеропорту;

– збільшення доходів від неавіаційної діяльності та проведення заходів з метою підвищення рівня обслуговування пасажирів;

– розвиток інфраструктури аеропорту для обслуговування трансферних пасажирів;

– посилення заходів з підтримання рівня авіаційної безпеки;

– числі зниження собівартості послуг;

– підвищення рівня кваліфікації персоналу;

– створення профілю успішних іноземних аеропортів без зростання боргового навантаження (застосування аутсінгу).

Література:

1. Стратегічний план розвитку Державного підприємства «міжнародний аеропорт «Бориспіль» в період 2015-2019 рр., затверджений Міністерством інфраструктури України 28.06.2015 р.

2. Стратегічний менеджмент в аеропортах, Євгеній Дихне – керівник ДП «МА «Бориспіль», 16.11.2016.