

ИНФРАСТРУКТУРА АЭРОПОРТА КАК ИНТЕГРАТИВНОЕ БИЗНЕС-ОБРАЗОВАНИЕ

УДК 334.012.62

Всеволод Юрьевич Тяхт,
аспирант каф. Общего менеджмента и
Предпринимательства Московского го-
сударственного университета экономи-
ки, статистики и информатики (МЭСИ)
Тел.: 8 (915) 233-45-73
Эл. почта: Vsevolod_tyaht@mail.ru

В статье рассматривается аэропорт как многофункциональное инфраструктурное образование, призванное предоставлять множество видов услуг как физическим, так и юридическим лицам. Для успешного осуществления предпринимательской деятельности, связанной с оказанием аэропортовых услуг, необходимо наличие специфических ресурсов, в том числе человеческих, а также налаженный механизм взаимодействия внутриинфраструктурных единиц. В целях получения возможности детального анализа явления аэропортовой инфраструктуры выделены ее уровни в зависимости от объекта предоставления аэропортовых услуг.

Ключевые слова: уровни инфраструктуры, аэропортовые услуги, конкурентоспособность, авиаперевозки, менеджмент аэропорта.

Vsevolod Yu. Tiakht,
Post-graduate student, Department of
General Management and Business,
Moscow State University of Economics,
Statistics and Informatics (MESI)
Tel.: 8 (915) 233-45-73
E-mail: Vsevolod_tyaht@mail.ru

AIRPORT INFRASTRUCTURE AS AN INTEGRATIVE BUSINESS FORMATION

The article considers the airport as a multifunctional formation of infrastructure, designed to provide many types of services to both individuals and legal entities. For the successful implementation of business activities related to the provision of airport services, requires specific resources, including human resources, and the established mechanism interaction between internal infrastructure units. In order to be able to detailed analysis of the phenomenon of airport infrastructure are highlighted its levels depending on the subject of airport services.

Keywords: levels of infrastructure, airport services, competitiveness, airlines, airport management.

1. Введение

Аэропорт представляет собой огромный транспортный узел, прямым назначением которого является обслуживание авиаперевозок. В своем физическом воплощении, это целый комплекс специализированных сооружений, призванных обеспечивать прием, отправку, базирование воздушных судов и предоставление наземных услуг контрагентам, а также организацию пассажиропотока и прямое обслуживание клиентов авиакомпаний. Учитывая специфику данного вида бизнеса и востребованность авиаперевозок, в частности, в крупных и платежеспособных регионах, организация функционирования аэропорта требует наличие развитой инфраструктуры, способной охватить все текущие и потенциальные потребности авиакомпаний [1].

Крупные авиационные узлы, как, например, Московский авиационный узел (МАУ), включает в себя несколько аэропортов, между которыми осуществляется жесткая конкурентная борьба, и вопрос о степени развитости инфраструктуры здесь выходит на первый план. В таких условиях авиакомпании имеют возможность выбора основного места базирования, что оказывает прямое влияние на пассажиропоток конкретного аэропорта, и, как следствие, на рентабельность бизнеса. На поддержание уровня конкурентоспособности оказывают влияние материальные, информационные и человеческие ресурсы, которые, в свою очередь, позволяют обеспечить организацию производства, наладку и координацию схем снабжения необходимыми материалами, а также координировать деятельность производственного комплекса, проектных, обслуживающих подразделений и финансово-правовую поддержку деятельности организации. Итогом действий, направленных на развитие инфраструктуры аэропорта, является жизнеспособный продукт, а корректнее, комплекс продуктов с уникальной системой тарифов (за исключением тарифов, регулируемых законодательством) [2], формирующейся на основе имеющейся материальной базы, потенциальных объемов производства, внедренных инноваций, привлеченного инвестиционного капитала и издержек. Аэропорт представляет собой интегративный комплекс множества видов бизнеса на определенной территории и логично предположить, что развитие всех имеющихся направлений деятельности не равномерно и неоднородно. Отсюда возникает разница в ценовой политике услуг у конкурирующих аэропортовых комплексов и, как следствие, авиакомпании выбирают наиболее предпочтительный для себя вариант в плане максимального удовлетворения потребностей своего бизнеса. В регионах подобное явление встречается редко, так как один крупный город может обслуживать всего один аэропорт.

2. Классификация аэропортовых услуг

Для более детального анализа следует определить типовые услуги [3], оказываемые аэропортами авиакомпаниям и пассажирам, призванные обеспечить комфортные условия для осуществления грузовых и пассажирских авиаперевозок:

1. Услуги по взлету-посадке, куда входит предоставление взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перронов; светотехническое обеспечение аэродрома; наземное поисково-спасательное обеспечение в районе аэродрома; аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение в районе аэродрома; орнитологическое обеспечение безопасности полетов в районе аэродрома; наземное штурманское обеспечение; предоставление места стоянки воздушному судну на аэродроме.

2. Техническое обеспечение, куда входит инженерно-авиационной обеспечение безопасности полетов и регулярности рейсов.

3. Обеспечение авиационной безопасности: осуществление пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту; охрана контролируемой территории

аэропорта, включая охрану воздушных судов на стоянках, и объектов жизнеобеспечения аэропорта; поддержание готовности сил и средств аэропорта к действиям по пресечению актов незаконного вмешательства; координация деятельности служб авиационной безопасности в зоне аэропорта.

4. Услуги по пользованию аэровокзалом, а именно обслуживание пассажиров (прилет, вылет, транзит) в зоне прилета/вылета и здании аэровокзала, включая обслуживание убывающих пассажиров с момента прибытия в зону аэропорта до начала регистрации и обслуживание прибывающих пассажиров с момента прибытия из воздушного судна в аэровокзал до убытия из зоны аэропорта, причем спектр услуг может варьироваться от организации питания и мест отдыха до организации работы кинотеатров и развлекательных центров.

Вышеуказанные услуги аэропорт может реализовывать как самостоятельно, так и привлекая контрагентов, например, для оказания клининговых услуг, или сдача мест в аренду популярным брендованным сетям, что также является одним из способов извлечения прибыли благодаря особой привлекательности аэропорта как точки продаж. На основе вышесказанного, предоставляемые услуги можно классифицировать по нескольким категориям:

1. Производственные – ремонт и обслуживание технических средств, а также производство бортипитания

2. Распределительные – транспорт и торговля, предоставление складских помещений

3. Потребительские – организация досуга пассажиров в здании аэровокзала, например точки общепита, кинотеатры, комнаты отдыха.

4. Информационные – транслирование новостей, информация о погоде в пунктах назначения

3. Уровни инфраструктуры аэропорта

Оказание каждой категории услуг требует определенных ресурсов и мощностей. Для реализации имеющегося потенциала необходима слаженная работа всех объектов и функциональных подразделений, входящих в состав инфраструктуры аэропорта. Однако фокусироваться только на категориях услуг – односторонний подход к проблеме [4]. Здесь мы индуктивно подходим к выделению уровней инфраструктуры, позволяющих проследить внутренние взаимосвязи и закономерности в предпринимательской структуре аэропорта (Табл. 1).

В целях получить представление о масштабах потребностей в ресурсах, приведем их краткое описание, прежде всего первичных:

1. ГСМ – в целях обеспечения потребностей авиакомпаний и автопарков необходимы бесперебойные поставки топливных продуктов. По понятным причинам, являются одним из важнейших условий осуществления авиаперевозок.

2. Строительные материалы – необходимы для развития инфраструктуры, строительства новых объектов и реконструкции существующих. В том числе, крайне важны для поддержки бесперебойного функционирования таких ключевых объектов как ВПП и сооружений под светосигнальное оборудование.

3. Продукты химической промышленности – реагенты, используемые при предполетной подготовке объектов инфраструктуры и самих воздушных судов. Например, сюда входят противообледенительные жидкости и литий силикатные соединения для увеличения срока службы бетонных конструкций, а также дезинфекционные реагенты.

4. Автомобильная техника – пассажирские трапы, топливозаправщики, маслозаправщики, амбулифты, автолифты, автобусы, автомобили оперативного назначения. Спецтехника обеспечивает обслуживание воздушных судов и является важным звеном в цепочке реализуемых аэропортом услуг, оказывает влияние на скорость обслуживания и пропус-

Таблица 1

Уровни инфраструктуры аэропорта

№	Уровень	Объект предоставляемых услуг		
		Авиакомпания	Пассажир	Грузоперевозчик
1	Сырьевой	Закупка авиаГСМ, инженерно-технических средств, комплектующих, реагентов, животных для обеспечения работы орнитологической и кинологовической службы и прочих необходимых ресурсов	Закупка средств гигиены и химической обработки помещений (дезинфекция), продуктов для изготовления бортипитания, необходимого мобильного оборудования – тележки, коляски	Закупка оборудования и средств транспортировки грузов
2	Материально-технический	Организация ремонтно-технической базы, в том числе стоянок для воздушных судов, складские помещения, средства связи и ремонтные цеха.	Установка стоек регистрации, пунктов досмотра, справочных стендов, точек общепита и развлекательных центров.	Организация складских помещений, обеспечение работоспособности грузоподъемного оборудования и систем учета
3	Сервисный	Оказание услуг по предполетной подготовке воздушного судна и аэродрома к предстоящему вылету	Оказание услуг пассажирам по регистрации, досмотру, организации досуга и прочих мероприятий	Погрузка/отгрузка заказов, сопровождение грузов, оформление документов
4	Постсервисный	Обеспечение информационной (диспетчеризация) и технической (светосигнальное обеспечение) поддержки при взлете/посадке воздушного судна		

кную способность аэродромного комплекса.

5. Специализированное оборудование – для эффективного функционирования необходим широкий спектр оборудования, начиная от стоек регистрации, пунктов досмотра и обработки багажа, автономных источников энергоснабжения, заканчивая светосигнальными комплексами, средствами связи, техникой для ремонта воздушных судов и мобильными лабораториями.

6. Программное обеспечение и серверная инфраструктура – в век информационных технологий также является крайне важным ресурсом, позволяющим осуществлять оперативное управление аэропортом, контролировать участки производственных цепочек и координировать действия подразделений и служб, обеспечивающих обслуживание, сопровождение и безопасность полетов.

7. Продукты питания – поставляются для последующего изготовления бортового питания для пассажиров и экипажей воздушных судов. Учитывая различные потребности авиакомпаний в бортовом питании, необходимо постоянно развивать и совершенствовать ассортиментный ряд, в противном случае контрагенты могут заключить договор на

поставку питания у производств, не входящих в состав аэропортового комплекса.

4. Заключение

Согласно вышеизложенным данным, очевидно, что осуществление управления такой предпринимательской структурой как аэропорт требует налаженной работы всех подразделений организации от низшего уровня к высшему. Проблемы на сырьевом уровне могут вызвать серьезный резонанс на сервисном, что повлечет за собой предоставление некачественных услуг, неудовлетворенность потребителя-контрагента, а, следовательно, и снижение выручки и прибыли. Системный кризис одного из множества звеньев производственной цепочки или определенного участка повлечет за собой снижение рентабельности и, как следствие, потерю клиентов – юридических и физических лиц. На основе выделенных уровней возможно проводить анализ вертикальных, горизонтальных и диагональных связей для последующей локализации проблемных областей.

Литература

1. Инвестиции в аэропорт Шереметьево [Информационный ресурс]. URL: <http://www.aviaport.ru/>

digest/2012/08/29/239670.html (дата обращения: 25.10.2013)

2. Какие нововведения ожидают рынок авиатоплива России? [Информационный ресурс]. URL: <http://www.airportsint.ru/news/company/view/5421.html> (дата обращения: 24.10.2013)

3. Предмет товароведения [Информационный ресурс]. URL: <http://www.znaytovar.ru/new799.html> (дата обращения: 25.10.2013)

4. Экономическая теория / Под ред. А.И. Добрынина, Л.С. Тарасевича. 4-е изд. – СПб.: Питер – 2009. – С. 77–87, 191–199

References

1. Investments to Sheremetyevo airport [informational resource]. URL: <http://www.aviaport.ru/digest/2012/08/29/239670.html> (date of link: 25.10.2013)

2. What innovations expect Russian aviation fuel market? [informational resource]. URL: <http://www.airportsint.ru/news/company/view/5421.html> (date of link: 24.10.2013)

3. The subject of merchandising [informational resource]. URL: <http://www.znaytovar.ru/new799.html> (date of link: 25.10.2013)

4. Economic Theory / ed. A.I. Dobrynin, L.S. Tarasevich. 4-e izd. – SPb.: Piter – 2009. – P. 77–87, 191–199.