

УДК: 658.336:656.7.071(477)(045)

О.В. Полоус

ТЕНДЕНЦІЇ ФОРМУВАННЯ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПРОВІДНИХ АЕРОПОРТІВ УКРАЇНИ

В статті досліджуються тенденції формування трудового потенціалу провідних аеропортів України та їх вплив на загальний розвиток авіаційної галузі.

Ключові слова: трудовий потенціал, формування, розвиток, аеропорт, ефективність, управління.

В статье исследуются тенденции формирования трудового потенциала ведущих аэропортов Украины и их влияние на общее развитие авиационной отрасли.

Ключевые слова: трудовой потенциал, формирование, развитие, аэропорт, эффективность, управление.

Постановка проблеми. В останні роки спостерігається стабілізація та зростання об'ємів перевезень пасажирів та вантажів повітряним транспортом, що у майбутньому потребуватиме забезпечення підвищення безпеки та ефективності функціонування мережі аеропортів. Виконання цих вимог, в першу чергу, залежить від стану наземної виробничої бази аеропорту, оснащення її сучасними виробничими комплексами та відповідними засобами механізації, а також висококваліфікованим та професійно досконалим персоналом, адже одночасно з об'ємами перевезень зростають також вимоги до якості наземного обслуговування авіаперевезень, і, як наслідок, до формування трудового потенціалу аеропортів. Від кількісних та якісних характеристик трудового потенціалу в значній мірі залежить ефективність діяльності та конкурентоздатність аеропортів. Накопичений раніше досвід, традиції, економічні та фінансові зв'язки, які існували раніше між аеропортами та авіакомпаніями поступово можуть втрачати свою актуальність у зв'язку з новими вимогами авіаперевізників та потенційних клієнтів. В даних умовах особливого значення набувають нові підходи та нестандартні рішення з управління формуванням та розвитком трудового потенціалу аеропортів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Слід зазначити, що питанням формуванням та розвитку трудового потенціалу аеропортів присвячується невелика кількість праць сучасних дослідників. Зокрема, інформацію щодо галузі можна прослідкувати за матеріалами Державної авіаційної служби України та підсумками діяльності авіаційної галузі. Питанням дослідженням загальної транспортної політики України присвячені праці Сирийчика Т., Фургальської А., Клімкевича Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачова М., Філіпенко О.

Мета статті. Метою статті є дослідження та аналіз тенденцій формування трудового потенціалу провідних аеропортів України.

Вклад основного матеріалу дослідження. Транспорт відіграє одну з ключових ролей в економічному розвитку України. Досягнення стійкого економічного зростання є неможливим без ефективної системи транспортних комунікацій. За даними Державної служби статистики України частка транспортної діяльності у створенні валової доданої вартості становить 13%.

Державною програмою розвитку транспортної галузі передбачається її поступове інтегрування у європейську та світову транспортну мережу, оскільки надійні міжнародні транспортні комунікації створюють необхідні умови для прискореного розвитку, сприяють вирішенню важливих завдань сьогодення у зовнішньоторговельних операціях й дозволяють збільшити обсяги міжнародних перевезень. Важливим тут є дотримання вимог євростандартів. Інтеграція національної транспортної інфраструктури в єдину транснаціональну мережу є державним пріоритетом дій на найближчі роки [1]. На даний час в Україні функціонує понад 30 аеропортів різного типу, з яких 16 можна вважати основними. На ринку авіаційних перевезень, як внутрішніх так і міжнародних, працює близько 40 українських авіакомпаній для пасажирських та вантажних перевезень. Майже 50 іноземних авіакомпаній регулярно здійснюють рейси до України.

Українська авіаційна транспортна система перебуває на шляху інтеграції до загальноєвропейської. Для упровадження в Україні концепції «Єдиного неба» приведено у відповідність із стандартами Євроконтролю систему стягнення аеронавігаційних зборів, автоматизовано всі районні центри управління повітряним рухом. Інтеграція у Спільний авіаційний простір, що передбачає адаптацію системи економічного регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства, є сьогодні одним із пріоритетів розвитку галузі. Досвід країн, у т.ч. таких як Польща, Чехія, Угорщина, які відкрили небо, включно й для дешевих перевізників, показує, що традиційним національним компаніям вдалося зберегти свій сегмент ринку. Нові дешеві перевізники зосередили свою динаміку на нових шляхах і нових споживачах. Доступ до авіаперевезень розширився для багатьох звичайних громадян, які виявилися найголовнішими бенефіціантами політики відкритого неба. Однак найбільшим питанням залишається дисбаланс, що утворився між реальними вимогами до цивільної авіації сьогодні з огляду на участь України в ряді міжнародних організацій і агенцій, прагнення щодо євроінтеграції і нові можливості для національних перевізників, та існуючою авіаційною системою в країні і нормативною базою, що регулює її діяльність. Одним з основних питань на сьогодні є поступова адаптація національної законодавчої бази до міжнародних конвенцій, угод, а також європейських *acquis communautaire*. Поки зберігається повна державна або комунальна власність на землю, на якій розташовані злітно-посадкові смуги та аеропортові споруди, слід відкрити

аеропорти для інвесторів, але зберегти право контролю над операціями, де це необхідно, з причин національної безпеки. Одна з можливостей – формування тендерних пропозицій для управління аеропортами. Участь таких інвесторів може бути вирішальною: крім їхньої транспортної діяльності, вони також можуть вкладати кошти в оточення аеропортів, наприклад, у готелі, конференц-холи, магазини, автостоянки. Усе це має диверсифікувати доходи аеропортів.

Рекомендується служби управління повітряним рухом структурно відділити від аеропортових органів – у цьому аспекті Україна фактично йде попереду деяких держав ЄС. Це забезпечить фінансову прозорість цілей, пов'язаних із авіаційною інфраструктурою. Виконання завдань із управління аеропортами та необхідність значного інвестування в аеропорти не загрожуватиме службам управління повітряним рухом обмеженням можливостей їхнього розвитку.

Якщо б такого розмежування не було, то ситуація могла б погіршитися в разі значного зростання пасажирообігу, і пріоритетом були б інвестиції, які збільшили б пропускну спроможність пасажирських терміналів. Тим часом, із приєднанням до «Єдиного європейського неба» необхідно буде здійснювати додаткові витрати на придбання та модернізацію аеропортової інфраструктури, обладнання, програмного забезпечення, навчання та наймання додаткових авіадиспетчерів, щоб українські служби повітряного руху могли ефективно конкурувати з іншими службами в наданні авіаційних послуг у власному – а колись, можливо, і в іноземному – повітряному просторі. Рекомендується також застосовувати, на додаток до систем ІКАО (Міжнародної організації цивільної авіації), створену в ЄС систему ліцензування/сертифікації льотного складу та сертифікації обладнання. Вона, наприклад, буде корисною для пошуку роботи в авіакомпаніях Союзу [2, С. 10-13].

Так, комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній обслуговували 26 вітчизняних аеропортів та аеродромів. За підсумками 2012 року пасажиропотоки зросли порівняно з 2011 роком на 13,2 відсотка та досягли відмітки 14,1 млн.чол, поштовантажопотоки зменшились на 4,7 відсотка та склали 45 тис.тонн. Пасажиропотоки через провідні аеропорти України наведені на рис. 1.

Слід відмітити, що на сьогодні 98 відсотків загальних пасажиропотоків та 92 відсотка поштовантажопотоків припадає на 8 основних аеропортів: Бориспіль, Дніпропетровськ, Донецьк, Київ (Жуляни), Львів, Одеса, Сімферополь та Харків.

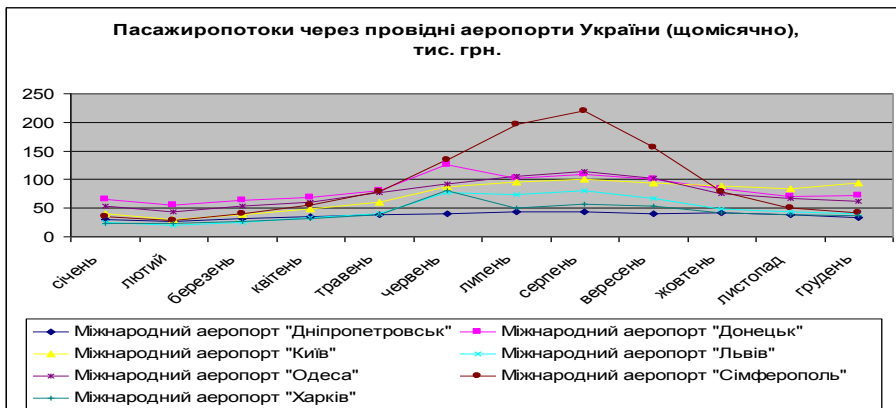


Рисунок 1. Пасажиропотоки через провідні аеропорти України за 2012 рік

У звітному році пасажиропотоки в аеропорту Бориспіль зросли порівняно з даними за 2011 рік на 5,5 відсотка, Дніпропетровськ - на 4,2 відс., Донецьк - на 20,6 відс., Київ (Жуляни) - на 83,5 відс., Львів - на 94 відс., Одеса - на 10,1 відс., Сімферополь - на 15,6 відс., Харків - на 62,5 відсотка (рис. 2) [3].

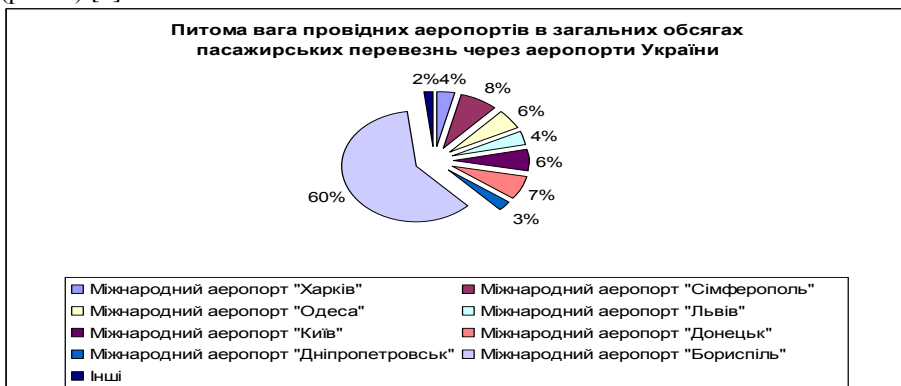


Рисунок 2. Питома вага провідних аеропортів в загальних обсягах пасажирських перевезень через аеропорти України в 2012 році

Адміністративне управління підприємством залежить від характеру діяльності даного підприємства і від тих функцій, які покладає на себе адміністрація. Функціонування аеропорту слід розглядати як операційну

систему, що об'єднує різні ресурси і засоби, призначені для надання великої кількості різноманітних видів послуг з обслуговування авіаперевезень.

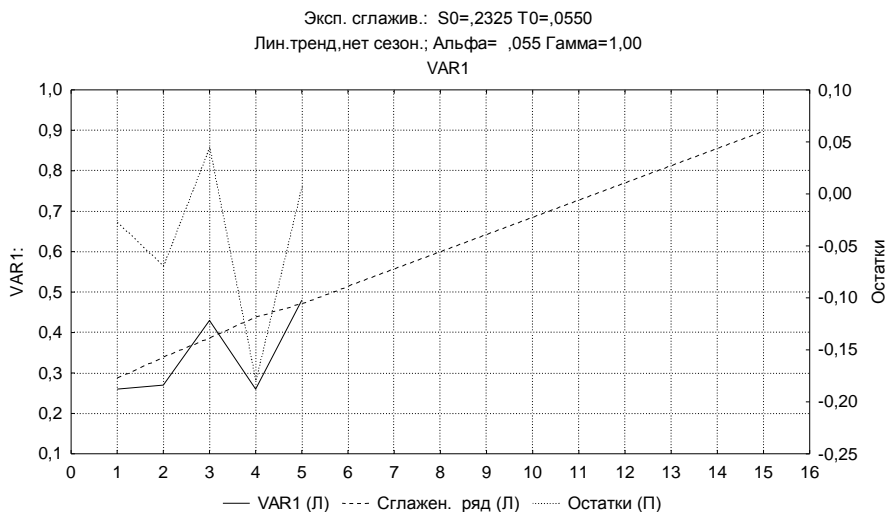
Аеропорт як система обслуговування функціонує в основному в сфері надання послуг і, відповідно, не виробляє конкретного продукту, на відміну від авіакомпаній, для яких «продуктом» є перевезений пасажир, багаж, вантаж, пошта.

Таким чином, система управління (адміністрування) і критерії оцінки діяльності адміністрації аеропорту відрізняються від подібних систем і критеріїв, прийнятих у сфері промислового і торгового виробництва. На діяльність персоналу аеропорту та її оцінку впливають фактори, що значно відрізняються від факторів, які оцінюють діяльність виробничих підприємств. Основна відмінність, як вже було сказано, полягає в тому, що діяльність аеропорту оцінюється не кінцевим «продуктом», а рівнем обслуговування цього «продукту» шляхом забезпечення безпеки, регулярності, пунктуальності, надійності, пропускнуої спроможності і відповідного стандарту якості.

У технічному аспекті аеропорт від промислових і товарних підприємств відрізняється, перш за все, режимом роботи. Режим роботи аеропорту носить постійний, цілодобовий і оперативний характер. Крім цілодобового обслуговування авіаперевезень потрібна постійна готовність до роботи в аварійних ситуаціях в будь-який час доби. Неоднорідність обслуговування пасажирів, клієнтури, вантажовідправників і вантажоодержувачів, а також самих авіакомпаній вимагає від аеропорту і його персоналу оперативного реагування на мінливі умови при наданні різних видів послуг.

Виходячи з вище зазначеного, важливого значення набувають питання формування, використання та розвитку трудового потенціалу аеропортів, адже саме від його кількісних та якісних характеристик буде залежати подальша стабільність та ефективність господарської діяльності. Автором пропонується провести дослідження тенденцій подальшого формування трудового потенціалу провідних аеропортів України.

На основі проведеного інтегрального оцінювання сформованості трудового потенціалу провідних аеропортів, що включало в себе такі показники як частка винагород, плинність кадрів, частка працівників з вищою освітою, частка робочих, частка адміністративно-управлінського персоналу, частка керівних кадрів, частка працівників, зацікавлених в професійному розвитку, частка працівників, що навчалися, витрати на навчання та адміністративні витрати за 2008-2012 роки був побудований прогноз їх подальшого розвитку (рис. 3).



VAR1 (Л) – значення інтегральних показників оцінки сформованості трудового потенціалу; Згладжений ряд (Л) – прогнозування інтегральних показників оцінки сформованості трудового потенціалу на 10 послідовних періодів; Залишки (П) – лінія експоненційного згладжування

Рисунок 3. Прогнозування інтегральних показників оцінки сформованості трудового потенціалу провідних аеропортів України

Застосована модель адаптивного згладжування дозволяє прослідкувати тенденції розвитку трудового потенціалу, включаючи дослідження якісних та кількісних характеристик, що охоплюють динаміку чисельності персоналу аеропортів, його структуру та професійно-кваліфікаційні характеристики. Прогнозування сформованості трудового потенціалу поєднує аналіз, прогноз та планові розрахунки та є важливою складовою загального аналізу ефективності діяльності аеропортів за допомогою математичного апарату, що в подальшому здатний впливати на розміщення виробничих сил, розвиток медичного та соціального забезпечення та ін..

Висновки. Таким чином, при здійсненні управління формуванням та розвитком трудового потенціалу аеропортів доцільно використовувати системний підхід. Такий підхід зазвичай забезпечується відповідною політикою, яка передбачає розподіл загальної задачі управління на деяку кількість більш дрібних цільових задач. Це саме ті задачі, які в подальшому утворюють основу для розробки керівництвом оперативного плану управління аеропортом, за яким можна судити про ефективність роботи всієї

системи обслуговування. Керівництво несе відповідальність за всю діяльність персоналу аеропорту при реалізації даного плану. Постановка задач та існування формального плану дій для їх реалізації допомагає визначити ті з них, які можуть бути виконані безпосередньо керівництвом, та ті, які виконуються відповідними персоналом аеропорту. Перевага системного підходу полягає у можливості уникнути суб'єктивних оцінок, меншому виявленні особистісних особливостей та у можливості вдосконалення управлінської діяльності.

Список використаних джерел

1. Офіційний портал державної авіаційної служби України [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/>
2. Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенціцькі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
3. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2012 рік / Офіційний сайт Державнавіаслужби України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/uploads/documents/8704.pdf>

O.V. Polous

TRENDS OF FORMING THE WORK POTENTIAL OF LEADING AIRPORTS OF UKRAINE

This article investigates the trends of forming the work potential of leading airports of Ukraine and their impact on the overall development of the aviation industry. The role of air transport for economic and social development are defined. Significance of the development of the aviation industry for sustainable growth of transport communications was shown. The basic differences between the staff of the airport and business enterprises are established. The key factors that influence the activity of personnel are analyzed. Continuous, non-stop and operational nature of the airport staff activity are highlighted. A study of trends in the formation of work potential of the major airports on the basis of integrated assessment indicators of work potential are conducted. Adaptive smoothing model to determine trends in the work potential of both the quantity and quality parts are applied. The importance of analyzing the work potential by using mathematical tools for the location of productive forces, the development of health and social security are emphasized. Rationality using a systematic approach to managing the formation and development of the work potential of airports are defined.

Keywords: work potential, formation, development, airport, effectiveness, management