

УДК 330.3

***СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ НЕАВИАЦИОННОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ******Токарева О.Г.****магистрант,**ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет
гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова»,
Санкт-Петербург, Россия****Сливинский Д.В.****канд. экон. наук, доцент,**ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет
гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова»,
Санкт-Петербург, Россия***Аннотация**

Статья посвящена обзору реализуемых на воздушном транспорте видов неавиационной деятельности. Рассмотрены факторы, влияющие на уровень неавиационных доходов. Представлены типы и конкретные примеры неавиационных услуг с разделением по видам их реализующих предприятий. На основании подробной характеристики современных тенденций в области неавиационной деятельности аэропортовых и авиационных предприятий сделан вывод о важности неавиационной коммерции для отрасли, выражающейся в повышении эффективности коммерческой деятельности и потенциальном росте конкурентоспособности.

Ключевые слова: воздушный транспорт, неавиационная деятельность, неавиационная коммерция, дополнительные услуги, конкурентоспособность

***MODERN TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF ANCILLARY ACTIVITIES
IN AIR TRANSPORT******Tokareva O.G****graduate student,**St. Petersburg State University of Civil Aviation named after the main marshal of
aviation A.A. Novikov,
St. Petersburg, Russia****Slivinskiy D. V.***

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМЭ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

*Ph.D. of Economics Sciences, associate professor,
St. Petersburg State University of Civil Aviation named after the main marshal of
aviation A.A. Novikov,
St. Petersburg, Russia*

Abstract

The article is devoted to the review of types of ancillary activities implemented in air transport. Factors influencing the level of non-aviation income are considered. Types and specific examples of non-aviation services are presented with a division by types of enterprises implementing them. Based on a detailed description of modern trends in the field of non-aviation activities of airport and aviation enterprises, a conclusion is made about the importance of non-aviation commerce for the industry, expressed in an increase in the efficiency of commercial activities and a potential increase in competitiveness.

Key words: air transport, ancillary services, non-aviation commerce, additional services, competitiveness

Неавиационная деятельность тесно связана с развитием авиапредприятия и является одной из форм улучшения финансовых показателей. Важность финансовых показателей в деятельности авиапредприятия определяет успешность и эффективность его работы.

Доход авиапредприятия является главным условием существования для современного аэропорта и складывается из двух основных составляющих:

- авиационная деятельность;
- неавиационная деятельность.

Авиационная деятельность аэропорта направлена на развитие авиации, а также удовлетворение нужд экономики и населения в воздушных перевозках. Иными словами, этот вид деятельности включает в себя спектр услуг, которые прямым образом связаны с воздушным транспортом. В свою очередь услуги неавиационного сервиса предоставляются по желанию клиентов и имеют коммерческий характер, охватывая различные виды деятельности, не связанные непосредственно с перевозочным процессом.

Неавиационная деятельность, как установлено в Федеральном законе «Об аэродромах, аэропортах и аэропортовой деятельности в Гражданской авиации Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», осуществляется на аэродромах и в аэропортах на коммерческой основе в рамках предоставления услуг, и не относится к авиационной деятельности, и представлена следующими видами деятельности: торговля, общественное питание, парковочные зоны, почтово-банковские операции и иная деятельность [1].

Современные тенденции развития неавиационной деятельности на воздушном транспорте отражают стремление авиакомпаний и аэропортов улучшить качество обслуживания и увеличить доходы, диверсифицируя предлагаемые услуги.

Одним из самых важных факторов, влияющих на уровень доходов аэропорта является пассажиропоток. При этом для неавиационной деятельности, в соответствии с ICAO DOC9582 «Руководством по экономике аэропортов» на уровень доходов от неавиационной деятельности влияет четыре основных фактора:

- объем транспортной работы аэропорта;
- структура пассажиропотока;
- площадь аэровокзала;
- набор и качество предоставляемых услуг [3].

Важно отметить, что увеличение пассажирооборота ведет не просто к пропорциональному увеличению доходов от неавиационной деятельности, но и к увеличению доли этих доходов по сравнению с доходами от основной деятельности.

Рассмотрим неавиационные доходы аэропорта более детально. Они подразделяются на две группы: Профильные и Непрофильные.

К профильным относятся доходы от следующих видов деятельности: торговля, кафе и рестораны, реклама, упаковка багажа, услуги связи, такси, парковка, медицинские услуги и иные услуги, к непрофильным: аренда офисных помещений, аренда площадей для гостиниц, аренда площадей для развлекательных центров и т.д.

Современная неавиационная деятельность аэропорта на территории аэровокзала или привокзальной площади имеет огромное разнообразие видов деятельности. Это обусловлено требованиями пассажиров и авиакомпаний к перечню услуг, предоставляемых в аэропорту.

Также перечень видов неавиационной деятельности каждого аэропорта напрямую зависит от его инфраструктурных и финансовых возможностей и тенденций пассажиропотока.

Фактически доходы от неавиационной деятельности представлены различными платежами организаций, которые осуществляют свою деятельность на территории аэропорта – арендными платежами. Также аренда может осуществляться на правах концессии. В рамках осуществления неавиационной деятельности концессия не подразумевает государственно-частное партнерство т.к., часто аэропорт уже передан по договору концессии управляющей компании, например аэропорт Пулково передан в управление ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы». В этом случае концессия на неавиационную деятельность подразумевает помимо арендных платежей выплату процента от оборота, или от прибыли. Такая схема взаимодействия обеспечивает аэропортовому предприятию дополнительный доход, а преимущество для коммерсанта заключается заинтересованности аэропорта в успехе бизнеса.

В здании аэропорта как правило осуществляет свою деятельность множество магазинов и точек питания. Основным источником доходов для аэропортов долгое время составляли магазины беспошлинной торговли. В связи с

введением санкций, многие магазины были закрыты. Важную часть доходов также составляет реклама несмотря на то, что деятельность в этой сфере строго регулируется.

Магазины беспошлинной торговли предлагают широкий выбор товаров, например крупную бытовую технику, украшения, спортивный инвентарь и даже автомобили. Если рассматривать небольшие аэропорты, то их ассортимент ограничивается продажей алкогольных и табачных изделий, косметикой, парфюмерией и местными сувенирами.

Развитие неавиационных услуг в любом аэропорту – это залог его привлекательности, его преимущество в конкурентной борьбе, и источник дополнительной прибыли.

Помимо этого, неавиационная деятельность обеспечивает аэропорт дополнительными доходами, позволяет повысить рентабельность и устойчивость аэропорта к сезонным колебаниям и другим экономическим факторам. Именно поэтому развитие неавиационной деятельности для каждого аэропорта является приоритетом.

Например, новый терминал 5 в аэропорту Хитроу в Лондоне после открытия в течение долгого времени не мог в полной мере осуществлять авиационную функцию из-за неполадок в работе багажной системы. При этом все коммерческие помещения аэровокзала и все рекламные площади эксплуатировались и аэропорт фактически работал как торговый центр.

В настоящее время современные аэропорты внедряют так называемые «зелёные» зоны, которые направлены не только на повышение общей привлекательности авиапредприятия, но и на снижение воздействия негативных факторов на окружающую среду. Основные меры этой концепции включают управление отходами, улучшение качества воздуха и воды, энергоэффективность.

Например, Международный аэропорт Сан-Франциско активно использует

солнечные панели для производства электроэнергии, что позволило не только снизить ее потребление, но и сократить углеродный выброс. В Лондонском аэропорту Хитроу введены программы переработки пластика, органических отходов и бумаги. В Катаре терминал аэропорта Хамад полностью построен из экологичных материалов и энергоэффективных технологий.

Международный аэропорт Шереметьево также уделяет приоритетное значение вопросам охраны окружающей среды. Здесь внедряют как экологическую политику, так и политику в области снижения объемов потребления электроэнергии и воды.

Экологические инициативы предприятий воздушного транспорта положительно влияют на их общую конкурентоспособность т.к. всё больше пассажиров в т.ч. в России заботят вопросы охраны окружающей среды и улучшения экологической ситуации.

Одним из ключевых факторов положительного влияния расширения спектра неавиационных услуг предприятий воздушного транспорта является создание новых рабочих мест, что способствует повышению уровня занятости населения и экономическому развитию регионов.

Если для ведущих иностранных аэропортовых предприятий неавиационная деятельность является одним из основных видов деятельности, занимая долю до 60 % в структуре доходов, и широко распространённым для российских аэропортов (до 35 % в структуре доходов), то только начинает развиваться неавиационная деятельность авиационных предприятий.

В мире активное развитие неавиационной деятельности авиационных предприятий началось в 2007 году. За 10 лет неавиационные доходы десяти ведущих авиакомпаний по показателю доли доходов от неавиационной деятельности выросли пятнадцатикратно.

Крупные российские перевозчики не исключение. Например, по итогам 2020 Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

года, в соответствии с публикацией аналитической компании Idea Works Company, анализирующей неавиационную коммерцию, в рейтинге ведущих мировых авиакомпаний по показателю неавиационных доходов на пассажира группа компаний «Аэрофлот» без учета ООО «Авиакомпания «Победа» занимала 49 место с неавиационными доходами в размере 12,38 долларов США на пассажира и ООО «Авиакомпания «Победа» с доходами в размере 10,02 долларов США на пассажира занимало 54 место.

Процесс получения неавиационных доходов у авиакомпаний связан с отказом от включения в стоимость перевозки стандартных дополнительных услуг. Отнесение той или иной услуги к неавиационным зависит от политики учета и осуществляется на усмотрение перевозчика.

Как правило, к неавиационным услугам авиакомпаний относят перевозку багажа, не входящего в стоимость, питание и напитки на борту, сервисные сборы за продажу и обмен авиабилетов, выбор мест, продажу миль и т.д.

В структуре неавиационных доходов авиакомпаний на первом месте находятся доходы от перевозки багажа. Перевозчики ограничивают входящую в стоимости билетов норму провоза багажа, предлагая за дополнительную плату увеличение веса, размеров, количестве мест ручной клади и регистрируемого багажа.

На втором месте – неавиационные доходы в виде сервисных сборов за оформление и изменение авиабилетов. При обеспечении канала сбыта без взимания сервисного сбора, например при покупке на официальном интернет-сайте авиакомпании, перевозчик вводит систему сервисных сборов при использовании других каналов продаж. Например, авиабилеты ПАО «Аэрофлот» можно приобрести на официальном сайте без сборов, а при обращении к агентам, в представительства авиакомпании, или в колл-центр, с пассажиров взимается сервисный сбор.

Такой подход обусловлен тем, что при оформлении авиабилетов на сайте пассажир самостоятельно осуществляет выбор и бронирование комплекса услуг, несет ответственность за ознакомление с комплексом правил перевозки. Во всех других случаях пассажиру оказывается поддержка и консультационные услуги, за оказание которых и оплачивается сервисный сбор. Некоторые другие авиакомпании, наоборот, взимают сервисный сбор при покупке билетов на официальном сайте, а при обращении в офис компании сервисный сбор не оплачивается. В данном случае сбор взимается за удобство покупки билетов через интернет без необходимости поездки в офис и без очередей.

Распространенным видом неавиационных доходов является продажа мест на борту. Авиакомпании взимают плату за конкретизацию мест, за места повышенной комфортности, за места в начале салона, за выкуп дополнительных мест для удобства и т.д.

Исключение из перечня бесплатных услуг разнообразного питания обеспечило авиакомпаниям возможность получения дополнительных доходов от продажи еды и напитков.

Активное внедрение бонусных программ является не только маркетинговым инструментом привлечения и удержания клиентов, но позволяет авиакомпаниям осуществлять продажу миль. При реализации кобрендинговых программ, например, с банками, последние приобретают мили перевозчика для дальнейшего начисления их в виде кэш-бека за операции по банковской карте. Для банков такой кэш-бека выгоднее монетарного, клиенты получают реальную возможность оформить перевозку за мили, а для авиакомпаний мили, с учетом, что потратить их можно на перевозку не на любой рейс, а на определенный авиационным предприятием – это фактически отложенное обязательство перевести пассажира на рейсах, на которых предположительно останутся свободные места, что обеспечивает рост занятости пассажирских кресел и повышение эффективности

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

рейса.

Одной из актуальных тенденций является внедрение некоммерческой составляющей в неавиационную деятельность, например, забота об экологии окружающей среды за счет переход на биоразлагаемую посуду на борту, сокращения объемов отходов.

Таким образом, развитие неавиационных видов деятельности является важным элементом стратегии как в аэропортах, так и в авиакомпаниях. Неавиационная деятельность тесно связана с развитием авиапредприятия и позволяет не только улучшить финансовые показатели, но и создать уникальность и конкурентоспособность.

Виды неавиационной деятельности многочисленны и разнообразны, они отражают стремление авиакомпаний и аэропортов увеличить доходы, улучшить качество обслуживания и повысить удовлетворенность пассажиров.

Библиографический список:

1. Проект ФЗ «Об аэродромах, аэропортах и аэропортовой деятельности в Гражданской авиации Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», редакция от 22.10.2010.

2. ГОСТ 54-1-283.02-94 «Система качества перевозок и обслуживания пассажиров воздушным транспортом. Услуги, предоставляемые пассажирам в аэропортах. Основные требования».

3. Руководство по экономике аэропортов - ИКАО, Doc 9562. Издание третье, 2013. – [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://www.icao.int/publications/Documents/9562_3ed_ru.pdf (дата обращения 23.05.2025).

Оригинальность 75%