

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

Циклова комісія технічного обслуговування авіаційної техніки

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

навчальної дисципліни «Функціонування аеропортів та аеропортові технології»
обов'язкових компонент
освітньої програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

**272 Авіаційний транспорт
(Технології робіт та технологічне обладнання аеропортів)**

За темою № 1 - Аеропорт, як функціональна система. Державна система аеропортів.

Кременчук 2023

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 22.02.2024 № 2

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного
коледжу Харківського
національного університету
внутрішніх справ
Протокол від 17.01.2024 № 6

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 22.02.2024 № 2

Розглянуто на засіданні циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки, протокол від 12.12.2023 № 8

Розробник:

1. викладач циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки, спеціаліст вищої категорії Нальотова Н.І.
2. викладач циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки, Миколенко К.Ю.

Рецензенти:

1. викладач циклової комісії аеронавігації Кременчуцького льотного коледжу Харківського національного університету внутрішніх справ, спеціаліст вищої категорії, викладач-методист, к.т.н., с.н.с. Тягній В.Г.;
2. завідувач кафедри технологій аеропортів Національного авіаційного університету, д-р техн. наук, професор Тамаргазін О.А

План лекції

1. Основні поняття про аеропортову діяльність. Види аеропортів.
2. Аеропортові збори;
3. Неавіаційна діяльність аеропортів.

Рекомендована література:

1. Аеродроми. Харченко В.П., Миронченко Ю.І. Навчальний посібник, К.:НАУ, 2008-88с.
2. Вертодроми. Першаков В.М., Белятинський А.О., Близнюк Т.В., Семироз Н.Г.. Навчальний посібник, К.: НАУ, 2014-370 с.
3. Аеродромно-технічне забезпечення польотів. Конспект лекцій./ Білякович О.М. - К.: «НАУ-друк», 2009. - 80с.

Текст лекції

1. Основні поняття про аеропортову діяльність. Види аеропортів.

Аеропорт - комплекс споруд, призначений для прийому, відправлення, базування повітряних суден та обслуговування повітряних перевезень, що має для цих цілей аеродром, аеровокзал, один або кілька вантажних терміналів і інші наземні споруди та необхідне обладнання.

Цілі управління маркетингом аеропорту можуть бути віднесені до двох основних категорій - стабілізації та розвитку. Різноманіття аспектів розвитку аеропортів обумовлює складність цільової орієнтації і її зміст.

Генеральна мета розвитку і функціонування аеропорту, в принципі, полягає в повному, своєчасному і якісному задоволенні потреб різних груп користувачів у послугах щодо забезпечення авіатранспортного процесу. Найбільш прогресивним напрямком у стратегії розвитку аеропортів є формування мережевих моделей бізнесу: вузлові аеропорти (хаби), альянси, комерційні угоди.

ТИПИ АЕРОПОРТІВ:

Вузловий аеропорт - це будь-який аеропорт, який має велику кількість прибуваючих і відбуваючих пасажирів і високий відсоток стикувальних рейсів (в порівнянні з периферійно розташованими аеропортами). При цьому авіаперевізники, які експлуатують вузловий аеропорт, координують розклад рейсів з метою досягнення найбільш зручних стикувань для трансферту

Невузловий аеропорт - це аеропорт, що не забезпечує обслуговування трансферних пасажирів, багажу і вантажів та не має великої кількості стикувальних рейсів.

Вузлові аеропорти поділяються на:

1. Міжнародні вузлові аеропорти - міжнародні аеропорти, що забезпечують концентрацію і розподіл основних міжнародних пасажирів і вантажопотоків країни, стикування міжнародних рейсів.

2. Група міжнародних вузлових аеропортів включає аеропорти, які мають значний пасажиропотік і розвинену мережу міжнародних повітряних ліній, яка

дозволяє виробляти стиковку рейсів з регіональних аеропортів (в тому числі внутрішніх російських вузлових) на міжнародні середні і далекі магістральні повітряні лінії.

3. Хаб - це великий вузловий аеропорт, який характеризується великою часткою трансфертних пасажирів і (або) вантажів і пошти, широкою мережею маршрутів і наявністю великого базового авіаперевізника або альянсом авіаперевізників.

Хаб - «пісочний годинник» характеризується типовим пасажиропотоком з півночі на південь, який вранці концентрується в хабі для розподілу між пунктами призначення на півдні.

Ця модель характерна для чартерних рейсів, наприклад в Пальма-де-Майорка (Palma de Mallorca), де приймаються пасажирів з усіх регіонів Німеччини, а потім Air Berlin розподіляє їх по кінцевим пунктам призначення на відпочинок в Іспанії. Увечері пасажирський потік повертається з півдня на північ, знову зі стикувальними рейсами через хаб.

Хаб зони покриття, також іменований хабом прилеглих територій, збирає пасажирів в своїй розширеній зоні покриття (виділено кольором) і розподіляє їх по кінцевим пунктам призначення за межами цієї зони.

2. Аеропортові збори

Збір аеропорту - платіж, що стягується з пасажирів, на ім'я якого виписаний (заброньований) квиток. Даний платіж розподіляється в актив аеропорту, який обслуговує повітряне судно перед вильотом, а також по прильоту. Для позначення поняття «аеропортовий збір» в різних авіакомпаніях застосовується різна термінологія, наприклад: «збір» і т.д. Сума збору відображається в квитку при бронюванні. Авіакомпанії самостійно регулюють величину аеропортового збору в більшу чи меншу сторону в залежності від сезону, напрямку та договірних відносин з аеропортом.

На конференції ІКАО по аеропортовим зборам в 1956 р було розроблено генеральний принцип, записаний в документі № 7806-С / 899, в якому вказується, що збори повинні співвідноситися як з аеропортовими витратами, так і з можливістю авіакомпаній, що користуються аеропортами. Основною метою стягування аеропортових зборів можна вважати прагнення аеропортів покрити свої витрати по утриманню засобів обслуговування.

Аеропортові збори стягуються аеропортовою владою в обов'язковому порядку і включають в себе:

1) збір за зліт-посадку (за надання злітно-посадкової смуги, руліжних доріжок, за світлотехнічне забезпечення). Ставка збору встановлюється на тону максимально злітної маси.

2) збір за забезпечення авіаційної безпеки (за здійснення пропускового режиму, охорону території аеропорту, включаючи ПС на стоянках, огляд членів екіпажів, пасажирів, багажу, вантажів) Ставка збору встановлюється на тону максимально злітної маси.

3) збір за наднормативну стоянку (збір нараховується після закінчення 3 годин після стоянки ПС). За стоянку вантажних ПС збір нараховується через 6

годин після посадки. Ставка збору встановлюється на кожну годину наднормативної стоянки в розмірі 10% до збору за зліт-посадку.

Тарифи за комерційне обслуговування пасажирів:

1) Тариф за обслуговування пасажирів. встановлюється за послуги реєстрації та посадки на літак відбуваючих пасажирів. Тариф встановлюється на одного пасажиря окремо для внутрішніх і міжнародних перевезень

2) збір за користування аеровокзалом. Збір стягується за кожного прибуваючого, відбуваючого або транзитного пасажиря

3) збір за обробку вантажів. Тариф встановлюється на 1 кг вантажу окремо для внутрішніх і міжнародних перевезень. Тарифи за технічне обслуговування повітряного судна. Тариф за додаткове обслуговування повітряного судна: за надання трапа, тариф за доставку пасажирів, за доставку борт харчування, за заправку питної води, за обслуговування санвузлів, за внутрішнє прибирання, тарифи на авіа ПММ.

Аеронавігаційні збори і метеозабезпечення: збір за аеронавігаційне обслуговування в районі аеродрома. Ставка встановлюється на тонну максимально злітної маси, за аеронавігаційне обслуговування по трасі, збір за метеозабезпечення.

3. Неавіаційна діяльність аеропортів.

Неавіаційна діяльність аеропортів - це діяльність з розвитку наземних послуг, що надаються пасажиром на території аеропортів. З одного боку, вона сприяє максимізації прибутку аеропорту, з іншого боку, розвинена комерційна інфраструктура підвищує якість аеропорту і рівень задоволеності пасажирів. Бувають орендарі комерційних і офісних приміщень. У кожному конкретному випадку розподіл об'єктів комерційної інфраструктури залежить від поєднання різних чинників, з яких найбільш значущими є:

1. Величина пасажиропотоку;
2. Структура пасажиропотоку (у напрямку - внутрішні / міжнародні рейси, за профілем пасажирів - бізнес / туризм і ін.);
3. Основні маршрути руху пасажирів по аеропорту;
4. Конструктивні характеристики аеропорту (можливість розміщення комерційної інфраструктури в стерильній зоні).

Успішність комерційної концепції аеропорту залежить від наступних умов:

1. Достатність площ в аеропорту. Якщо площ не вистачає, джерела максимізації доходів просто не буде;

2. Технологічність процесів обслуговування пасажирів (процеси огляду, реєстрації, виходу на посадку, обробки багажу). Це для пасажиря є первинним, адже він приїжджає в аеропорт прильоту (в першу чергу);

3. Майстер-планування на основі правильних розрахунків арендної плати площ і їх розподілу під різні категорії точок. Також необхідно враховувати співвідношення між вилітаючими пасажирями з терміналу внутрішніх і міжнародних вильотів, обмеження законодавства (в частині дозволених в аеропортах видів діяльності) і норм пожежної безпеки (в будівлях аеропорту вони підвищені);

4. Наявність даних про портрет пасажирів і їх потреби (через опитування, спостереження, статистику авіакомпаній, статистику відвідувачів сайту аеропорту, статистику даних по жителям регіону, де розташований аеропорт);

5. Співпраця з ефективними партнерами (оператори громадського харчування, Duty Free, торгових точок, рекламного простору), обраними на основі конкурсу, дотримання умов «прозорості» контрактів, що мають достатній досвід роботи в аеропортах або інших транспортних вузлах;

Залежно від конструктивних характеристик аеропортів можна виділити 3 основні моделі зонування пасажиропотоку всередині аеропорту:

- зона вильоту та прибуття розташовується в різних терміналах;
- зона вильоту та прильоту розміщені на різних поверхах;
- зона вильоту та прильоту розміщені в різних частинах терміналу.

Аналіз найбільш великих і якісних аеропортів показав, що найпоширенішою є друга модель, так як вона дозволяє найефективніше розвести пасажиропотік і вибудувати чітку логістику аеропорту.