

УДК 656.71(477.64)

НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ЗАПОРІЗЬКОГО АЕРОПОРТУ

Н.М. Карпенко, кандидат наук з державного управління, доцент, доцент кафедри управління персоналом і економіки праці, Запорізький національний технічний університет, м. Запоріжжя;

Г.М. Ямчук, агент служби організації перевезень, ТОВ «Транс Аероходлінг», магистрант кафедри управління персоналом і економіки праці, Запорізького національного технічного університету, м. Запоріжжя.

Оскільки інтенсивний комерційний розвиток аеропортів робить їх основними генераторами зростання міст, то вони стають одними з головних сфер зайнятості, торгівлі та бізнесу. Актуальність досліджуваної теми зумовлена нагальною необхідністю виробничих змін Запорізького аеропорту з огляду на провідну роль міжнародних аеропортів в розвитку світової економіки. Предметом дослідження є сучасний стан розвитку Запорізького аеропорту. Метою статті є дослідження питань розвитку ефективної транспортно-повітряної інфраструктури Запорізького регіону. Базовими принципами дослідження виступають системний та порівняльний методи, використані аналітичний, структурний та функціональний підходи. Наукова значущість полягає в дослідженні можливих шляхів вдосконалення діяльності досліджуваного підприємства в сучасних умовах. Як висновок наводиться необхідність активізації процесів інноваційної діяльності Запорізького аеропорту, а також запропоновано комплексний поетапний розвиток даного підприємства. На практиці це сприятиме створенню сприятливого інвестиційного клімату, залученню інвестицій та створенню великого центру бізнес активності у Запорізькому регіоні.

Ключові слова: аеропорт, послуга, автоматизовані системи, авіаційний транспорт, обслуговування пасажирів.

Постановка проблеми. Одним з найважливіших напрямків економічного розвитку країни, що забезпечується за рахунок як високоефективної науки, так і конкурентоспроможної промисловості є наявність розгалуженої й ефективної транспортної інфраструктури. Вагоме місце в ній займають сучасні аеропорти, які з власною розвиненою маршрутною мережею стають каталізатором економічного зростання. Саме інтенсивний комерційний розвиток всередині і навколо багатьох аеропортів робить їх основними генераторами зростання міст, оскільки вони стають одними з головних сфер зайнятості, торгівлі та бізнесу, тим самим, розвиваючи не пов'язані з авіацією види комерційної діяльності [1]. Тобто вони виступають своєрідним «мультиплікатором» розвитку території.

Сучасні тенденції припускають інтеграцію економік різних країн в єдині виробничі

процеси, при яких виробництво продукту розподіляється по всьому світу. І, багато в чому, від того, наскільки якісно і швидко економічний суб'єкт в стані сприяти даному розподілу, залежить його конкурентоспроможність. Тобто в умовах глобалізації знижується увага до відстані, зростає важливість вартості і термінів виконання робіт.

Сьогодні найвищу швидкість пересування можуть запропонувати тільки авіаційні перевезення. За даними ІКАО (Міжнародна організація цивільної авіації), близько 4,5% світового ВВП можна віднести на повітряний транспорт.

Не є виключенням щодо наявності передумов для розвитку Запорізького регіону і Запорізький міжнародний аеропорт, створюючи робочі місця не лише в своїй мережі, а й в суміжних галузях.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам застосування різноманітних технологій у аеропортах присвячені наукові праці вітчизняних і зарубіжних науковців: Т. Акімової [2], К. Боднара [3], О. Манджурової [4], Х. Ньємейєра [5], Дж. Мюллера [5] та інші.

В економічній літературі, присвяченій проблемам удосконалення управління аеропортовими підприємствами, переважна більшість досліджень стосується взаємодії управління аеропорту, аеродрому та авіакомпаній [6], обґрунтування використання певної моделі управління, розгляду принципів управління [7], адаптації міжнародних вимог системи управління якості до вітчизняних підприємств [8] тощо.

Постановка завдання. Метою наукової статті є дослідження питань розвитку ефективної транспортно-повітряної інфраструктури Запорізького регіону. Для досягнення поставленої мети було вирішено такі основні завдання: проаналізовано статистичні показники перевезень авіаційним транспортом, виявлено існуючі проблеми у діяльності За-

порізького аеропорту, визначено пріоритетні напрямки розвитку підприємства.

Виклад основного матеріалу. Підприємство «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» є структурною ланкою авіатранспортної системи України. У його розпорядженні знаходиться штучна злітно-посадкова смуга довжиною 2500 метрів, обладнана сучасними світлотехнічними і радіонавігаційними системами. Вона дозволяє приймати і відправляти повітряні судна практично всіх типів в будь-який час доби, при досить складних метеоумовах. Вантажний термінал аеропорту забезпечує прийом, відправку і збереження будь-якого вантажу. З аеропорту здійснюються регулярні рейси до Мінська, Києва, Анталії, Стамбулу, Шарм-ель-Шейха та чартерні рейси, в тому числі вантажні, до різних країн Європи, СНД, Близького Сходу, Азії [9].

Динаміка статистичних показників щодо перевезення вантажу та пасажирів авіаційним транспортом загалом по Україні та Запорізьким регіоном майже вся позитивна, оскільки відбувається зростання (табл. 1).

Таблиця 1

Перевезення вантажів та пасажирів авіаційним транспортом [10, 11]

Рік	Перевезення вантажів, тис. т	Перевезення вантажів Запорізьким регіоном, тис. т	Перевезення пасажирів, тис. пас.	Перевезення пасажирів Запорізьким регіоном, тис. пас.
2010	87,9	0,5	6106,5	15,0
2011	92,1	0,5	7504,8	20,7
2012	122,6	0,6	8106,3	29,8
2013	99,2	0,5	8107,2	41,9
2014	78,6	0,4	6473,3	33,0
2015	69,1	0,5	6302,7	44,5
2016	74,3	0,6	8277,9	52,8

Чисельність пасажирів, які переміщуються авіаційним транспортом поступово збільшується. Зі збільшенням кількості авіакомпаній перевізників збільшується чисельність виконуваних рейсів.

Так із Запорізького аеропорту сьогодні виконують рейси авіакомпаній: «Мотор Січ», «Міжнародні Авіалінії України», «Wind Rose», «Anda Air», «Азур Ейр Україна», «Атласджет Україна», «Браво», «Turkish

airlines», «Урга» та «Pegasus airlines». Динамічне зростання попиту пасажирських авіаперевезень Запорізького аеропорту сприяє розвитку його інфраструктури, однак поточний стан ще істотно поступається іншим українським та міжнародним аеропортам: застарілі технології та обладнання.

На початку вересня 2017 року Кабінет Міністрів України схвалив проєкт будівництва пасажирського терміналу та обслуговую-

чих споруд комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» [12], за яким оновлений термінал має займати 12 тис. кв. метрів і приймати 600 пасажирів на годину.

Проте навіть такі заплановані заходи, на нашу думку, є недостатніми в сучасних умо-

вах, оскільки не дозволяють повноцінно реалізувати потенціал даного регіону.

Для забезпечення інноваційного розвитку Запорізького аеропорту необхідним є поетапний розвиток за декількома напрямками (рис. 1).

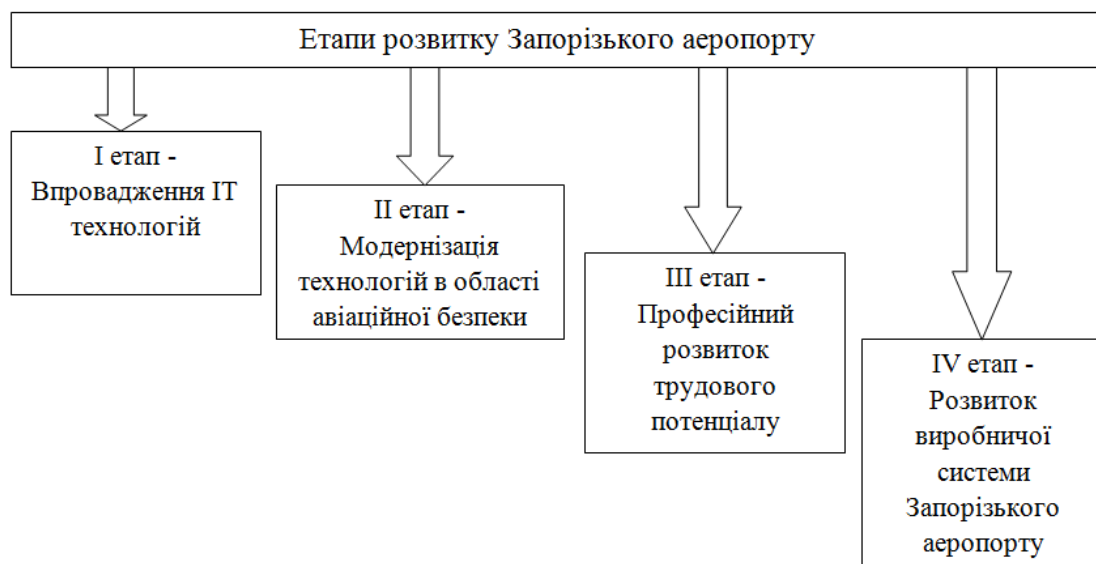


Рис. 1. Етапи розвитку Запорізького аеропорту

На першому етапі необхідне впровадження ІТ-технологій.

Сучасний стан розвитку Запорізького аеропорту зумовлює необхідність застосування автоматизованих систем, у тому числі з оформлення пасажирів та багажу. У зв'язку із цим IATA (Міжнародна асоціація повітряного транспорту) надало аеропортам рекомендацію здійснити оснащення відповідним обладнанням, що дає змогу здійснити реєстрацію пасажирів з електронними квитками у разі використання цієї технології авіаперевізниками.

Ураховуючи необхідність використання DCS (Departure Control System – система управління відправленням), в аеропортах існує багато автоматизованих систем відправлень, якими користуються авіакомпанії. Найбільш поширені такі системи, як LIASON, SITA, REGINA, ASTRA, AMADEUS та ін.

Використання будь-якої із зазначених систем вимагає встановлення спеціального програмного забезпечення та відповідного

обладнання (окремих робочих станцій, принтерів для друку посадкових талонів, принтерів для друку багажних бирок, сканерів посадкових талонів та ін.). Причому використання одного й того ж самого обладнання для різних DCS неможливо.

Оскільки в Запорізькому аеропорту виконують авіарейси декілька авіаперевізників, які користуються різними системами, виникає необхідність обладнання окремих стійок для реєстрації та виходу на посадку для кожної авіакомпанії окремо, що досить складно зробити.

Сучасний стан аеровокзального комплексу Запорізького аеропорту не дає змоги встановити окремі системи DCS та окремі стійки реєстрації для кожної авіакомпанії, що значно знижує ефективність та стримує розвиток аеропортового комплексу.

Тож особливе значення запровадження системи обробки пасажирів загального користування CUPPS (Common Use Passenger Processing System – система обробки пасажирів загального користування) має для роз-

витку регіональних аеропортів України, оскільки використання цієї системи надасть додаткові можливості для розвитку аеропорту, а саме сприятиме:

- залученню додаткових авіакомпаній;
- відкриттю нових напрямків та збільшенню частоти наявних;
- наданню повноцінних та якісних послуг хендлінговим компаніям;
- наданню авіакомпаніям-перевізникам можливості самостійної реєстрації й оформлення пасажирів і багажу;
- створенню конкурентного середовища через запровадження єдиних умов для учасників ринку наземного обслуговування;
- отриманню додаткового прибутку аеропорту шляхом надання неавіаційних послуг.

Програма інноваційного розвитку Запорізького аеропорту в першу чергу має бути спрямована на модернізацію технологій в області авіаційної безпеки, автоматизації виробничої діяльності та впровадження ІТ технологій, які дозволять досягти високої операційної ефективності та якісно нового рівня організації виробничих процесів.

Впровадження нових технологій і сервісів забезпечать підвищення якості обслуговування пасажирів, сприятимуть комфортному перебуванню в аеропорту та збільшать його пропускну здатність.

Зарубіжний досвід міжнародних аеропортів показує, що ефективним заходом є розробка інноваційних сервісів з самообслуговування та інформування пасажирів. Так в багатьох аеропортах світу є популярними кіоски самостійної реєстрації. Кіоски самореєстрації – це своєрідний симбіоз реєстрації на стійці авіакомпанії та ONLINE реєстрації через сайт авіакомпанії. Цей спосіб реєстрації дозволяє уникнути черг і заощадити час для проходження необхідних контролів перед рейсом. Яскравим прикладом «терміналу майбутнього» є термінал в аеропорту Хітроу (Лондон): в цьому супер-сучасному терміналі пасажирів можуть зареєструвати себе і багаж виключно на стійках самостійної реєстрації.

На другому етапі має місце модернізація

технологій в області авіаційної безпеки

Розвиток ринку авіаперевезень ускладнюється наявністю проблем, пов'язаних у тому числі з незадовільним станом наземного обслуговування. Основна причина такого стану аеропортів України пов'язана з відсутністю ефективних механізмів управління аеропортовими комплексами та їх окремими елементами, у тому числі забезпеченням можливості для обслуговуючих компаній та авіакомпаній в організації електронної реєстрації й оформлення пасажирів і багажу.

Служба огляду та контролю має бути забезпечена системою підготовки та атестації персоналу служб огляду аеропорту з виконання корпоративних вимог аеропорту до зовнішнього вигляду та культури спілкування з пасажирами. Керівництво аеропорту має забезпечити наявність вимог до моніторингу якості обслуговування пасажирів як з боку аеропорту, так і з боку авіакомпаній, що в ньому базуються, і самих пасажирів. Важливим аспектом є також наявність стандартів аеропорту з організації обслуговування пасажирів з обмеженими фізичними можливостями та контроль за їх виконанням.

ІІІ етап стосується професійного розвитку трудового потенціалу аеропорту.

Суттєвою вимогою до професійного розвитку трудового потенціалу аеропорту є група чинників:

– науково-технічні – пов'язані з посиленням технологічної складової виробничого процесу: оновлення матеріально-технічної бази, організації виробництва, процесу підготовки кадрів. Дана група факторів направлена на збереження ресурсів, так як в результаті впровадження науково-технічних досягнень відбувається економія матеріально-технічних та трудових ресурсів, що є важливим критерієм загальної результативної діяльності;

– соціально-економічні – об'єднують фактори, які сприяють покращенню якості трудового потенціалу. До них відносять такі характеристики персоналу, як рівень кваліфікації та професійні знання, вміння та навички, компетентність, відповідальність, здоров'я та розумові здібності, професійна придатність, адаптивність, інноваційність та

професійна мобільність, дисциплінованість, мотивованість. Сюди також можна віднести характеристики трудових колективів, такі як трудова активність, творча ініціатива, соціально-психологічний клімат, система ціннісних орієнтацій.

– політико-правові – включають низку законів, внутрішні постанови та регламенти, які здійснюють вплив та обмежують діяльність аеропортів. До даної групи факторів відносять стан законодавства з регулювання діяльності аеропортів, державну економічну політику, стан законодавства з захисту прав пасажирів, стан законодавства з захисту прав та інтересів суспільства від неправомірної та непорядної підприємницької діяльності, вплив зовнішньоекономічної політики держави на розвиток ринку авіаційних перевезень, вплив суспільних організацій на рішення, що приймаються державними органами.

– природно-кліматичні – враховують вплив зовнішнього середовища на процес надання послуг аеропортами. До них відносять клімат, місце розташування аеропорту, рівень розвитку та використання потенціалу природних ресурсів, джерела паливно-енергетичних ресурсів та сировини, екологічні показники, рівень розвитку системи державного контролю охорони навколишнього середовища та регулювання інтенсивного використання запасів палива, енергії та сировини.

– культурні – впливають на робочу силу, засоби та умови праці через предметну, діяльнісну та духовну складові і мають декілька рівнів впливу: культура працівника, організаційна культура, соціальна культура. Обов'язковим є наявність стандарту вимог аеропорту до зовнішнього вигляду та культури спілкування для персоналу усіх служб. Важливим аспектом є наявність стандартів аеропорту з організації обслуговування пасажирів з обмеженими фізичними можливостями та контроль за їх виконанням.

Інноваційний розвиток аеропорту передбачає постійне навчання персоналу ефективним методам індивідуальної та спільної професійної діяльності в стилі єдиної команди. Відповідна підготовка, метою якої є форму-

вання правильних психологічних установок та поведінкових реакцій, має забезпечуватися на всіх рівнях, об'єднуючи при цьому діяльність усіх служб аеропорту.

Потрібно зазначити, що у сфері професійної підготовки персоналу аеропорту слід орієнтуватися на розвиток стійких навичок поведінки, при цьому теоретичні знання є необхідною, але не достатньою умовою засвоєння потрібних навичок, а основним методом навчання має бути практика (яка є ефективною лише в разі її проходження в реальних умовах експлуатації аеропорту, спільних тренувань різних аеропортових служб та підрозділів).

Процес навчання як складова розвитку трудового потенціалу аеропорту має будуватися з урахуванням декількох базових принципів:

- для зміни поведінки необхідний регламентований час;
- персонал аеропорту – це не група професіоналів-індивідуалістів, а єдина команда;
- правильна поведінка стимулює ефективну роботу персоналу;
- можливість практикуватися під час навчання;
- підтримка керівництва під час та після навчання з метою заохочення до подальшого розвитку [13].

Розвиток трудового потенціалу аеропорту не є разовим комплексом заходів, а безперервним процесом вдосконалення та розвитку, що потребує забезпечення ефективної системи зворотного зв'язку (контролю та обліку результатів, думок персоналу, ефективності програми підготовки та практичних потреб аеропорту).

На четвертому етапі необхідно розвивати виробничу систему Запорізького аеропорту.

Розвиток виробничої системи Запорізького аеропорту необхідно здійснювати за наступними напрямками:

- вдосконалення організації виробництва, впровадження управлінських нововведень, розвиток інформаційних технологій;
- створення та придбання об'єктів інтелектуальної промислової власності;

– реалізація великомасштабних форм відтворення основних фондів: нове будівництво, розширення, реконструкція, технічне переозброєння.

До реконструкції аеропорту відносяться: подовження і розширення ШЗПС; посилення штучного покриття аеродрому в зв'язку зі зміною розрахункового типу літака; внутрішнє перепланування будівель аеровокзалу, обладнання місць стоянок, перону стаціонарними засобами обслуговування і ін. [14, С. 79].

До технічного переозброєння відносяться: оснащення аеропорту новими засобами посадки, радіонавігації, зв'язку, УПР (управління повітряним рухом); посилення штучного покриття аеродромів без зміни розрахункового типу літака; придбання засобів механізації для обслуговування повітряного судна та аеродрому; впровадження автоматизованих систем управління тощо [14, С. 79-80].

Важливе значення має і вплив аеропорту на навколишнє середовище. Необхідно впроваджувати сучасні автоматизовані системи моніторингу рівня шуму та викидів CO₂, що є основними результатами діяльності аеропорту. Вагоме значення має система орнітологічної безпеки та відлякування птахів, які є досить частою причиною затримки рейсів.

Слід зазначити, що надання авіаційних послуг не має бути єдиним видом діяльності аеропорту. Оскільки доходи, які отримує аеропорт від встановлених аеропортових зборів не завжди відшкодовує витрати, то досить актуальним є питання про необхідність пошуку нових джерел доходів, що пов'язані з розвитком аеропортового бізнесу.

Визначаючи важливість неавіаційних послуг в діяльності аеропорту необхідно розглянути їх докладніше (табл. 2) [15, С. 398].

Таблиця 2

Класифікація аеропортових послуг

Послуги аеропорту			
Авіаційні послуги		Неавіаційні послуги	
Основні	Допоміжні	Основні	Допоміжні
Аеронавігаційне та метеорологічне забезпечення польотів; Експлуатація та обслуговування аеродрому; Управління авіаційною безпекою; Організація роботи з авіакомпаніями.	Забезпечення прийому та відправлення пасажирів; Операції з обслуговування пасажирів; Забезпечення прийому та відправлення вантажів; Операції з оброблення вантажів та пошти; Наземне обслуговування повітряних суден; Збереження авіа палива та мастил; Заправка повітряних суден паливом та мастилами; Підготовка бортового харчування.	Медичні; Протипожежні; Послуги з продажу та бронювання білетів; Забезпечення роботи магазинів безмитної торгівлі; Пакування багажу пасажирів.	Готельний бізнес; Забезпечення роботи магазинів роздрібної торгівлі; Забезпечення роботи пунктів харчування пасажирів та екіпажів; Послуги автостоянки; Оренда автомобілів; Здача комерційних площ для розміщення реклами.

Таким чином, до авіаційної діяльності аеропорту відносять послуги із забезпечення прийому та відправлення повітряних суден, обслуговування літаків, аеродрому та технічного обладнання, обслуговування пасажирів та обробки вантажів основним споживачем авіаційних послуг аеропорту виступають авіакомпанії.

До набору неавіаційних послуг відносять

кафе, оренда автомобілів, готельний бізнес, магазин безмитної торгівлі, пакування багажу. Надання неавіаційних послуг аеропортом переважно спрямовано на задоволення авіапасажирів та відвідувачів аеропорту. Якість неавіаційних послуг має безпосередній вплив на формування іміджу аеропорту та його вибір серед пасажирів.

В Запорізькому аеропорту можна спосте-

рігати нераціональне використання аеровокзальних приміщень. Насамперед це пов'язано із малою кількістю приміщень, застарілою інфраструктурою аеропорту, недостатнім фінансуванням. Все це негативно позначається на рівні розвитку неавіаційної діяльності.

Задля вирішення цієї проблеми аеропорту слід залучати спеціалізовані компанії та організації з надання неавіаційних послуг.

Висновки. Сучасний стан розвитку авіаційної галузі Запорізького регіону зумовлює необхідність застосування автоматизованої системи CUPPS. Запровадження систем електронної реєстрації та оформлення пасажирів і багажу сприятиме залученню авіакомпаній до виконання авіарейсів із регіональних аеропортів України, призведе до покращення якості обслуговування пасажирів та авіакомпаній і вдосконалення аеропортової інфраструктури. П

ослуги з наземного обслуговування в аеропортах є одним із найважливіших чинників для належного функціонування авіаційної галузі. Вони забезпечують значний внесок в ефективне використання аеропортової інфраструктури.

Розвиток аеропорту передбачає постійне навчання персоналу ефективним методам індивідуальної та спільної професійної діяльності як єдиної команди. Відповідна підготовка, метою якої є формування правильних психологічних установок та поведінкових реакцій, має забезпечуватися на всіх рівнях, об'єднуючи при цьому діяльність усіх служб аеропорту.

Розвиток аеропорту як фактор економічного розвитку країни сприяє: створенню сприятливого інвестиційного клімату та залученню як іноземних, так і внутрішніх інвестицій; залученню приватного капіталу в розвиток соціальної сфери та інфраструктури; створенню великого центру бізнес активності і високотехнологічних виробництв і, як наслідок, підвищення ролі інноваційної складової в економіці регіону; збільшенню податкових надходжень; підвищенню конкурентоспроможності; прискоренню розвитку транспортних мереж та прилеглих територій.

Список використаних джерел:

1. Развитие аэропортов как фактор экономического и инновационного развития страны [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://nf-innovate.com/content/files/psn/psn%202\(28\)17/.pdf](http://nf-innovate.com/content/files/psn/psn%202(28)17/.pdf)
2. Акімова Т. А. Система менеджменту якості як один із критеріїв оцінки інвестиційної привабливості аеропорту / Т. А. Акімова // Зб. наук. праць ДЕТУТ.– Серія: Економіка і управління. – 2009.– Вип. 13. – С. 172–176.
3. Бондар К.М. Інноваційно-інвестиційна стратегія підвищення конкурентоспроможності аеропортів України / Бондар К.М.. // Проблеми підвищення інфраструктури. – 2011. – №30. – с. 28-33
4. Манжурова О. Д. Повышение конкурентоспособности аэропортовых комплексов на международном рынке авиатранспортных услуг: Автореф. дис. к.э.н.: 08.00.05., 08.00.14. – М., 2008. – 20 с.
5. Forsyth P. Airport Competition: The European Experience / P. Forsyth, D. Gillen, J. Muller, H. Niemeier. – 2010. – 468 с.
6. Никулин А. Взаимозависимость развития авиакомпании и аэропорта / А. Никулин // Авиатранспортное обозрение. – 2014. – Май. – С. 162–166.
7. Корогодова О. О. Концептуальні засади управління ефективністю підприємств сфери послуг / О. О. Корогодова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/znpe/n/2012_8/16KZU.pdf.
8. Качалов В. А. О каких «ответственности и полномочиях» говорится в п. 5.5.1 ГОСТР ИСО 9001–2008 / В. А. Качалов // Методы менеджмента качества. – 2012. – № 09–10. – С. 15–21.
9. КП «Міжнародний аеропорт Запоріжжя» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.zp.ua/ru/>
10. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
11. Головне управління статистики в Запорізькій області [Електронний ресурс]. –

Режим доступу: <http://www.zp.ukrstat.gov.ua/>

12. Єдиний веб портал органів виконавчої влади України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=250377853>

13. Полоус О. В. Формування концептуальних засад розвитку трудового потенціалу аеропорту / О. В. Полоус // Економіка підприємства та управління виробництвом. – 2014. – №4 (72). – С. 99-105

14. Сидоров Д. А. Инновационный менеджмент в аэропортах / Д. А. Сидоров // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. – 2011. – №167. – С. 79-83

15. Павелко В. Ю. Розвиток неавіаційної діяльності аеропортів / В. Ю. Павелко // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2017. – №17. – С. 397-399.

REFERENCES:

1. Razvitie ajeroportov kak faktor jekonomicheskogo i innovacionnogo razvitija strany [Online], available at: [http://nf-innovate.com/content/files/psn/psn%20\(28\)17/.pdf](http://nf-innovate.com/content/files/psn/psn%20(28)17/.pdf), (Accessed 30 October 2017),

2. Akimova, T. A. (2009), “The management system is one of the most critical of the airport and airport shuttles”. Ser.: *Economy and Management*, Issue 13, pp. 172-176.

3. Bondar, K. M. (2011), “Innovative-investment strategy for improving the competitiveness of Ukrainian airports”. Ser.: *Problems of infrastructure development*, Vol. 30, pp. 28-33.

4. Manzhurova, O. D. (2008), “Increase of competitiveness of airport complexes in the international market of air transport services”, Abstract of Ph.D. dissertation, *Economy and management of the people economy*, GOU VPO State University of Management, Moscow, Russia.

5. Forsyth, P., Gillen, D., Muller, J. and Niemeier, H. (2010), *Airport Competition: The European Experience*, Ashgate Publishing Limited, Farnham, Surrey

6. Nikulin, A. (2014), “Interdependence of the development of the airline and the airport”.

Ser.: *Air Transport Review*, May, pp. 162-166.

7. Korogodova, O. O. (2012), “Conceptual principles of efficiency management on service companies”, *Zbirnyk naukovykh prats. Ekonomichni nauki*, Vol. 8, pp. 172-180.

8. Kachalov, V. A. (2012), “What kind of “responsibility and authority” is referred to in clause 5.5.1 of GOST R ISO 9001-2008”. Ser.: *Methods of quality management*, Vol. 9-10, pp.15-21.

9. Communist Party “International Airport of Zaporozhye” (2017), [Online], available at: <http://www.avia.zp.ua/ru/> (Accessed 30 October 2017), (In Ukrainian).

10. Official State Statistics Committee of Ukraine, (2017), [Online], available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 30 October 2017), (In Ukrainian).

11. Main Department of Statistics in Zaporizhzhya Oblast, (2017), [Online], available at: <http://www.zp.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 30 October 2017), (In Ukrainian).

12. The only web portal of executive bodies of Ukraine, (2017) [Online], available at: <http://www.kmu.gov.ua/control/uk/cardnpd?docid=250377853> (Accessed 30 October 2017), (In Ukrainian).

13. Polous, O. V. (2014), “Formation of the conceptual framework for the development of the labor potential of the airport”. Ser.: *Enterprise economics and production management*, Vol. 4 (72), pp. 99-105.

14. Sidorov, D. A. (2011), “Innovative management at airports”, *Nauchnyj vestnyk Moskovskoho gosudarstvennogo tekhnicheskogo unyversyteta hrazhdanskoj avyatsyy*, Vol. 167, pp. 79-83

15. Pavelko, V. Yu. (2017), “Development of non-aeronautical activity of airports”. Ser.: *Global and national problems of the economy*, Vol. 17, pp. 397-399.

Н.Н. Карпенко, кандидат наук по государственному управлению, доцент, доцент кафедры управления персоналом и экономики труда, Запорожский национальный технический университет, г. Запорожье;

А.Н. Ямчук, агент службы организации перевозок, ТОВ «Транс Аэрохендлинг», магистрант кафедры управления персоналом и

экономики труда, Запорожского национального технического университета, г. Запорожье.

НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЗАПОРОЖСКОГО АЭРОПОРТА

Поскольку интенсивное коммерческое развитие аэропортов делает их основными генераторами роста городов, то они становятся одними из главных сфер занятости, торговли и бизнеса. Актуальность исследуемой темы обусловлена насущной необходимостью производственных изменений Запорожского аэропорта, учитывая ведущую роль международных аэропортов в развитии мировой экономики. Предметом исследования является современное состояние Запорожского аэропорта. Целью статьи является исследование вопросов развития эффективной транспортно-воздушной инфраструктуры Запорожского региона. Базовыми принципами исследования выступают системный и сравнительный методы, использованы аналитический, структурный и функциональный подходы. Научная значимость заключается в исследовании возможных путей совершенствования деятельности исследуемого предприятия в современных условиях. Как вывод приводится необходимость активизации процессов инновационной деятельности Запорожского аэропорта, а также предложен комплексное поэтапное развитие данного предприятия. На практике это будет способствовать созданию благоприятного инвестиционного климата, привлечению инвестиций и созданию крупного центра бизнес активности в Запорожском регионе.

Ключевые слова: аэропорт, услуга, ав-

томатизированные системы, авиационный транспорт, обслуживание пассажиров.

NATALIA KARPENKO, Phd in Public Administration, associate professor, assistant professor of the Department of human resources Management and Labor Economics, Zaporozhye National Technical University, Zaporozhye;

HANNA YAMCHUK, Air transport agent, LLC “Trans Aerohandling”, master of the Department of Personnel Management and Labor Economics, Zaporozhye National Technical University, Zaporozhye.

DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF ZAPORIZHZHIA AIRPORT

Purpose. The purpose of the article is to study the development of efficient transport and air infrastructure in the Zaporozhye region.

Design / methodology / approach. The basic principles of research are system and comparative methods, analytical, structural and functional approaches are used.

Findings. As a conclusion, it is necessary to activate the processes of innovation activity of Zaporozhye airport, as well as the complex phased development of this enterprise.

Research limitations / implications. The scientific significance lies in the study of possible ways of improving the activity of the enterprise under investigation in modern conditions.

Originality/value. In practice, this will help create a favorable investment climate, attract investment and create a major business activity center in the Zaporozhye region.

Keywords: airport, service, automated systems, aviation transport, passenger service.