

Ферафонтова Мария Владимировна

канд. экон. наук, доцент

Филиал ФГБОУ ВО «Российский государственный
гуманитарный университет»

г. Домодедово, Московская область

DOI 10.31483/r-103979

АКТУАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ОПТИМИЗАЦИИ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ОБЪЕКТОВ АРЕНДЫ В АЭРОПОРТУ

Аннотация: в статье рассматриваются актуальные вопросы оптимизации распределения объектов коммерческой недвижимости в аэропорту, рассмотрена структура распределения коммерческих площадей аренды в аэропорту Домодедово, удовлетворенность пассажиров имеющимися сервисами и их пожелания на будущее, а также выявлены основные проблемы размещения, связанные с опросами пассажиров, выявлен профиль типичного пассажира, проведён анализ доходов аэропорта от сдачи их в аренду, выявлены проблемы, существующие в распределении коммерческих объектов аренды аэропорта

Ключевые слова: неавиационные доходы аэропорта, структура распределения коммерческих площадей аренды в аэропорту, профиль пассажира, удовлетворенность пассажиров имеющимися в аэропорту сервисами, доходы аэропорта от сдачи коммерческих площадей в аренду.

В современной экономике аэропорты являются сложными многофункциональными центрами, предлагающими широкий спектр услуг. Во многих из них неавиационные доходы составляют более половины от общего объема поступлений. Рост доли неавиационных доходов аэропортов мира и, в частности, доходов от деятельности коммерческих объектов в терминале, тесно связаны с процессами применения новых подходов, концепций и тенденций.

На коммерческий спрос со стороны пассажиров и посетителей аэропорта оказывают влияние не только представленные виды магазинов, услуг и питания, но и их правильное размещение внутри терминала [5]. В этом контексте важно понимание психологии поведения пассажиров и формирование у них желания и

потребности что-то покупать и пользоваться услугами. Таким образом, в данной статье будет рассмотрена структура распределения коммерческих площадей аренды в аэропорту Домодедово, удовлетворенность пассажиров имеющимися сервисами и их пожелания на будущее, а также выявлены основные проблемы размещения, связанные с опросами пассажиров.

Начнём с рассмотрения последовательности процедур при вылете пассажира из аэропорта, которая включает в себя следующие элементы: прибытие в аэропорт; нахождение в общей зоне/регистрация; паспортный контроль/контроль безопасности; нахождение в «чистой» зоне; посадка на самолет.

В общественной зоне, с точки зрения психологии, пассажир менее предрасположен к осуществлению каких-либо трат до прохождения всех полетных формальностей, кроме этого, здесь он еще точно не знает, каким именно временем располагает.

В Московском аэропорту Домодедово пассажирский терминал разделен на три части [6]. Это «чистая» зона ВВЛ – внутренние воздушные линии, где перелет пассажиров осуществляется внутри страны, «чистая» зона МВЛ – международные воздушные линии, где рейсы осуществляются за пределы РФ, и общая зона.

Для полного исследования процесса распределения коммерческих объектов аренды аэропорта и разработки рекомендаций по его оптимизации подойдет «чистая» зона МВЛ, так как вылетающие за границу пассажиры склонны к наибольшим тратам в аэропорту. Это основывается на том, что пассажиры, вылетающие по международным направлениям, зачастую склонны прибывать в аэропорт заранее, то есть у данного сегмента пассажиров наиболее благоприятное, с точки зрения потенциального объема трат, время ожидания рейса. Наибольшую покупательную способность пассажиры склонны осуществлять в магазинах беспошлинной торговли – Duty Free.

Рассмотрим структуру распределения коммерческих объектов аренды аэропорта (рис. 1).

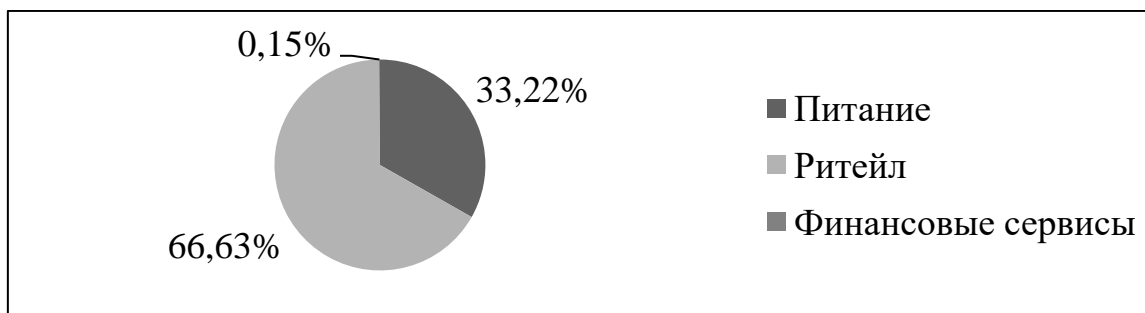


Рис. 1. Структура размещения коммерческих площадей по направлениям деятельности в «чистой» зоне МВЛ (1+2 этажи), % [4]

Для того, чтобы выявить основной доход с аренды площадей в «чистой» зоне МВЛ, нужно обратиться к формуле арендной платы [4], которая определяется следующим образом:

$$\text{АРЕНДНАЯ ПЛАТА} = (\text{Базовая ставка} * \text{Размер площади}) * \text{Коэф.}_{\text{пас.поток}}$$

$$\text{Коэф.}_{\text{пас.поток}} = \frac{\Phi_{\text{пас.поток}}}{C_{\text{пас.поток}}}, \text{ где}$$

$\Phi_{\text{пас.поток}}$ – это фактический пассажиропоток расчетного месяца;

$C_{\text{пас.поток}}$ – это среднемесячный пассажиропоток за 12 месяцев, предшествующих месяцу подписания настоящего договора.

Так же, для расчета начисления денежных средств за сдаваемые объекты аренды, нужно знать стоимость одного квадратного метра того или иного направления деятельности. Арендные базовые ставки по каждому направлению деятельности и этажу «чистой» зоны МВЛ представлены в таблице 1.

Таблица 1

Стоимость 1 кв. м арендной площади «чистой» зоны МВЛ (за месяц),
EUR (все цифры даны с поправочным коэффициентом)

Направление деятельности	1 этаж	2 этаж	Средняя стоимость ((1+2этаж)/2)
Питание	650	650	650
Ритейл	2300	1800	2050
Финансовые сервисы	630	600	615

Увеличенное значение стоимости 1 кв.метра на первом этаже «чистой» зоны МВЛ, связано с тем, что проходимость пассажиров там выше, ведь такая инфраструктура как выходы к самолетам, телетрапы и др., располагаются, именно там.

Посчитаем среднее арифметическое стоимости 1 квадратного метра по двум этажам «чистой» зоны МВЛ. Так же сложим квадратные метры по двум этажам в зависимости от направления деятельности. Эти данные нам понадобятся для расчета произведения «базовой ставки» и «размера площади» по каждому направлению. Итак, зная общую формулу расчета начисления денежных средств, подставим в нее тот показатель, который рассчитали выше, коэффициент пассажирского потока и узнаем доход с каждого вида деятельности за 2021 год (Таблица 2).

Таблица 2

Выручка с каждого направления деятельности за 2021 год, EUR

(все цифры даны с поправочным коэффициентом)

	Коэффициент пассажиропотока	Питание	Ритейл	Фин. сервисы
Январь	0,82	469200	2968285	2017
Февраль	0,61	349039	2208115	1501
Март	0,73	417702	2642498	1796
Апрель	0,85	486366	3076881	2091
Май	1,06	606527	3837052	2608
Июнь	1,34	766741	4850612	3296
Июль	1,48	846849	5357393	3641
Август	1,39	795351	5031605	3419
Сентябрь	1,07	612249	3873250	2632
Октябрь	0,89	509254	3221675	2189
Ноябрь	0,62	354761	2244313	1525
Декабрь	0,64	366205	2316710	1574
Ср. значение коэф.	0,96			
ВСЕГО		6580244	41628389	28289

Таким образом, доход, от сдачи в аренду коммерческих площадей данных видов, напрямую зависит от проходимости пассажиров, посещающих аэропорт.

Следует учесть, что в летний период уровень пассажиропотока выше, чем в

какой-либо другой сезон. Аэропорту Домодедово выгоднее всего сдавать коммерческие площади под «ритейл», потому что стоимость 1 кв.м. выше, чем в других направлениях, осуществляющих свою деятельность в «чистой» зоне МВЛ. Но для более объективных выводов необходимо изучить предпочтения пассажиров и исследовать профиль пассажира Московского аэропорта Домодедово по схеме (Рис. 2.), которая была составлена по данным опросов пассажиров аэропорта Домодедово в 2021 году.

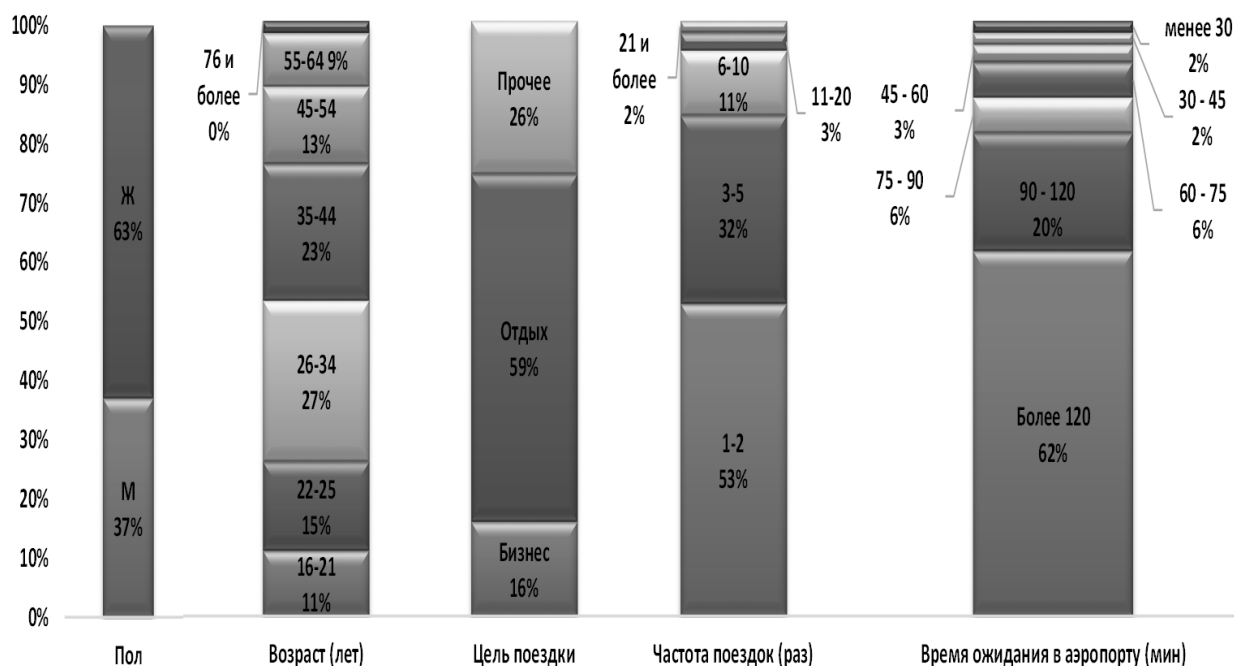


Рис. 2. Профиль пассажиров аэропорта Домодедово, %

Анализ профиля пассажиров аэропорта Домодедово показывает преобладание клиентов женского пола, от 26 до 34 лет, отправляющихся на отдых в течение года от 1 до 2 раз, которые проводят в аэропорту до вылета более 2 часов. Таким образом, преобладает профиль клиентов изначально имеющих определенную предрасположенность к совершению покупок.

Так же был проведен еще один опрос среди пассажиров Московского аэропорта Домодедово о том, какими коммерческими объектами они хотели бы пользоваться в свободное время, например, после прохождения регистрации и паспортного контроля и перед посадкой на рейс. Результаты данного опроса представлены на рисунке 3.

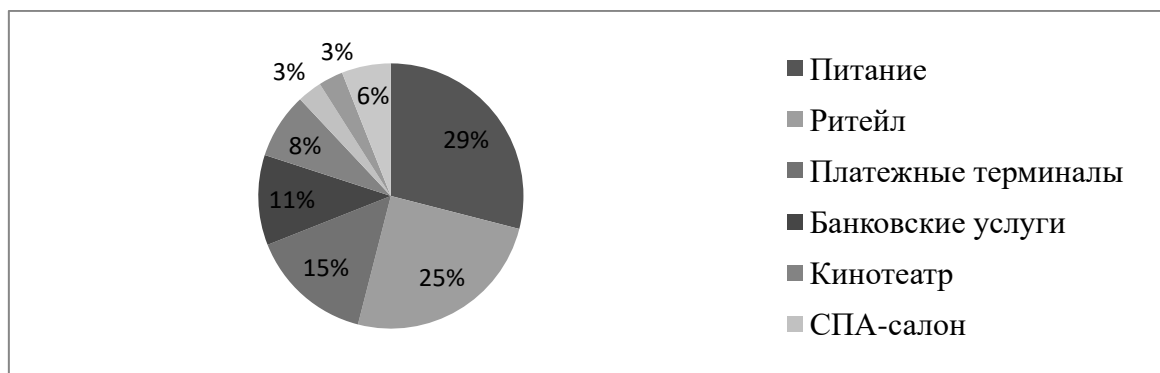


Рис. 3. Структура коммерческих объектов аэропорта Домодедово, согласно пожеланиям пассажиров, %

По мнению пассажиров, преобладать должны точки питания (29%), ритейл (25%), платёжные терминалы (15%), что не соответствует реальному распределению коммерческих площадей в аэропорту Домодедово.

Рассмотрим проблемы, существующие в распределении коммерческих объектов аренды на сегодняшний день. Во-первых, как показал опрос пассажиров Московского аэропорта Домодедово по реализуемым коммерческим площадям «чистой» зоны МВЛ не хватает пунктов общественного питания. Ритейл занимает 67%, в то время как питание всего 33%. По международным стандартам «чистой» зоны международных воздушных линий, ритейл должен занимать 80% площадей, питание 15%, пассажирские сервисы всего 5% [2]. Пассажирские сервисы, также имеют несоответствие международным стандартам. Например, в американских аэропортах среди пассажиров, осуществляющих траты в терминале 68%, делают покупки в аэропорту и только 32% пользуются услугами общественного питания [1]. Следовательно, ритейла и пассажирских сервисов должно быть больше, питания меньше, но это лишь по международным стандартам, по потребительским запросам, выявлен недостаток пунктов общественного питания.

Во-вторых, часть второго этажа «чистой» зоны МВЛ показывает наличие площадей, никак не задействованных ни под одно из рассматриваемых направлений коммерческой деятельности. Известно лишь то, что данные площади реализуются, как бизнес-залы. Размер данных площадей в сумме составляет 710,1 кв. м. По международному стандарту нормой обеспеченности является 1 кв. м на

1000 пассажиров в год [3] На данный момент, 372303 пассажира в год пользуются услугами бизнес-залов, таким образом, данная площадь позволяет обеспечить 2 кв. м 1000 пассажиров в год. Сделаем вывод о том, что в «чистой» зоне МВЛ сумма площадей бизнес-залов не соответствует международному стандарту, следовательно, ее можно использовать под рассматриваемые нами направления деятельности.

В-третьих, при выборе, в какой именно зоне терминала Московского аэропорта Домодедово проводить оптимизацию распределения коммерческих объектов аренды, было выяснено, что существует дисбаланс в распределении между общей и «чистой» зоной, 48% и 52%, в пользу последней. Так как выбор пал на оптимизацию распределения коммерческих объектов аренды «чистой» зоны МВЛ стало понятно, что для более оптимального распределения этой части терминала, необходимо устранить существующий дисбаланс. Стоит учитывать, что баланс в распределении между «чистой» и общей зоной по международным стандартам определяется следующим процентным соотношением: 80% «чистой», 20% общей зоны.

В результате проведенного исследования было установлено состояние структуры распределения коммерческих объектов в «чистой» зоне МВЛ; профиль пассажира аэропорта Домодедово, а также выяснены предпочтения пассажиров Московского аэропорта Домодедово в отношении проведения свободного времени в ожидании вылета и проблемы, существующие в распределении коммерческих объектов аренды.

Список литературы

1. Airlines Inform: Аэропорты США [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://airport.airlines-inform.ru/USA/> (дата обращения: 14.09.2022).
2. Brought to you by World Bank Group: Public-Private-Partnership in Infrastructure resource center [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/resource-manual-airport-terminal-concession> (дата обращения: 19.09.2022).

3. IATA [Электронный ресурс]: Airport Development Reference Manual (ADRM) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.iata.org/publications/Pages/airport-development.aspx> (дата обращения: 18.09.2022).

4. Внутренние документы Московского аэропорта Домодедово. Регламент «Договор/Дополнительное соглашение/Акт/Соглашение о расторжении (суб)аренды нежилых помещений/площадей с Концессионерами».

5. Деловой авиационный портал: Стратегия развития неавиационной деятельности региональных аэропортов) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/strategii-razvitiya-neaviacionnoy-deyatelnosti-regionalnyh-aeroportov-v-programme?sea=18987> (дата обращения: 18.09.2022).

6. Московский Аэропорт Домодедово: информ. материалы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.dme.ru/company/> (дата обращения: 18.09.2022).