

povysheniya konkurentosposobnosti transportnogo kompleksa Rossii: Materialy IV nauchno-prakticheskoy konferencii, FGBOU VPO «SibADI», 2013, SibADI, Omsk, 2013. pp. 8 – 11.

4. Velmozhin A.V., Kulikov A.V., Mirotin L.B. *Gruzovye avtomobil'nye perevozki: ucheb. posobie dlja vuzov* [Trucking]. Moscow, Gorjachaja linija – Telekom, 2006. 560 p.

5. Anikin B.A., Tyapukhin A.P. *Kommercheskaja logistika: ucheb-nik* [Commercial logistics]. GUU, Orenburgskij gosudarstvennyj universitet. Moscow, Prospekt, 2006. 432 p.

6. *Organizacija i planirovanie gruzovyh avtomobil'nyh perevozok* [Organization and planning of trucking]. L.A. Aleksandrov, A.I. Malyshev, A.P. Kozhin, E.P. Volodin i dr.; Pod red. L.A. Aleksandrova. 2-e izd., pererab. i dop. Moscow, Vysshaja shkola, 1986. 336 p.

7. Vorkut A.I. *Gruzovye avtomobil'nye perevozki* [Trucking]. Kiev: Vishha shkola, 1986. 447 p.

8. Chebotaev A.A. *Specializirovannye avto-transportnye sredstva: vybor i jeffektivnost' primenenija* [Specialized vehicles: the choice and efficiency of use]. Moscow, Transport, 1988. 159 p.

9. Kasatkin F.P., Konovalov S.I., Kasatkina E.F. *Organizacija perevozochnyh uslug i bezopasnost' transportnogo processa: ucheb. posobie, 2-e izd.* [Transportation services and safety of transport process]. Moscow, Akademicheskij pro-ekt, 2005. 352 p.

10. Mochalin S. M. *Nauchnye osnovy sovershenstvovanija teorii gruzovyh avtomobil'nyh perevozok po radial'nyh marshrutam* [Scientific basics for improving the theory of trucking on radial routes]. SibADI. Omsk: SibADI, 2003. 246 p.

11. Nikolin V.I. Vitvickij E.E., Mochalin S.M. *Gruzovye avtomobil'nye perevozki* [Trucking] Izd-vo «Variant-Sibir», 2004. 480 p.

12. Zarudnev, D.I. *Metodika vybora avto-transportnyh sredstv dlja perevozki gruzov: dis. kand. tehn. nauk* [Methodology for selecting motor vehicles for transportation of goods: dis. candidate tech. sciences]. Volgograd, 2005. 245 p.

13. Afanas'ev L.L., Ostrovskij N.B., Cukerberg S.M. *Edinaja transportnaja sistema i avtomobil'nye perevozki* [Integrated transport system and trucking]. Moscow, Transport, 1984. 336 p.

Быкова Ольга Валерьевна (Россия, Омск) – аспирант, ст. преподаватель кафедры «Логистика» ФГБОУ ВПО «СибАДИ» (644080, г.Омск, пр. Мира, 5).

Заруднев Дмитрий Иванович (Россия, г. Омск) – кандидат технических наук, доцент кафедры «Логистика» ФГБОУ ВПО «СибАДИ» (644080, г.Омск, пр. Мира, 5, e-mail: kowalski@mail.ru).

Bykova Olga Valerievna (Russian Federation, Omsk) –graduate student, senior lecturer of the Logistics department, The Siberian automobile and highway academy (SibADI) (644080, Omsk, Mira Ave., 5).

Zarudnev Dmitriy Ivanovich (Russian Federation, Omsk) – candidate of technical sciences, associate professor of the department "Logistics", The Siberian automobile and highway academy (SibADI) (644080, Omsk, Mira Ave., 5, e-mail: kowalski@mail.ru).

УДК 656:338.5

ФАКТОРЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ РАЗМЕР ДОХОДОВ АЭРОПОРТОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В РОССИИ

В.А. Губенко¹, С.А. Бородулина²

¹ «Институт Образования и Науки», Некоммерческое партнерство содействия развитию образования и науки «Институт образования и науки», Россия, г. Москва;

²Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики (НИИ ВШЭ) Россия, г. Санкт-Петербург.

Аннотация. В статье описаны факторы формирования доходов аэропортовых предприятий, которые оказывают непосредственное влияние на формирование доходов от авиационных услуг и неавиационных услуг в аэропортовой сфере бизнеса. Представлена статистика объемных показателей: число перевезенных пассажиров, объем перевозки грузов, которые оказывают влияние на величину аэропортовых сборов, представлены мнения экспертов и аналитиков рынка, приведен обзор проблем тарифообразования в данной сфере.

Ключевые слова: аэропортовые сборы, доходы, аэропортовые предприятия, тарифообразование, государственное регулирование, авиационные перевозки.

Введение

Актуальным вопросом в экономической сфере функционирования предприятий аэропортового бизнеса является обеспечение прозрачности и адекватности методики пла-

нирования доходов и ставок аэропортовых сборов. В связи с этим идентификация факторов, оказывающих влияние на формирование доходов аэропортов, является важной задачей экономического исследования. Вели-

чина доходов от аэропортовых услуг составляет основную долю доходов российских аэропортов. Рост аэропортовых сборов, являющихся главными элементами ценообразования при формировании авиационной части выручки аэропортов, особенно в региональных субъектах на фоне продолжающегося снижения пассажиропотока, снижает доступность региональных авиаперевозок.

Способы исследования проблемы

Исследование аэропортовой сферы показывает, что с позиций ведения коммерческой деятельности аэропорт как предприятие представляет собой экономический субъект хозяйствования, отличающийся специфичным режимом работы, особой категорией потребителей товаров и услуг, что обеспечивает тем самым широкие возможности для получения дохода. Виды деятельности современного аэропорта описываются такими технологическими процессами как: прием и отправка пассажиров и все операции, непосредственно связанные с этим; прием и отправка грузов; подготовка самолетов к полету; подготовка экипажей к полету; вспомогательные процессы для обеспечения полетов, перевозок, обслуживания ВС.

Процессы, нацеленные на внешнего потребителя (авиакомпания, пассажиры аэропорта), участвуют в формировании доходов предприятия. В соответствии с Руководством по экономике аэропортов (*Doc 9562*) основные статьи дохода аэропортов составляют поступления от авиаперевозок и наземного обслуживания (АУ), а также доходы от неавиационных (согласно терминологии ICAO, «неаэронавигационных», НАУ) видов деятельности [1]. Аэропортовый сбор – это платеж, который взимается с пассажира и поступает в доход аэропорта. Аэропортовый сбор складывается из нескольких платежей: сбор за взлет-посадку (начисляется исходя из максимальной допустимой массы самолета), сбор за обслуживание пассажиров (начисляется на каждого пассажира рейса), сбор за обеспечение безопасности (может начисляться как на каждого пассажира, так и исходя из максимальной массы самолета), сбор за использование аэропортового комплекса (направляется на модернизацию аэропорта, строительство новых взлетно-посадочных полос ВПП и т.д.; начисляется на каждого пассажира) [2].

Размеры сборов устанавливаются главным оператором аэропорта. В аэропортах устанавливаются тарифы за наземное обслуживание, правила формирования и применения которых устанавливаются уполномоченным федераль-

ным органом исполнительной власти в области гражданской авиации, подлежат согласованию с главным оператором аэропорта. С лиц, осуществляющих деятельность в аэропорту, могут взиматься следующие виды платежей: концессионные платежи; инфраструктурные платежи; иные платежи. Ставки сборов, тарифов и платежей могут устанавливаться дифференцировано в зависимости от состава, объемов и характера потребляемых услуг [3]. Стоимостная основа аэропортовых сборов, тарифов и платежей определяется с учетом экономически обоснованных затрат по соответствующему сбору, тарифу, платежу, по виду услуг, включая расходы на содержание объектов аэропорта, внедрение инновационных технологий, арендную плату оператора аэропорта за пользование объектами инфраструктуры балансодержателю, а также с учетом нормативной прибыли оператора аэропорта, амортизационных отчислений и инвестиционных отчислений в развитие аэропорта [4].

Авиационные доходы формируются в ходе выполнения аэропортовых видов деятельности. На них существенное влияние оказывают факторы развития рынка, региона, ценообразования, в т.ч. государственного регулирования тарифов, способы формирования тарифов на услуги естественных монополий. Неавиационные доходы могут быть получены в результате осуществления неаэропортовых видов деятельности и оказания неавиационных услуг различным клиентам, они не подвержены влиянию указанных выше факторов развития рынка, однако, изменяются под влиянием факторов регионального развития и свободного ценообразования [5].

На наш взгляд, можно выделить следующие основные факторы, оказывающие влияние на доходы от функционирования аэропортовых предприятий, которые могут быть выражены через показатели пассажиропотока и влияющих на него факторов: динамики валютных курсов, величины тарифов и аэропортовых сборов, развития рынка туризма, доходов населения, демографических факторов и состояния экономики региона, ценовой внутриотраслевой (между различными видами транспорта) конкуренции, субсидии на авиаперевозки и пр.

Обусловленное современными кризисными явлениями в экономике страны снижение платежеспособного спроса на авиационные перевозки, сопровождающееся сокращением объемных показателей гражданской авиации и проблемами с рентабельностью авиакомпаний, привело к сокращению традиционных авиационных доходов аэропортов.

Динамика объемных показателей, определяющих авиационные доходы аэропортов-

лидеров данного рынка, по данным [6] приведена на рисунке 1-5.

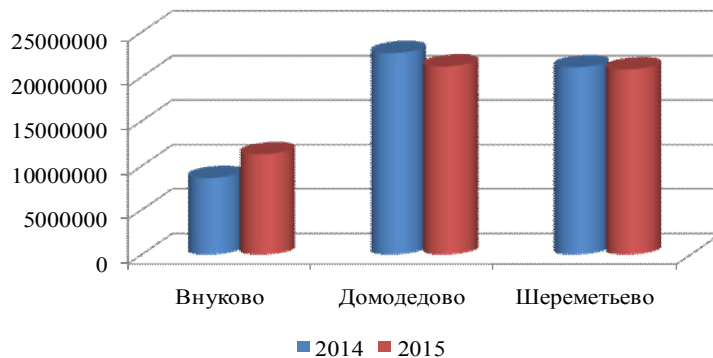


Рис. 1. Объемы перевозок пассажиров в аэропортах МАУ в январе-августе 2014-2015 гг., чел.

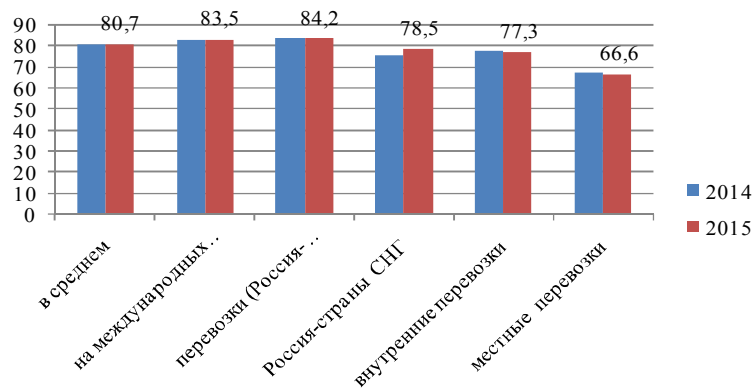


Рис. 2. Занятость пассажирских кресел, %

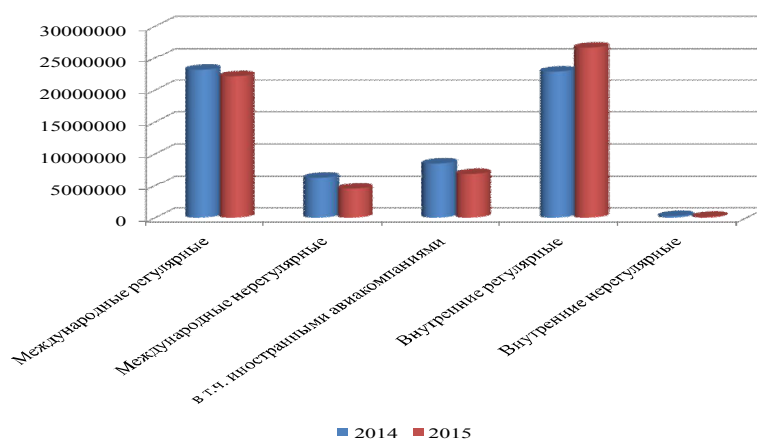


Рис.3. Объемы перевозок пассажиров (по видам перевозок) в аэропортах МАУ в январе-августе 2014-2015 гг., чел.

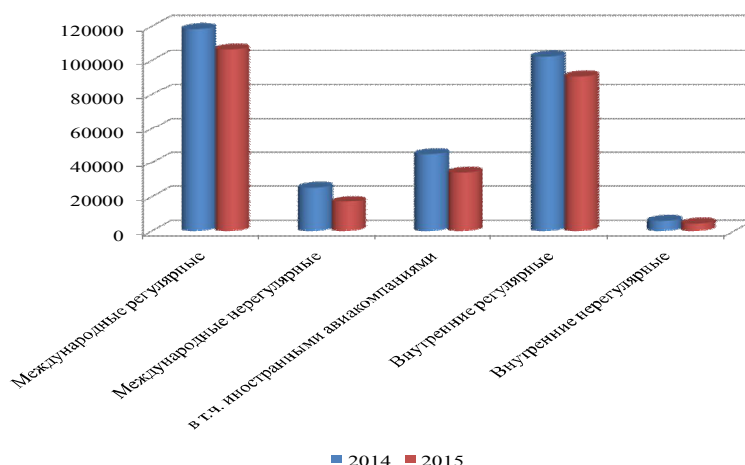


Рис.4. Объемы перевозок грузов (по видам перевозок) в аэропортах МАУ в январе-августе 2014-2015 гг., тыс. тонн



Рис. 5. Объемы перевозок пассажиров в январе-августе 2014-2015 гг., тыс. тонн

Выводы и результаты исследования

В текущей ситуации топ-менеджменту аэропортов целесообразно пересмотреть стратегии развития, ориентируясь на максимизацию доходов за счет роста доли неавиационных услуг и доходов от них, которые могут быть получены от оказания услуг широкому кругу потребителей: бизнесу (*B2B*: авиаперевозчикам, предприятиям на территории аэропорта и пр.), а также *B2C*: (пассажиры, посетители и персонал аэропорта, жители ближайших населенных пунктов). Корпоративный спрос (*B2B*) зависит от уровня и состояния деловой активности региона, на которую оказывает влияние динамика валового регионального продукта, промышленного производства региона и внешней торговли, это имеет значение, прежде всего, на международных воздушных линиях (МВЛ). Личное потребление услуг воздушного транспорта

(*B2C*) в большей степени коррелирует с заработной платой и денежными доходами населения, а также с изменением валютных курсов (имеет значение для перевозок на МВЛ) [7]. Следует отметить также, что в течение нескольких последних лет тенденция увеличения доли неавиационных доходов (до 60–70%) характерна для большинства аэропортов мира, однако в России это направление активно развивается лишь аэропортами МАУ и некоторыми крупными региональными центрами (Толмачево, Кольцово и др.). Как правило, неавиационные доходы составляют лишь небольшую (до 30%) долю от всех доходов региональных аэропортов [8].

Для крупных узловых аэропортов проблема развития неавиационных видов деятельности стоит менее остро, чем для узловых аэропортов с небольшим пассажиропотоком, где в силу объективных причин за-

труднено наращивание объемов перевозок. При этом в узловых аэропортах зачастую достаточно развита инфраструктура и имеются возможности для получения доходов. Необходимо лишь пересмотр подходов к управлению, чтобы сделать работу таких аэропортов экономически эффективной. В частности, факторы, оказывающие влияние на развитие неавиационных услуг и обеспечивающих соответствующий прирост доходов, помогают определить источники и перспективы развития неавиационных видов деятельности для каждого аэропорта. К факторам формирования доходов от неавиационных услуг относят следующие: доля международных, трансферных пассажиров и маршрутов, территория и архитектура аэропорта, наличие площадей, не задействованных при оказании авиационных услуг, транспортная доступность аэропорта, расстояние до ближайших населенных пунктов, уровень экономического и социального развития региона, развитие инфраструктурных отраслей в регионе, платежеспособный спрос, плотность населения. Для повышения эффективности управления, в первую очередь, региональными аэропортовыми предприятиями, следует провести исследование, которое позволит определить пути, приоритеты, перспективы и параметры развития и авиационного, и неавиационных видов бизнеса аэропортов; разработать долгосрочные планы развития регионов и инфраструктуры, интегрировать цели увеличения доли неавиационных доходов в систему стратегических целей аэропорта. Результаты исследований необходимы для разработки эффективной модели развития аэропорта, выбора адекватной стратегии, роста доходности активов. Для того чтобы обеспечить безубыточность, небольшой аэропорт вынужден повышать регулируемые и нерегулируемые авиационные тарифы. Жесткие сертификационные требования по количеству персонала в купе с высокими налогами на землю и имущество и изношенными основными фондами ведут к высокой доли постоянных затрат (около 70%) в структуре себестоимости аэропортовых предприятий. Небольшой пассажиропоток, характерный для региональных аэропортов, приносит невысокую авиационную выручку. Операторы коммерческих площадей и рекламы неохотно арендуют площади в аэропортах с пассажиропотоком меньше 400-500 тыс. пасс., в результате чего возможно надеяться на высокие неавиационные доходы. В небольших городах пассажиры приезжают в аэропорт незадолго до посадки, морально не готовы

пользоваться услугами платного паркинга, общепита [9]. Большинство аналитиков аэропортового бизнеса отмечают несовершенство системы тарифного регулирования. Большая часть выручки состоит из услуг, тарифы на которые регулируются. Основными недостатками системы тарифного регулирования являются непрозрачный алгоритм принятия решения об установлении конкретных ставок тарифов, ориентация в процессе регулирования на текущую рентабельность деятельности, а не на доходность на вложенный капитал, повышение тарифов происходит, по факту, не более чем на инфляцию.

Таким образом, современная система тарифообразования является излишне сложной, не позволяющей выполнять среднесрочные прогнозы тарифных ставок; она не гарантирует утверждения тарифов, достаточных для получения минимально-необходимой доходности на вложенный капитал, что также способствует повышению рисков инвестирования в аэропортовую отрасль.

Библиографический список

1. Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание. Дос 9082 ИКАО. ISBN 978-92-9249-058-4. Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ. 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7. ИКАО. – 2012. – 44с.
2. Постановление Правительства РФ от 23.04.2008 N 293 (ред. от 04.09.2015) "О государственном регулировании цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей.
3. Приказ Минтранса России от 17.07.2012 N 241 (ред. от 22.07.2013) "Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации" (вместе с "Перечнем и правилами формирования тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации", "Правилами взимания рассчитанной на основе тарифов и сборов платы за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации"). Интернет-ресурс. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133861/
4. Приказ Федеральной службы по тарифам от 31 октября 2014 г. N 238-т/2 "Об утверждении Методических указаний по вопросу государственного регулирования сборов и тарифов на услуги субъектов естественных монополий в аэропортах".

Интернет-ресурс. Режим доступа: Система ГА-РАНТ: <http://base.garant.ru/70843302/#ixzz3iQDx55I3>

5. Окунева, А.А. Методы оценки инвестиционной привлекательности аэропортовых предприятий / А.А. Окунева, С.А. Бородулина // РНЖ «Экономика и управление». – 2015. - № 4 (114) – С.35-46.

6. Основные показатели работы гражданской авиации России за январь-август 2014-2015 годы. Статистика Росавиации. Интернет-ресурс. – Режим доступа: <http://www.aex.ru/docs/2/2015/9/25/2313/> (Дата обращения 25.08.2015)

7. Синицкий А., Борисов Ф., Крамаренко А. Пределы роста авиаперевозок в России 24/03/2014 – Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/predely-rosta-aviaperevozok-v-rossii>

8. Состояние гражданской авиации страны. – Режим доступа: <http://www.aex.ru/docs/2/2015/9/11/2300/-04.06.2015>

9. Смирнов, М.Ю. Развитие региональных аэропортов РФ: проблемы и инициативы по их решению – Доклад. Международный авиационный форум «Крылья России», 11 - 12 октября 2011 г.

THE FACTORS DETERMINING THE INCOME OF THE AIRPORT ENTERPRISES IN RUSSIA

V.A. Gubenko, S.A. Borodulina

Abstract. The authors have described the factors of forming income of the airport enterprises which influence on forming income from aviation services and non aviation services in the airport sphere of business. There is presented the statistics of volume indicators: a number of transported passengers, volume of transportation of goods which influencing the size of airport charges, there are presented opinions of experts and analysts of the market, a review of tariff-setting problems in the present sphere.

Keywords: airport charges, income, airport enterprises, tariff-setting, state regulation, air transportation.

References

1. Policy of ICAO for airport collecting and charges for air navigation service. Doc 9082 ICAO. ISBN 978-92-9249-058-4. It is published by separate editions in the Russian, English, Arab, Spanish, Chinese and French languages INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7. ICAO. 2012. 44 p.

2. The resolution of the Government of the Russian Federation of 23.04.2008 N 293 (an edition of 04.09.2015) "On state regulation of the prices (tariffs, collecting) on services of subjects of natural monopolies in transport terminals, ports, the airports and services in use of infrastructure of internal waterways.

3. The order of the Ministry of Transport of the Russian Federation of 17.07.2012 N 241 (an edition of 22.07.2013) "About air navigation and airport charges, tariffs for service of aircrafts at the airports and air space of the Russian Federation" (together with "The list and rules of formation of tariffs and charges for

service of aircrafts at the airports and air space of the Russian Federation", "Rules of collection of the service charges of aircrafts calculated on the basis of tariffs and collecting at the airports and air space of the Russian Federation"). Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133861/

4. The order of Federal Tariff Service of October 31, 2014 N 238-t/2 "About the statement Methodical the instruction concerning state regulation of collecting and tariffs for services of subjects of natural monopolies at the airports". Available at: System GUARANTOR: <http://base.garant.ru/70843302/#ixzz3iQDx55I3>

5. Okuneva A.A., Borodulin S.A. Metody ocenki investicionnoj privlekatel'nosti ajeroportovyyh predpriyatij [Methods of assessing investment appeal of the airport enterprises]. *RNZh «Jekonomika i upravlenie»*, 2015, no. 4 (114). pp. 35-46.

6. The main indicators of work of civil aviation of Russia for January-August, 2014-2015. Statistics of Rosaviatsia. Internet resource. Available at: <http://www.aex.ru/docs/2/2015/9/25/2313/> (accessed at 25.08.2015)

7. Sinitskiy A., Borisov F., Kramarenko A. Limits of growth of air transportation in Russia 24/03/2014. Available at: <http://www.ato.ru/content/predely-rosta-aviaperevozok-v-rossii>

8. Condition of civil aviation of the country. Available at: <http://www.aex.ru/docs/2/2015/9/11/2300/-04.06.2015>

9. Smirnov M. Y. Development of the regional airports of the Russian Federation: problems and initiatives of their decision – the Report. International aviation forum "Wings of Russia", on October 11 - 12, 2011.

Губенко Виктор Александрович (Россия, г. Москва) – аспирант по специальности «Экономика» в московском «Институте Образования и Науки», Некоммерческое партнерство содействия развитию образования и науки «Институт образования и науки». (127018, г. Москва, ул. Первомайская, д.58. стр.1, e-mail: gubenko@aga.ru).

Бородулина Светлана Анатольевна (Россия, г. Санкт-Петербург) – доктор экономических наук, доцент Национального исследовательского университета Высшая школа экономики (НИИ ВШЭ) (198099, Санкт-Петербург, ул. Промышленная, 14, e-mail: piter00000@mail.ru).

Gubenko Victor Aleksandrovich (Russian Federation, Moscow) – graduate student majoring in Economics in Moscow Institute of Science and Education (127018, Moscow, Pervomaiskaya st., 58. p. 1, e-mail: gubenko@aga.ru).

Borodulina Svetlana Anatolievna (Russian Federation, St. Petersburg) – doctor of economic sciences, associate professor of the National research university, Higher School of Economics (198099, St. Petersburg, Promyshlennaya st., 14. e-mail: piter00000@mail.ru).