

Е.Л. Андрейчук,

кандидат экономических наук,
доцент кафедры экономических дисциплин
Владивостокского филиала РТА

РЕЗЕРВЫ РОСТА ДОХОДОВ АЭРОПОРТОВ

Рассматриваются особенности формирования затрат на услуги аэропортов и необходимость учета этих особенностей в процессе государственного регулирования цен. Приведены резервы снижения цен на оказываемые услуги за счет увеличения доходов от другой (неавиационной) деятельности. Показан зарубежный опыт в области роста доходов от аэропортовой деятельности.

В общем объеме перевозок магистральными видами транспорта в России на долю воздушного транспорта в настоящее время приходится более трети всего пассажирооборота и существенная часть грузооборота. Экономическая и технологическая безопасность страны в значительной мере определяется состоянием и эффективностью функционирования системы гражданской авиации, составной частью которой являются аэропорты.

В соответствии с Воздушным кодексом РФ аэропорт - это предприятие или структурное подразделение предприятия, осуществляющее прием и отправку пассажиров, багажа, грузов и почты, обслуживание полетов воздушных судов, экипажей и имеющее для этих целей необходимые наземные объекты, здания, оборудование, сооружения и специально подготовленный земельный участок. Аэропорт собственными либо привлеченными на договорной основе силами обеспечивает прием и выпуск воздушных судов, осуществляет эксплуатацию аэродрома, аэровокзала, средств хранения горюче-смазочных материалов и средств заправки, техническое и коммерческое обслуживание воздушных судов, снабжение хозяйственных объектов теплом, электроэнергией, транспортом и связью.

Производственная база большинства российских аэропортов нуждается в обновлении. Это требует финансовых ресурсов, большая часть которых должна быть заработана самостоятельно. Аэропорты России на сегодня являются коммерческими предприятиями, не имеющими дотаций. Их доходы должны обеспечивать возмещение всех затрат и участие собственных средств в программе модернизации материально-технической базы [1, 8]. Основные средства этих предприятий требуют значительных капиталовложений. Доходы российских аэропортов от авиационной деятельности формируются за счет аэропортовых сборов с авиакомпаний: за обеспечение взлета-посадки воздушного судна, авиационной безопасности (осуществление режимных мероприятий, направленных на исключение террористических актов), за обслуживание пассажиров, обработку грузов, пользование местами стоянки, ангарами и др.

Аэропорт – это субъект естественных монополий, и его деятельность регламентируется государством [2]. В рыночных условиях основными инструментами государственного регулирования служат: ставки на аэропортовые услуги, инвестиционная политика, нормативно-правовая база [3]. При установлении ставок на услуги аэропортов и авиакомпаний учитывается необходимость повышения культуры обслуживания клиентов до уровня мировых стандартов и удовлетворения их спроса на авиаперевозки.

Первый этап формирования цен на услуги – определение их себестоимости с выделением авиационной и неавиационной деятельности. Структура затрат аэропортов достаточно стабильна. Наиболее значительные затраты – это расходы на оплату труда и амортизацию.

Совершенствование ценообразования на услуги аэропортов требует рассмотрения взаимосвязи объемов деятельности, эксплуатационных расходов и себестоимости работ.

Эксплуатационные затраты в соответствии с технологией производственного процесса являются условно-постоянными (не зависящими от изменения объемов работ). Аэропорты должны обеспечивать содержание аэродрома, пассажирского аэровокзала и других объектов на необходимом уровне, практически не зависящем от интенсивности их использования. В среднем по воздушному транспорту РФ эти расходы составляют около 80% затрат аэропортов.

К постоянным, зависящим только от класса аэропорта, можно отнести издержки:

- по содержанию летного поля;
- обеспечению авиационной и противопожарной безопасности;
- теплообеспечению;
- амортизации основных фондов и текущему содержанию зданий и сооружений.

Поэтому при снижении объемов работ аэропортов их совокупные затраты уменьшаются в значительно меньшей степени. В целом резервы снижения затрат имеют жесткий нижний предел. Эта специфика формирования эксплуатационных затрат в аэропортах определяет взаимосвязь между объемами их работ и себестоимостью единицы услуг.

Например, при снижении объемов работ на 10% затраты почти не изменяются, а себестоимость продукции возрастает практически адекватно, на 10-11%. При снижении объемов работ на 50% затраты аэропортов могут уменьшиться в среднем не более чем на 20%, а себестоимость продукции при этом возрастет как минимум на 60%.

Разделение затрат на условно-постоянные и переменные имеет важное значение не только для установления обоснованной цены на аэропортовые услуги, но и для совершенствования планирования деятельности аэропортов в целом. Такая группировка позволяет рассчитать необходимую сумму выручки от оказания услуг, при которой предприятие полностью возместит свои издержки, но не будет иметь прибыли (так называемый «порог рентабельности»), а также рассчитать, как изменение суммы постоянных и переменных расходов, цены на услуги аэропортов скажется на их прибыли при прогнозируемых объемах физической рабо-

ты. Структура затрат имеет также отношение к таким понятиям, как риск хозяйственной деятельности, операционный рычаг. Владение этими понятиями и количественное значение соответствующих показателей важны в принятии управленческих решений, связанных с поиском дополнительных финансовых ресурсов.

На основании проведенного анализа можно сделать вывод, что с учетом условно-постоянного характера затрат на авиационную деятельность, при условии фиксированного уровня сборов для иностранных пользователей динамика уровня сборов, тарифов и цен для пользователей РФ и СНГ определяется в основном изменением объемов работ в аэропортах. В тех из них, где конкуренция является достаточно острой проблемой, тарифы зависят также от их уровня в других аэропортах и предприятиях по наземному обслуживанию авиакомпаний. К аэропортам, с которыми можно сопоставить анализируемые показатели, относят предприятия, имеющие высокий удельный вес транзитных рейсов, например аэропорты московского авиаузла.

В структуре затрат авиакомпаний РФ при снижении объемов работ аэропортов (при прочих равных условиях) доля расходов на обслуживание воздушных судов будет расти, а при росте объемов работ – снижаться.

Эти тенденции имеют объективный характер, поэтому ставить перед аэропортами задачу стабилизации и тем более снижения сборов – бессмысленно.

В некоторых аэропортах объемы работ и в ретроспективе увеличивались, а прецеденты снижения ставок сборов, тарифов и цен в отрасли не известны. Необходимо различать необоснованную и недальновидную ценовую политику аэропортов и предприятий по наземному обслуживанию и негативные тенденции в экономике большинства аэропортов РФ. Последние связаны со снижением объемов работ и определяют наряду с инфляцией объективный характер роста сборов, тарифов и цен.

Заключения о завышенном уровне аэропортовых сборов и цен на воздушном транспорте РФ иногда делаются на основе данных о структуре затрат зарубежных авиакомпаний. Между тем структура затрат авиакомпаний даже в рамках одного государства значительно различается. Это связано с технико-экономическими характеристиками собственного парка воздушных судов, а также с видом перевозок, регионом полетов и другими факторами. При оценке структуры затрат зарубежных авиакомпаний необходимо также учитывать систему налогов, льгот, действующую в государстве; знать содержание зарубежной и российской статистики (какие именно затраты выделены в анализируемые составляющие). Сравнительный анализ структуры затрат разных авиакомпаний и тем более авиакомпаний разных стран – достаточно сложный процесс, так как он должен осуществляться с учетом сопоставимости анализируемых данных.

Оценка ценовой политики аэропортов может быть получена на основе сопоставления абсолютного уровня сборов, тарифов и цен российских и иностранных предприятий. Но и в этом случае необходимо учитывать вероятную специфику их формирования: перечень услуг, за кото-

рые они взимаются; ценовую политику государства по сборам в отношении отечественных и зарубежных авиакомпаний; систему налогов, наличие льгот, дотаций; уровень доходов от неавиационной деятельности и пр.

Анализ фактически сложившихся условий и результатов деятельности воздушного транспорта РФ показывает, что за ретроспективный период в целом не произошло перераспределения доходов отрасли в пользу аэропортового обслуживания.

В перспективе динамика затрат российских авиакомпаний на обслуживание воздушных судов в аэропортах России будет определяться (наряду с факторами, общим для экономики РФ) динамикой объемов работ аэропортов, государственной ценовой политикой и структурой объемов работ по пользователям из РФ (в том числе льготным), СНГ, других государств.

Резервом снижения затрат является формирование в аэропортах РФ индивидуального уровня сборов, тарифов и цен для пользователей СНГ и иностранных государств на «дискриминационной» основе либо снижение сборов и цен для российских авиакомпаний в аэропортах соответствующих государств.

Ужесточение государственного ценового регулирования деятельности аэропортов не позволит решить такие принципиальные проблемы авиакомпаний, как привлечение дополнительных пассажиропотоков или замена изношенного парка воздушных судов, но может привести к закрытию аэропортов. Поэтому контроль за обоснованностью повышения сборов и цен аэропортами должен осуществляться в индивидуальном порядке, и изыскание резервов улучшения финансового состояния отечественных авиакомпаний не должно приводить к закрытию аэропортов России, обеспечивающих коммерческую загрузку их воздушных судов.

В структуре затрат российских авиакомпаний удельный вес расходов на обслуживание в аэропортах достаточно стабилен и составляет по внутренним перевозкам от 19 до 20%, из них на аэропортовые сборы приходится примерно половина. Исходя из сложившейся на воздушном транспорте РФ структуры затрат авиакомпаний, сокращение их расходов на обслуживание в аэропортах (например, на 10%) приведет к снижению себестоимости тарифов на авиаперевозки примерно на 2%, а для аэропортов – это путь к банкротству.

Поэтому при дальнейшем совершенствовании ценового регулирования, разработке порядка согласования и оценки обоснованности уровня аэропортовых сборов, тарифов и цен органам государственного управления воздушным транспортом необходимо обеспечить сохранение возможности индивидуального подхода.

Основным направлением совершенствования ценовой политики в ближайшей перспективе должна быть дальнейшая дифференциация сборов и тарифов для аэропортов федерального значения.

Например, в настоящее время с авиакомпаний взимается единый сбор за обеспечение авиационной безопасности, зависящий от максимальной взлетной массы воздушного судна и абсолютно не учитывающий ни количество, ни характер загрузки. Данный сбор призван компен-

сировать расходы аэропорта по охране его территории и объектов, по организации и проведению досмотра пассажиров, багажа и груза. Совершенно очевидно, что расходы по проведению досмотра необходимо увязать с загрузкой воздушного судна. В связи с этим с авиакомпаний должны взиматься отдельно сбор за авиационную безопасность воздушного судна (в частности, за организацию охраны) и плата за проведение досмотра загрузки, рассчитанная исходя из характера и количества загрузки, тарифа по досмотру одного пассажира и одной тонны загрузки. Естественно, что при неизменных расходах сумма доходов аэропорта, полученных по данным трем направлениям, должна равняться сумме получаемых в настоящее время доходов от обеспечения авиационной безопасности по ныне действующей ставке.

Также необходимо изменение основы тарифа за обеспечение авиационными ГСМ (сервис), который в настоящее время определяется по типам воздушных судов, исходя из взлетной массы воздушного судна. В результате размер сбора за обеспечение ГСМ не зависит от количества запрашиваемого топлива. Это приводит к удорожанию летного часа при полетах на короткие расстояния и его удешевлению при дальних перелетах.

В настоящее время по заданию Федеральной авиационной службы (ФАС) России ведется разработка индивидуальных сборов для иностранных пользователей в международных аэропортах. В ходе этой работы должен решиться главный вопрос – какими должны быть эти сборы: выше взимаемых с российских эксплуатантов или равны им, и если выше, то насколько.

Справедливости ради необходимо отметить, что в настоящее время за счет значительного роста курса доллара иностранные компании платят аэропортам в рублевом эквиваленте на 40-60% больше российских авиакомпаний. Сегодня это является резервом для сдерживания роста цен на аэропортовые услуги для российских компаний, неизбежного в условиях инфляции.

Для авиакомпаний стран СНГ в соответствии с порядком, определенным ФАС России, уровень сборов, тарифов и цен установлен тот же, что и для российских. Между тем ни для кого не секрет, что ни одна из стран СНГ не работает с нами по сборам и прейскурантам цен, действующим для отечественных перевозчиков. Этот вопрос должен быть решен не в ущерб российским авиакомпаниям.

Одним из резервов повышения эффективности деятельности аэропортов является разделение аэропортовой деятельности и деятельности авиакомпаний. Анализ работы аэропортов за последние 3 года показывает, что те из них, кто выделился из состава авиапредприятий, первыми после пика падения авиаперевозок начали наращивать объемы работ, стабилизировали свое финансовое положение. Аэропорты, оставшиеся в своем прежнем статусе, заметно отстают от них и подчас даже продолжают снижать количественные и качественные показатели работы. Объяснение простое: им труднее привлекать для обслуживания другие авиакомпании, являющиеся по сути конкурентами их базового авиапредприятия [8].

Следующий резерв увеличения доходов аэропортов и одновременного снижения цен на их услуги – неавиационная деятельность.

Она предполагает использование здания аэровокзала, привокзальной площади, других производственных площадей, где размещаются различные магазины, службы по оказанию услуг, конторы и другие помещения, занятые представительствами авиакомпаний и государственных органов (таможня, пограничная и другие службы), а также свободные зоны. Доходы от неавиационных видов деятельности состоят главным образом из отчислений на право вести дело в аэропорту (концессии), арендных плат за арендуемые землю и помещения и, намного в меньшей степени, поступлений от коммерческих видов деятельности, проводимых самим аэропортом.

На уровень доходов от неавиационной деятельности влияют: объем транспортной работы аэропорта, структура пассажиропотока, площадь аэровокзала, набор и качество предоставляемых услуг.

Группой экспертов Совета Европейской ассоциации аэропортов (ACI EUROPE) были обследованы 40 аэропортов Европы, осуществляющих до 55% от общего объема воздушных перевозок Европы. Обследование охватило период 1988-1996 гг. Доля доходов от неавиационной деятельности в анализируемом периоде все время возрастала и увеличилась по сравнению с 1988 г. на 33%.

Половину и более доходов аэропорты (в основном крупные) получают от коммерческих операций, не связанных с воздушным движением. Эти доходы образуются за счет платежей и сборов, вносимых коммерческими предприятиями за право эксплуатировать в аэропорту рестораны, бары, магазины, а также за право осуществлять банковские операции (в том числе операции по обмену валюты), парковку автомобилей и пр. [6]. Таким образом, существует реальная возможность обеспечить такие доходы от неавиационной деятельности, которые бы позволили делать соответствующие вклады на возмещение потерь от авиационной деятельности, поддерживать относительно низкими ставки на обслуживание воздушных судов.

Удельный вес доходов российских аэропортов от неавиационной деятельности значительно ниже. Серьезным препятствием, сдерживающим инициативу аэропортов по развитию этой деятельности и соответственно увеличение доходных поступлений от нее, является несовершенство законодательства. В проекте Закона об аэропортах гражданской авиации РФ было предусмотрено их право осуществлять бессрочное пользование земельными участками в границах землеотводов с учетом генеральных планов развития, включая привокзальные площади. К сожалению, в окончательной редакции закона, который принят Государственной Думой 4 декабря 1998 г. в третьем чтении, это предложение не было учтено.

В структуре доходов от неавиационной деятельности аэропортов стран Европы доля доходов от концессии – наибольшая и составляет в среднем 16%.

Исходя из реальной экономико-правовой среды, в которой функционируют аэропорты Российской Федерации, в настоящее время наибо-

лее перспективным видом неавиационной деятельности может быть организация концессионных предприятий по предоставлению комплекса услуг владельцам автомобилей (парковка, хранение, техническое обслуживание и т.д.) с передачей своей торговой марки (наименования аэропорта или эмблемы), равно как и предприятий торговли, бытового обслуживания, общественного питания. При этом следует проявлять осторожность при попытке увеличить доходы путем завышения уровня цен за франчайзинг, чтобы не получить результат, противоположный ожидаемому [7].

Цены на данные виды услуг не имеют ограничений в рамках государственных требований и формируются аэропортом независимо от цен по авиационной деятельности.

Действующей методикой формирования цен на услуги аэропортов предусмотрен порядок, при котором их затраты на неавиационную деятельность исключаются из стоимостной основы цен по основной деятельности. Это должно привести к некоторому снижению последних по мере развития неавиационной деятельности там, где это возможно. Средняя доля доходов от неавиационной деятельности в аэропортах России в 6-7 раз меньше, чем в европейских. Несмотря на резервные возможности, этот источник не будет иметь ощутимого значения без повышения уровня жизни населения и совершенствования российского законодательства.

По ныне действующему законодательству арендаторы, арендуя у аэропортов какие-либо имущественные комплексы или свободные площади (например, в аэровокзале), должны арендную плату платить не аэропорту, а перечислять в федеральный бюджет. К сожалению, принятый Государственной Думой 4 декабря 1998 г. Закон об аэродромной сети и аэропортах эти проблемы практически не затронул.

Таким образом, резервами роста доходов российских аэропортов являются совершенствование ценообразования на их услуги путем выделения условно-постоянных и переменных затрат, учет их динамики при изменении физического объема работ, большая дифференциация сборов и тарифов. Часть доходов аэропорту может принести развитие неавиационной деятельности.

Литература

1. Федеральный закон РФ «Об аэродромной сети и аэропортах Российской Федерации». (Принят Государственной Думой 4 декабря 1998 года).
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 07.03.95 № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» (с изменениями и дополнениями на 30 июня 1997 года).
3. Ахполов И.К. Проблемы совершенствования государственного регулирования тарифов транспорта // Бюлл. транспортной информации. 1995. №9.
4. Борисова Л.В. Теория регулирования транспортных тарифов в странах с развитой рыночной экономикой // Теория и практика ценообразования. Вып. 2. М., 1992.
5. Ключников Г.Я. Аэропортовые сборы в мировом воздушном транспорте // Аэропорт-Сервис. 1998. №4.
6. Лебедева М. Неавиационная деятельность аэропортов России: Экономико-правовые аспекты // Аэропорт-Сервис. 1998. №4.

7. Лебедева М., Маслаков В. Договор коммерческой концессии и некоторые проблемы его применения в аэропортах Российской Федерации // Аэропорт-Сервис. 1998. №1.

8. Фридрих А.А. Рыночные структурные преобразования и финансово-экономическое состояние предприятий воздушного транспорта // Аэропорт-Сервис. 1998. №4.