

Научно-практические аспекты формирования механизма управления аэропортовой деятельностью в рамках Евразийского экономического союза

Гайноченко Татьяна Михайловна

Канд. экон. наук, доцент, ORCID: 0000-0002-8907-3737, e-mail: TMGajnochenko@fa.ru

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»,
125993, Ленинградский проспект, 49, г. Москва, Российская Федерация

Аннотация

Проанализирована сложившаяся практика экономического регулирования аэропортовой деятельности государств – членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Сделан вывод, что ограничены инструменты управления спросом, доступные субъектам авиатранспортного рынка государств – членов ЕАЭС.

С целью устранения указанного ограничения предложена идея интегрированной информационно-управляющей платформы по управлению маркетингом в государственно-частном партнерстве со смещением акцента в сторону спроса на транспортные услуги. Сформулированы основные задачи, которые должна решать такая платформа: 1) управление расписанием полетов авиакомпаний и работой операторов железнодорожного и автобусного сообщений в аэропортах государств – членов ЕАЭС; 2) управление базой данных по спросу на услуги воздушного транспорта со стороны туристических операторов и компаний, занимающихся организацией и проведением выставок, конференций, культурно-массовых мероприятий; 3) управление комплексной системой предложения услуг воздушного транспорта по доставке грузов и почты.

Даны рекомендации по формированию единого транспортного пространства государств – членов ЕАЭС посредством цифровой системы принятия решений при оценке экономического потенциала аэропортов. В процессе исследования уточнены понятия «естественная монополия» и «конкурентный рынок».

Ключевые слова: аэропортовая деятельность, воздушный транспорт, государственно-частное партнерство, ЕАЭС, естественная монополия, интеграция, конкуренция, принципы ценообразования, пространственная экономика, управление спросом, цифровые технологии, экономический потенциал, эффективность

Для цитирования: Гайноченко Т.М. Научно-практические аспекты формирования механизма управления аэропортовой деятельностью в рамках Евразийского экономического союза // Управление. 2020. Т. 8. № 4. С. 15–23. DOI: 10.26425/2309-3633-2020-8-4-15-23

Благодарности. Статья подготовлена в рамках государственного задания ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» на 2020 год на выполнение прикладной НИР «Разработка комплекса мер по повышению конкурентоспособности транс-евразийских контейнерных железнодорожных грузоперевозок по транспортным коридорам с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации с целью увеличения объема транзитных перевозок»



Scientific and practical aspects of airport activities management mechanism formation within the framework of the Eurasian Economic Union

Tatiana M. Gainochenko

Cand. Sci. (Econ.), Assoc. Prof., ORCID: 0000-0002-8907-3737, e-mail: TMGajnochenko@fa.ru

Financial University under the Government of the Russian Federation,
49, Leningradskii pr., Moscow 125993, Russia

Abstract

The article analyses the current practice of economic regulation of airport activities of the member states of the Eurasian Economic Union (EAEU). The author concludes, that the demand management tools available to the air transport market entities of the EAEU member states are limited.

In order to eliminate this limitation, the paper proposes the idea of an integrated information management platform for marketing management in public-private partnership with a shift in focus towards the demand for transport services. The study formulates the main tasks, that such a platform should solve, as follows: 1) managing the flight schedule of airlines and the work of railway and bus operators at the airports of the EAEU member states; 2) the management of a database on the demand for air transport services from tourist operators, as well as enterprises involved in the organization and holding of exhibitions, conferences, cultural events; 3) the management of an integrated system for offering air transport services for cargo and mail delivery.

The paper gives recommendations for the formation of a single transport space of the EAEU member states through a digital decision-making system for assessing the economic potential of airports. In the course of the study, the author clarifies the concepts of "natural monopoly" and "competitive market".

Keywords: air transport, airport activities, competition, demand management, digital technologies, EAEU, economic potential, efficiency, integration, natural monopoly, pricing principles, public-private partnership, spatial economy

For citation: Gainochenko T.M. (2020). Scientific and practical aspects of airport activities management mechanism formation within the framework of the Eurasian Economic Union. *Upravlenie*, 8 (4), pp. 15–23. DOI: 10.26425/2309-3633-2020-8-4-15-23

Acknowledgements. Article was prepared within the framework of the state assignment in the department "Financial University under the Government of the Russian Federation" for the year 2020 on the implementation of applied research "Development of a package of measures to improve the competitiveness of TRANS-Eurasian container railway freight corridor from the Far East to the Western border of the Russian Federation with the aim of increasing the volume of transit traffic"



Введение [Introduction]

Одним из ключевых элементов механизма экономического регулирования аэропортовой деятельности является разработка и реализация на практике методологии и методики формирования тарифов, сборов и цен на услуги, оказываемые аэропортами различным категориям пользователей. Потребность в изменении методологии и разработке методики формирования аэропортовых сборов возникла относительно недавно, так как исторически аэропорты рассматривали только как инфраструктурные предприятия, создаваемые государством в целях развития авиации. Их отчетность была по многим параметрам объединена, что позволяло, с одной стороны, дифференцировать доходные ставки, с другой стороны, обеспечивать сходимость доходной и расходной частей бюджета отрасли в целом, вносить плату за пользование фондами и направлять прибыль на развитие кадровой и материально-технической базы воздушного транспорта.

Неравномерность развития мировой авиатранспортной системы, распространение практики создания распределенных производственных бизнес-структур и развитие индустрии международного туризма привели к необходимости структурных изменений на воздушном транспорте. Увеличение количества пользователей и диверсификация их потребностей требовали изменения структуры предложения авиатранспортных услуг. В силу особенностей структуры капитала авиакомпаний, отделившись от аэропортов, справлялись с новыми потребностями клиентуры быстрее. По мере накопления экономического потенциала авиакомпаниями вследствие слияний и поглощений, а также диверсификации бизнес-моделей, основным объектом конфликта интересов стали тарифы, сборы и цены на аэропортовые и аэронавигационные услуги. Авиакомпании утверждали, что для всех авиакомпаний, кроме базовой, их уровень был существенно завышен, что позволяло базовой авиакомпании компенсировать выпадающие доходы на убыточных маршрутах за счет доходов от аэропортовой деятельности. Под влиянием принципов передовой коммерческой практики аэропортовой деятельности, усилилась тенденция к их финансовой самостоятельности по всему миру. Стала распространенной позиция, закрепленная в руководстве по экономике аэропортов Международной организации гражданской авиации¹, что финансовая самостоятельность

аэропортов повышает заинтересованность руководства аэропорта в контроле над доходами и расходами; способствует усилению переговорной позиции аэропорта в финансовых вопросах; позволяет найти оптимальную форму внешнего финансирования; позволяет адаптировать механизмы трудовой мотивации персонала к текущей ситуации на рынке авиатранспортных услуг и экономике в целом; повышает оперативность руководства на оптовых рынках при закупке необходимых производственных ресурсов, в том числе в вопросах выбора поставщиков; поощряется распространение культуры бизнеса; понижаются расходы на единицу перевозок по сравнению с другими аэропортами сопоставимой величины; различные авиационные сборы с пользователей возвращаются в авиацию; облегчается финансовое бремя правительств; улучшается, как правило, качество обслуживания; и устанавливается четкое различие между регламентирующим органом и поставщиком обслуживания, ответственными за установление и взимание сборов за обслуживание воздушного движения, а также за осуществление и развитие неавиационной деятельности.

Анализ рекомендаций Международной организации гражданской авиации убеждает в том, что национальные и наднациональные административные органы могут выбирать разные формы организации функционирования и управления воздушным транспортом, включая и выбор адекватных им механизмов экономического регулирования^{2,3}. Как показал мировой опыт реформирования не только воздушного транспорта, но и других отраслей экономики, приоритет должен отдаваться методологии и методике определения их стоимостной основы. В частности, в аэропортовой деятельности – методологии и методике формирования стоимостной основы сборов, связанных с обслуживанием воздушного движения и неавиационной

² Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта. Документ 9587. Режим доступа: <http://www.icao.int/> (дата обращения: 25.08.2020).

³ ИКАО (2012). Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание. Документ 9082. Международная организация гражданской авиации. Режим доступа: <http://www.icao.int/> (дата обращения: 25.08.2020).

¹ ИКАО (2012). Руководство по экономике аэропортов. Документ 9562. Международная организация гражданской авиации. Режим доступа: <http://www.icao.int/> (дата обращения: 21.08.2020).

деятельностью^{4,5,6}. По глубокому убеждению автора, мировой социально-экономический кризис 2020 г. во многом объясняется тем, что переход экономики на новый технологический уклад стал столь драматичным из-за устаревшей методологии формирования и управления стоимостной основой хозяйственной деятельности общества. Следовательно, целью написания настоящей статьи является, во-первых, краткий анализ эволюции научно-практических представлений о концепции естественной монополии и принципах монопольного ценообразования, во-вторых, оценка особенностей выбора механизмов экономического регулирования аэропортовой деятельности государств – членов Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) и, в-третьих, разработка и обоснование предложений, направленных на формирование единого транспортного пространства государств – членов ЕАЭС, актуальность которых обусловлена правовой базой ЕАЭС^{7,8} и имеющимися теоретическими наработками [Саакян и др., 2014].

⁴ Постановление Правительства РФ от 23 апреля 2008 г. № 293 «О государственном регулировании и контроле цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей» // СПС «КонсультантПлюс». Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_56770 (дата обращения: 21.08.2020).

⁵ Приказ Министерства транспорта РФ от 17 июля 2012 г. № 241 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс». Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133861 (дата обращения: 21.08.2020).

⁶ Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 7 октября 2014 г. № 10 «О Единой методологии тарифообразования в сферах естественных монополий» // СПС «КонсультантПлюс». Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_168574 (дата обращения: 21.08.2020).

⁷ Договор о Евразийском экономическом союзе. Раздел III Воздушный транспорт. Приложение № 24. Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetika/infr/transport/air/Pages/default.aspx> (дата обращения: 21.08.2020).

⁸ Решение Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19 «Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза» // СПС «КонсультантПлюс». Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215305/ (дата обращения: 24.08.2020).

Естественная монополия как целевой ориентир состояния транспортного рынка в заданных экономических границах [Natural monopoly as a target reference point for the state of the transport market within the given economic boundaries]

Теоретической базой для реформирования воздушного транспорта на постсоветском пространстве и поиска инструментов и методов регулирования ценообразования на аэропортовые и аэронавигационные услуги послужили научно-практические обобщения хозяйственного опыта крупных промышленных и финансовых компаний конца XIX – начала XX вв. США. В это время проходила трансформация рыночного механизма на новую ступень развития. Движущим механизмом выступала возможность повышения доходности на вложенный капитал уже не в результате роста масштаба производства и углубления разделения труда в рамках одного предприятия, а вследствие концентрации производства на уровне фирмы или объединения. Используя антитрестовское законодательство предпринимались попытки искусственного сдерживания естественных процессов, но впоследствии многие западные экономисты (А. Маршал, Р. Коуз, А. Пигу, Дж. Кейнс) пришли к общему заключению о наличии издержек у рыночного механизма и возможности их минимизации за счет организационных мер. Транспорт как «всеобщее средство труда и одно из общих средств производства» [Галабурды [ред.], 2016, с. 5] стали относить к субъектам естественной монополии, ценообразование на услуги которого подлежало государственному контролю и регулированию в зависимости от уровня конкуренции на конкретном транспортном рынке.

Начиная со второй половины XX в. многопродуктовая монополия становится драйвером и средством экономического развития, усиливается значимость стратегического планирования, а несколько позднее – стратегического управления. Меняются условия успешного функционирования на рынках. Лидерство определяется способностью осознать технологический предел и вовремя перейти на новые инновационные технологии развития. Потребность в аккумуляции достаточных финансовых ресурсов для реализации стратегии опережающего инновационного развития стимулирует процессы управления доходами и издержками мультипродуктовых фирм на основе моделей монопольного ценообразования. Крупные корпорации становятся структурообразующими элементами воспроизводственной системы развитых стран и активно выступают в качестве самостоятельных субъектов макроуровня, стратегические интересы

которых входят в противоречие с качеством услуг, предоставляемых транспортными компаниями, в основном находящимися в это время под государственным управлением. Активная поддержка процессов приватизации и акционирования на транспорте со стороны отраслей-потребителей и рост дефицита государственных бюджетов во многих странах в 70–80-е гг. XX в. делают неизбежным структурные реформы на всех видах транспорта.

Экономисты активно продвигают концепцию «спорного» рынка, согласно которой существование потенциально конкурентной среды делает экономическое регулирование излишним.

Вместе с тем снижение экономических барьеров вхождения и ухода с транспортных рынков при отсутствии возможности увеличения емкости этих рынков приводит к снижению качества обслуживания до предельно допустимого уровня и поиску путей консолидации активов операторов подвижного состава и объектов транспортной инфраструктуры. Этот процесс носит колебательный характер, амплитуда которого определяется емкостью конкретного транспортного рынка, то есть характеристиками спроса. Продолжительность одного цикла зависит от продолжительности жизненного цикла применяемой транспортной технологии. Таким образом, в теории естественной монополии определяющим является не количество провайдеров транспортных услуг, а соотношение между спросом и технологией предложения.

Обобщив современные представления западных экономистов и отечественных ученых-транспортников [Горина, Персианова [ред.], 2019; Baumol, William et al., 1982; Carlton, 2004; Laffont, Tirole, 1993; Sharkey, 1982; Utton, 1986], можно утверждать, что современное определение естественной монополии основано на понимании того, что полные издержки производства мультипродуктовой фирмы меньше суммы частных издержек однопродуктовых производителей. Следовательно, при известном спросе и применяемых технологиях можно рассчитать целевой параметр, к достижению которого должна стремиться транспортная отрасль, функционирующая в заданных экономических границах, организованная как многопродуктовая фирма. Отклонения от этого целевого параметра определяют

уровень потерь общественной эффективности. Поэтому миссия того, кто претендует на роль управляющего экономическим развитием на транспорте, заключается в обеспечении достаточного уровня спроса на продукцию транспорта и своевременности перехода на прогрессивные технологии предложения транспортной продукции с учетом ее места и роли в общественном производстве. В свою очередь, естественная монополия на транспорте должна рассматриваться как целевой ориентир состояния транспортного рынка в заданных экономических границах.

Например, в СССР транспорт уже в 30-е гг. XX вв. стали рассматривать как совокупность необходимых для экономики страны долговременных базисных элементов материального, институционального и личностного характера, обеспечивающих заметный эффект в сфере экономического роста, интеграции регионов и обеспечения экономической и социальной защищенности населения [Горина, Персианова [ред.], 2019]. Транспортная инфраструктура имела большое значение для реализации конъюнктурной политики, политики занятости и регионального развития страны. На Западе такое понимание роли и значения инфраструктуры пришло только в конце 1960-х гг. Во многом этому послужили труды немецкого экономиста Р. Йохимсен (ввел термин «инфраструктура») и лауреата Нобелевской премии по экономике, экономиста из Голландии Я. Тинбергена (разработал количественные модели планирования в области образования и оптимального размещения капиталовложений и производства по регионам в масштабе хозяйства страны).

Таким образом, изучение зарубежного и отечественного научно-практического наследия по вопросам регулирования транспортных рынков, приближающихся к состоянию естественной монополии, позволило в работе автора [Гайноченко, 2012], разделить их на рынки сильной и слабой естественной монополии на основе критерия — уровень конкуренции, обусловленный соотношением спроса и предложения. Однако, следует дополнить этот критерий еще одним параметром — уровень организации производства. Соответственно, в зависимости от соотношения этих параметров изменяются цели и направления регулирования (табл. 1).

Таблица 1

Различия в регулировании рынков сильной и слабой естественной монополии

Параметры	Естественная монополия	
	сильная	слабая
Уровень конкуренции, обусловленный соотношением спроса, предложения, уровнем организации производством	Уровень спроса ниже эффективного уровня организации производства	Уровень спроса ниже эффективного масштаба производства

Параметры	Естественная монополия	
	сильная	слабая
Цели регулирования	Поддержка платежеспособного спроса Экономический надзор	Не допустить ценовую и иную конкуренцию и разорение производителя
Направления регулирования	Управление спросом Управление издержками Управление инновациями	Управление ценообразованием Стимулирование интеграционных процессов

Составлено автором по материалам исследования

Table 1. Differences in the regulation of strong and weak natural monopoly markets

Parameters	Natural monopoly	
	strong	weak
The level of competition due to the ratio of supply and demand, the level production organization	The level of demand is lower than the effective level of production organization	The level of demand is lower than the effective scale of production
Regulatory goals	Support for payable demand Economic oversight	Prevent price and other competition and ruin of the manufacturer
Areas of regulation	Demand management Cost management Innovation management	Pricing management The stimulation of integration processes

Compiled by the author based on the materials of the study

Сравнительный анализ объектов и порядка регулирования аэропортовой деятельности государств – членов ЕАЭС [Comparative analysis of facilities and procedure for regulating airport activities of the EAEU member states]

К сожалению, на постсоветском пространстве произошла редукция понимания концепции естественной монополии. В федеральном законодательстве под естественной монополией понимается состояние «товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства)»⁹, аэропорты отнесены к субъектам естественной монополии, к которым могут применяться два метода регулирования: «ценовое регулирование и определение потребителей, подлежащих обязательному обслуживанию и (или) установление минимального уровня их обеспечения в случае невозможности удовлетворения в полном объеме потребностей в товаре, производимом (реализуемом) субъектом естественной монополии»¹⁰. Тарифному регулированию подлежат обычно сборы,

а также некоторые виды тарифов и цен аэропортов. Сравнительный анализ законодательства государств – членов ЕАЭС в части видов сборов за предоставление аэропортовых услуг, а также условий доступа к услугам аэропортов¹¹ показал, что к сфере естественных монополий на транспорте относятся морские порты (только в России), услуги транспортных терминалов, аэропорты, аэронавигационные услуги и наземное обслуживание внутренних воздушных перевозок (только в Кыргызской Республике).

В Республике Армения основы экономического регулирования аэропортовой деятельности определяются законом «О защите экономической конкуренции» (2000). Уровень аэропортовых сборов и тарифов не регулируется. Они установлены едиными для всех авиакомпаний в рамках концессионного договора между Правительством Республики Армения и компанией Corporation America. Аэронавигационные сборы за пролет по маршрутам устанавливаются международной организацией «Евроконтроль», а в районе аэродрома – ЗАО «Армэроавианавигация» без государственного участия. Наличие свободных пропускных способностей в международных аэропортах «Звартноц» и «Ширак» исключает потребность

⁹ Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ (ред. от 29.07.2017) «О естественных монополиях» // СПС «КонсультантПлюс». Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_7578 (дата обращения: 21.08.2020).

¹⁰ Там же.

¹¹ Отчет о НИР для официального использования Евразийской экономической комиссией первого этапа по теме: «Разработка предложений по поэтапному формированию общего рынка услуг воздушного транспорта Евразийского экономического союза (заключительный)». Режим доступа: eec.eaunion.org/ru/NIR/Lists/List/Attachments/162/Отчет_НИР_авиа_I_этап.docx (дата обращения: 21.08.2020).

в разработке правил доступа к инфраструктуре аэропортов.

Департамент по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь совместно с Министерством антимонопольного регулирования и торговли устанавливают предельный максимальный уровень сборов и тарифов на аэропортовые и аэронавигационные услуги без учета налога на добавленную стоимость. Национальный аэропорт «Минск» и аэропорт «Минск-1» в качестве самостоятельных предприятий, а также государственное предприятие «Белаэронавигация» и его филиалы: областные аэропорты в городах Гомель, Брест, Гродно, Могилев и Витебск находятся в прямом подчинении Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций и имеют статус международных.

Полномочия по регулированию воздушного транспорта на территории Республики Казахстан возложены на Комитет гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан. Помимо регулирования сборов и тарифов установлен порядок доступа к услугам аэропортов и аэронавигации и запрет на отказ потребителям в оказании регулируемых услуг аэронавигации при условии соблюдения им требований по содержанию письменной заявки и пакета документов.

Государственное регулирование в области воздушного транспорта, тарифов и сборов за аэропортовое обслуживание и услуги аэронавигации в Кыргызской Республике осуществляют: Министерство транспорта и дорог Республики Киргизия; Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта и дорог Республики Киргизия; Государственное агентство антимонопольного регулирования при Правительстве Республики Киргизия.

При осуществлении ценового регулирования применяются: метод экономически обоснованных затрат и метод доходности инвестиционного капитала. Оператором услуг аэронавигации выступает Государственное предприятие «Кыргызаэронавигация». Разработан порядок доступа к товарам (работам, услугам) субъектов естественных монополий в сфере наземного обслуживания воздушных перевозок и аэронавигационного обеспечения полетов, а также методики ведения раздельного учета доходов, затрат и задействованных активов по каждому виду регулируемых товаров (работ, услуг).

В Российской Федерации государственное регулирование в области тарифов и сборов за аэропортовое обслуживание и услуги аэронавигации осуществляют: Министерство транспорта Российской Федерации; Федеральная антимонопольная служба Российской Федерации; Федеральное агентство

воздушного транспорта Российской Федерации; ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». За прошедший период ими проделана существенная нормативно-методическая работа по формированию основ для экономического надзора в сфере аэропортовой деятельности. Разработаны Федеральные авиационные правила, административные и технические регламенты по основным бизнес-процессам как основа для определения состава операций и работ, выполняемых в рамках конкретной технологической услуги, оказываемой аэродромами (аэропортами). Адаптирован порядок расчета сборов и тарифов на аэропортовые услуги, подлежащие регулированию, а также методика определения экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, а также механизм применения «коэффициентов снижения» аэропортовых сборов и тарифов при реализации интеграционных технологий при обслуживании пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей.

Разработка и применение методики определения экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли является одним из этапов на пути стимулирования эффективного распределения ресурсов между субъектами авиатранспортного рынка. С одной стороны, качество методики повышает уровень экономического надзора за аэропортовой деятельностью и является отправной точкой для управления переговорной и контрактной работой с поставщиками и потребителями аэропортовых услуг. С другой стороны, она является необходимым элементом управления спросом на услуги воздушного транспорта. Несмотря на то, что все субъекты авиатранспортного рынка создали структуры, отвечающие за оценку будущего спроса и разработку стратегии развития, однако инструменты управления спросом доступны им только на конкурентных рынках. При этом под конкурентным рынком следует понимать не количество участников со стороны предложения, а количество и платежеспособность участников со стороны спроса.

Результаты исследования и рекомендации [Results and recommendations]

С учетом уточнения понятий «естественная монополия» и «конкурентный рынок» и принимая во внимание проделанную работу по разработке и апробации методики определения экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли при формировании и утверждении аэропортовых сборов в части авиационной деятельности аэропортов, а также решение Евразийской экономической комиссии о формировании единого рынка в области воздушной рекламы, оценочной деятельности, составления отчетности и бухгалтерского учета в сфере воздушного

транспорта¹² представляется целесообразным рекомендовать к рассмотрению на заседании подкомитета по гражданской авиации Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре методику оценки экономического потенциала аэропорта, в основе которой лежит определение его производительной силы. Производительная сила аэропорта зависит от емкости одного производственного цикла, количества циклов, нормативного времени и средней доходной ставки обслуживания i -го типа воздушного судна и j -й категории пассажиров и/или грузов. Емкость цикла зависит от продолжительности основных и вспомогательных транспортных операций, которые определяются технико-эксплуатационными показателями использования ресурсов, зависящими от инноваций в технологической, воспроизводственной и маркетинговой сферах.

Модель оценки экономического потенциала аэропорта следует заложить в основу разработки цифровой системы принятия решений (далее — ЦСПР) в сфере регулирования аэропортовой деятельности. При сокращении рутинности работ и продолжительности управленческого цикла по принятию решений об уровне ставок сборов и тарифов на аэропортовые услуги, повысится их транспарентность для авиакомпаний и уровень доверия при проведении переговоров о совместном развитии инфраструктуры воздушного транспорта. Применение ЦСПР в сфере регулирования аэропортовой деятельности позволит повысить уровень управления свободными пропускными и провозными способностями как аэропортов, так и авиакомпаний государств — членов ЕАЭС, а также позволит структурировать рынок авиатранспортных услуг и количество маршрутов, доступных для полетов не только между населенными пунктами государств — членов ЕАЭС, но и на транзитных направлениях из Европы в Азию и обратно.

С целью организации совместной работы по управлению спросом на услуги воздушного транспорта представляется целесообразным координация усилий государств — членов ЕАЭС по разработке интегрированной информационно-управляющей системы. Основным назначением такой системы должно стать совместное проведение маркетинговых исследований с целью организации работ

по управлению спросом на услуги воздушного транспорта, с одной стороны, и распределением авиатранспортной работы между авиаперевозчиками государств — членов ЕАЭС. Предприятия информационно-технологической (далее — ИТ) индустрии совместно с Транспортно-клиринговой палатой могут стать новым направлением государственно-частного партнерства по развитию функциональных возможностей Системы взаиморасчетов на воздушном транспорте. Успешный опыт отбора творческих ИТ-коллективов, проводимых в рамках ежегодных Евразийских недель, позволяет привлекать их в качестве партнеров по созданию интегрированной информационно-управляющей системы управления спросом со следующими задачами:

- создание комплексных систем управления расписанием полетов авиакомпаний и работой операторов железнодорожного и автобусного сообщений в аэропортах государств — членов ЕАЭС;
- создание и поддержание в активном состоянии баз данных о спросе на услуги воздушного транспорта со стороны предприятий туристического профиля; предприятий, занимающихся организацией и проведением выставок, конференций, культурно-массовых мероприятий;
- создание комплексных систем управления предложением услуг воздушного транспорта по перевозке грузов и почты.

Заключение [Conclusion]

Принимая во внимание ограниченные возможности субъектов авиатранспортного рынка по управлению спросом, следует изменить условия государственно-частного партнерства. Акцент во взаимоотношениях должен быть смещен со стороны предложения на сторону спроса на авиаперевозки, то есть население. Основным критерием эффективности стимулирования спроса населения государством является не рост транспортной работы как таковой, а степень организованности единого транспортного пространства, так как только организованные системы являются «умными» системами, в которых чистый результат деятельности востребован экономикой и обществом, а внутренние источники развития формируются в результате ликвидации различного рода издержек и потерь.

¹² Решение Высшего Евразийского экономического совета от 16 октября 2015 г. № 30 «Об утверждении перечня секторов (подсекторов) услуг, по которым формирование единого рынка услуг в рамках Евразийского экономического союза будет осуществлено в соответствии с планами либерализации (в течение переходного периода)» // СПС «КонсультантПлюс». Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_168574 (дата обращения: 21.08.2020).

Список литературы

Гайноченко Т.М. (2012). Тарифное регулирование субъектов естественной монополии на воздушном транспорте: монография. М.: ГУУ. 144 с.

Горина В.С., Персианова В.А. [ред.]. (2019). Научная мысль в развитии транспорта России: историческая ретроспектива, проблемные вопросы и стратегические ориентиры. Монография. М.: ТрансЛит. 496 с.

Саакян Ю.З. [и др.]. (2014). Регулирование естественных монополий в условиях евразийской экономической интеграции / Труды Института проблем естественных монополий. М.: ИПЕМ. 374 с.

Галабурды В.Г. [ред.]. (2016). Управление транспортной системой: учебник. М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте». 343 с.

Baumol W.J., Panzar J.C., Willig R.D. (1982). *Contestable markets and the theory of industry structure*. New York: Harcourt Brace Jovanovich, Inc. 510 p.

Carlton D.W., Perloff J.M. (2004). *Modern industrial organization*. Harper Collins Publishers. 856 p.

Laffont J.-J., Tirole J. (1993). *A theory of incentives in procurement and regulation*. Cambridge: MIT Press. 695 p.

Sharkey W.W. (1982). *The theory of natural monopoly*. Cambridge: Cambridge University Press. 229 p.

Utton M. (1986). *The economics of regulating industry*. Oxford, Blackwell. 243 p.

References

Baumol W.J., Panzar J.C. and Willig R.D. (1982), *Contestable markets and the theory of industry structure*, Harcourt Brace Jovanovich, New York, Inc. (In Russ.).

Carlton D.W. and Perloff J.M. (2004), *Modern industrial organization*, Harper Collins Publishers.

Galaburdy V.G. [Ed], (2016), *Transport system management, Uchebno-metodicheskii tsentr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte*, Moscow, Russia. (In Russ.).

Gaynochenko T.M. (2012). *Tariff regulation of natural monopoly entities in air transport: monograph*. GUU Publ. House, Moscow, Russia. (In Russ.).

Gorina V.S. and Persianova V.A. [Eds]. (2019). *Scientific thought in the development of transport in Russia: historical retrospective, problematic issues and strategic guideline: Monografiya*, TransLit, Moscow, Russia (In Russ.).

Laffont J.-J. and Tirole J. (1993), *A theory of incentives in procurement and regulation*, MIT Press, Cambridge.

Saakyan Yu.Z. [et al]. (2014), *Regulation of natural monopolies in the context of Eurasian economic integration*, Proceedings of the Institute for Natural Monopolies Research (IPEM), IPEM, Moscow, Russia (In Russ.).

Sharkey W.W. (1982), *The theory of natural monopoly*, Cambridge University Press, Cambridge.

Utton M. (1986), *The economics of regulating industry*, Blackwell, Oxford.

Translation of front references

¹ ICAO (2012), Guidance to Airport Economics (Doc. 9562). Available at: http://www.icao.int/Documents/9562_3ed_ru (accessed 21.08.2020).

² ICAO, Policy and guidance material on the economic regulation of international air transport (Doc. 9587). Available at: http://www.icao.int/Documents/9587_ru (accessed 25.08.2020).

³ ICAO (2012), ICAO policies on charges for airports and air navigation services (Doc 9082). Available at: http://www.icao.int/Documents/9082_ru (accessed 25.08.2020).

⁴ Resolution of the Government of the Russian Federation of April 23, 2008 No. 293 "About state regulation and control of prices (tariffs, fees) for the services of natural monopoly entities in transport terminals, ports, airports and services for the use of the infrastructure of inland waterways", LRS "ConsultantPlus". Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_56770 (accessed 21.08.2020).

⁵ Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated on July 17, 2012 "About air navigation and airport taxes, tariffs for servicing aircraft at airports and the airspace of the Russian Federation", LRS "ConsultantPlus". Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133861 (accessed 21.08.2020).

⁶ Recommendation of the Board of the Eurasian Economic Commission dated on October 7, 2014, No. 10 "About the Unified methodology of tariff setting in the spheres of natural monopolies", LRS "ConsultantPlus". Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_168574 (accessed 21.08.2020).

⁷ Treaty on the Eurasian Economic Union, Section III. Air transport, Appendix 24. Available at: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/air/Pages/default.aspx> (accessed 21.08.2020).

⁸ Decision of the Supreme Eurasian Economic Council dated on December 26, 2016, No. 19 "On the Main directions and stages of implementation of the coordinated (agreed) transport policy of the member states of the Eurasian Economic Union", LRS "ConsultantPlus". Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215305/ (accessed 24.08.2020).

⁹ Federal Law "On natural monopolies" dated on August 17, 1995, No. 147-FZ (as amended on 29.07.2017), LRS "ConsultantPlus". Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_7578 (accessed 21.08.2020).

¹⁰ Ibid.

¹¹ Research report for official use by the Eurasian Economic Commission of the first stage on the topic: "Development of proposals for the phased formation of a common market for air transport services of the Eurasian Economic Union (final)". Available at: http://eec.eaeunion.org/ru/NIR/Lists/List/Attachments/162/Otchet_NIR_avia_I_etap.docx (accessed 21.08.2020).

¹² Decision of the Supreme Eurasian Economic Council dated on October 16, 2015, No. 30 "On the approval of the list of sectors (subsectors) of services, for which the formation of a single market for services within the Eurasian Economic Union will be carried out in accordance with the liberalization plans (during the transition period)", LRS "ConsultantPlus". Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_168574 (accessed 21.08.2020).