

**Смирнова О. О.**, канд. экон. наук, преподаватель МФПУ «Синергия», г. Москва, [osmirnova@fas.gov.ru](mailto:osmirnova@fas.gov.ru)

**Смирнов О. А.**, канд. физ.-мат. наук, преподаватель МФПУ «Синергия», г. Москва, [smirnovoleg1952@mail.ru](mailto:smirnovoleg1952@mail.ru)

## РАЗВИТИЕ КОНКУРЕНТНЫХ ОТНОШЕНИЙ НА РЫНКАХ НАЗЕМНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В АЭРОПОРТАХ: ПРАКТИКА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ЕС

*Либерализация рынков услуг естественных монополий наземного обслуживания в аэропортах ЕС началась с принятия в 1996 г. директивы ЕС 96/97. В России с 2009 г. Постановлением Правительства от 22.07.2009 № 599 были приняты правила доступа к услугам естественных монополий в аэропортах. Данная работа посвящена сравнительному анализу эффективности регулятивного воздействия на дефекты структур данных рынков.*

**Ключевые слова:** либерализация рынков, естественные монополии, наземное обслуживание в аэропортах, регулятивное воздействие.

### Введение

Эффективность деятельности по наземному обслуживанию авиаперевозчиков является важной составляющей функционирования воздушного транспорта и относится к основополагающим элементам его развития. Также значима стоимость услуг на обслуживание, так, по данным ряда авиакомпаний России, в составе затрат авиакомпаний при осуществлении перевозок (за исключением затрат на авиакеросин) она составляет около 14%.

Оценка эффективности отраслевого антимонопольного законодательства в области естественных монополий по сравнению с тарифным регулированием является предметом множества дискуссий. Однако рост стоимости на наземное обслуживание по-прежнему в большей степени ограни-

чивают с помощью установления и пересмотра тарифов. Например, приказом ФСТ от 5 июня 2012 г. № 137/тЗ устанавливается перечень 92 аэропортов и их топливно-заправочных комплексов, в которых действуют тарифы на услуги наземного обслуживания и заправку керосином с целью установления экономически обоснованной стоимости услуг<sup>1</sup>.

Согласно порядку установления тарифа<sup>2</sup> ставки сбора определяются как частное от деления планируемой валовой выручки на планируемый объем предоставления услуг в натуральном измерении:

<sup>1</sup> Официальный сайт Федеральной службы по тарифам России. URL: <http://www.fstrf.ru/docs/transport/321>.

<sup>2</sup> Порядок определения тарифа на услуги естественных монополий в аэропортах. Официальный сайт Федеральной службы по тарифам России. URL: <http://www.fstrf.ru/press/news/022>.

$$T^i = \frac{HVB^i}{V^i}, \quad (1)$$

где  $T^i$  — величина необходимого тарифа на  $i$ -ю регулируемую услугу;  
 $HVB^i$  — необходимая валовая выручка по  $i$ -й регулируемой услуге;  
 $V^i$  — плановый объем оказываемых услуг на расчетный период регулирования.

При этом расчет необходимой валовой выручки осуществляется по формуле:

$$HVB^i = ЭОЗ^i + НП^i - C^i \pm \Delta HVB^i, \quad (2)$$

где  $ЭОЗ^i$  — размер экономически обоснованных затрат субъекта регулирования, относимых на  $i$ -ю регулируемую услугу, в период расчета тарифа;  
 $НП^i$  — величина нормативной прибыли, относимой на  $i$ -ю регулируемую услугу;  
 $C^i$  — размер государственной субсидии, направленной на частичную компенсацию затрат по  $i$ -й услуге;  
 $\Delta HVB^i$  — величина корректировки необходимой валовой выручки, учтенной по решению регулирующего органа при определении необходимой валовой выручки субъекта регулирования.

Тарифное регулирование услуг естественных монополий в аэропортах эффективно при решении проблемы неконтролируемого роста стоимости услуг на наземное обслуживание, однако оставляет нерешенными проблемы, связанные с развитием транспортной инфраструктуры, повышением выручки от предоставления услуг за счет увеличения количества слотов на взлет и посадку.

Таким образом, осуществление открытого доступа к рынку наземного обслуживания должно оцениваться с двух позиций:

- снижение эксплуатационных расходов авиакомпаний;
- улучшение качества обслуживания для пользователей аэропортов и поддержка развития воздушного транспорта.

## Директива ЕС 96/97: основные положения и итоги реализации

В 1994 г. Еврокомиссия предложила обеспечить открытый доступ к рынкам наземного обслуживания в рамках программы «Открытое небо» в аэропортах ЕС, была разработана Директива Совета ЕС 96/97/ЕС (далее — Директива 96/97).

Согласно ст. 6 данной Директивы страны — члены ЕС обязаны обеспечить доступ на рынок по наземному обслуживанию в аэропортах и функционирование в крупных аэропортах (более 2 млн пассажиров и 50000 т грузов в год) не менее двух организаций, осуществляющих различные виды наземного обслуживания. При этом по крайней мере один из поставщиков не может непосредственно или косвенно управляться руководящим органом аэропорта<sup>3</sup>.

В указанном документе также установлен переходный период до 2001 г. для начала функционирования в крупных аэропортах нескольких организаций.

При реализации Директивы 96/97 в различных странах возник ряд проблем. Так, основным ограничением стали следующие входные барьеры на рынки:

- лицензирование деятельности независимого оператора (которое может осуществлять как сам аэропорт, так и специализированные организации);
- обязательные требования к оператору (например, специализированная подготовка персонала в области стандартов безопасности, финансовая устойчивость оператора, страхование деятельности, осуществление бизнес-планирования, получение сертификата стандарта ИСО).

Также в разных странах существенно отличается продолжительность действия лицензирования, например, в Великобритании, Германии, Испании и Дании необходимые

<sup>3</sup> Официальный сайт Комиссии ЕС, департамент транспорта и инфраструктуры. URL: [http://ec.europa.eu/transport/air/airports/ground\\_handling\\_market\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/airports/ground_handling_market_en.htm).

разрешения выдаются на 7 лет, а в Португалии — не более чем на год.

Результат внедрения положений Директивы 96/97 существенно отличался в зависимости от размера рынка наземного обслуживания в странах ЕС. Так, в среднем по странам ЕС-15 доля аэропортов, подпадающих под регулирование, составляла 40–45%, при этом в некоторых странах этот уровень составлял 75–80%<sup>4</sup>. Однако существуют и обратные примеры — в 18 аэропортах Испании экономически нерационально осуществлять услуги по наземному обслуживанию другим участникам рынка, кроме базового оператора — национальной компании *Iberia*.

Еще один фактор ограничения на вход — доминирование одного крупного игрока на рынках наземного обслуживания, которым является в некоторых случаях базовая авиакомпания аэропорта. Так, например, дочерняя компания авиакомпании *Finnair* — *Nortport* в 2009 г. занимала 58% объема наземного обслуживания аэропорта Хельсинки, дочерние компании авиакомпании *SAS* — *ISS* и *Blue1* — 13,1%. Следовательно, на долю независимых операторов этого аэропорта приходится не более 30% рынка. Тенденция характерна и для остальных рынков ЕС: по данным 26% аэропортов ЕС-27 (2008 г.), не аффилированных с базовыми авиакомпаниями аэропортов, операторам, осуществляющим наземное обслуживание, доступно только 20% рынка.

Несмотря на все эти ограничения, результаты внедрения Директивы 96/97 к 2009 г. были следующими:

- стоимость наземного обслуживания в 75% аэропортах, которые попали под действие регулирования, снизилась с 2002 по 2007 гг. на 5–10%;

- прибыльность деятельности операторов наземного обслуживания в условиях конкуренции примерно в 2 раза ниже, чем в условиях монополии;

- увеличилась загрузка аэропортов в ночное время, в том числе за счет авиакомпаний сектора *low-cost*;

- увеличилось количество авиакомпаний, оказывающих услуги по наземному обслуживанию самостоятельно;

- значительно увеличилось количество независимых компаний по наземному обслуживанию.

Наибольшую нагрузку от введения данной Директивы испытала система безопасности аэропортов, так как увеличилось количество временного персонала и единиц техники. Однако в целом процесс либерализации рынков выявил дополнительные резервы развития воздушного транспорта стран ЕС и оказал существенное влияние на экономическую и социальную среду, развитие пассажирской и грузовой авиации.

### **Российская практика либерализации рынков наземного обслуживания в аэропортах**

Практика введения Директивы 96/97 оказала существенное влияние на российское государственное регулирование рынков естественных монополий в аэропортах. Так, многие принципы данного документа нашли отражение в Правилах обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 22.07.2009 № 599.

В отличие от сферы наземного обслуживания аэропортов стран ЕС, правила недискриминационного доступа устанавливают более общие принципы и порядок доступа потребителей к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах, повышение прозрачности отношений операторов аэропортов и авиакомпаний и защиты интересов участников рынка, способствуют созданию дополнительных условий для развития конкуренции между операторами аэропортовых услуг, обеспечивают недискри-

<sup>4</sup> Официальный сайт Комиссии ЕС. URL: [http://ec.europa.eu/transport/air/airports/observatory\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/airports/observatory_en.htm).

минационный доступ к аэропортовому обслуживанию. Кроме того, данные правила регулируют отношения в сфере авиатопливообеспечения.

Анализ рынков аэропортовых услуг в аэропортах федерального значения, проведенный ФАС России, показал наличие выделившихся в 2009–2010 гг.<sup>5</sup> самостоятельных сегментов рынков по отдельным видам наземного обслуживания:

- в сфере наземного обслуживания в отдельных сегментах рынка осуществляют деятельность от 2 до 7 операторов;
- услуги (работы) по инженерно-авиационному обеспечению авиационной техники и техническому обслуживанию воздушных судов;
- услуги по клинингу (очистке, уборке) и экипировке ВС;
- услуги (работы) по обеспечению бортовым питанием пассажиров и экипажей ВС;
- услуги (работы) по коммерческому обслуживанию пассажиров;

• услуги (работы) по обработке багажа, грузов, почты;

• услуги (работы) по обслуживанию коммерческих воздушных перевозок авиаперевозчиков, выполняющих рейсы деловой авиации.

При этом наиболее значимым результатом введения правил недискриминационного доступа стало изменение схемы реализации авиакеросина в аэропортах федерального значения. Так, вместо предоставления комплексной услуги авиатопливообеспечения (заправка «в крыло»), авиакомпании получили возможность самостоятельно закупать, хранить и осуществлять заправку авиакеросином в аэропортах.

В результате в 2010 г. по сравнению с 2009 г. произошло резкое изменение конкурентной среды услуг топливно-заправочных комплексов аэропортов (табл. 1), в частности, резко снизилось количество аэропортов, предоставляющих только комплексные услуги авиатопливообеспечения.

Таблица 1

Количество аэропортов, предоставляющих разные услуги<sup>6</sup>

Схема организации оказания услуг по обеспечению авиаГСМ	До утверждения правил доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах (2009 г.)	После утверждения правил доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах	
		2010 г.	1 кв. 2012 г.
Комплексная услуга авиатопливообеспечения	26	17	14
Хранение топлива поставщиков	8	8	8
Комплексная услуга авиатопливообеспечения, хранение топлива авиакомпаний	6	3	5
Комплексная услуга авиатопливообеспечения, хранение топлива поставщиков	2	7	8
Хранение топлива поставщиков и авиакомпаний	3	2	2
Все виды услуг	4	10	10

<sup>5</sup> Официальный сайт федеральной антимонопольной службы России. URL: [http://fas.gov.ru/analytical-materials/analytical-materials\\_30700.html](http://fas.gov.ru/analytical-materials/analytical-materials_30700.html).

<sup>6</sup> Данные систематизированы на основе сведений официальных сайтов аэропортов федерального значения.

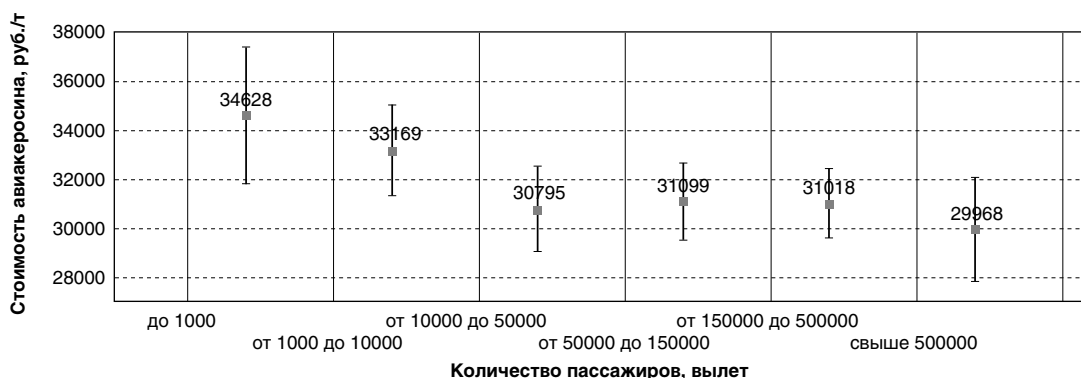


Рис. 1. Размах вариации стоимости авиатоплива в аэропортах<sup>7</sup>

Для того, чтобы оценить экономический эффект от осуществления деятельности нескольких топливных операторов аэропорта, необходимо разделить аэропорты по уровню пассажиропотока, так как объем постоянных затрат на осуществление деятельности будет существенно варьироваться.

Анализ данных о зависимости стоимости на авиатопливо от количества вылетающих пассажиров на основе оценки среднего значения и размаха вариации, по данным января 2012 г., представлен на рис. 1.

Как видно из данных, среднее значение стоимости авиатоплива в аэропортах с объемом вылета менее 1000 пассажиров в год на 15% выше, чем в крупнейших аэропортах Российской Федерации.

Для анализа эффективности конкуренции аэропорты федерального значения были разделены на 4 группы по количеству вылетающих пассажиров — от 10 до 50 тыс. в год (Воркута, Когалым, Чебоксары), от 50 до 150 тыс. (Грозный, Ульяновск, Магадан), от 150 до 500 тыс. (Самара, Калининград, Уфа), более 500 тыс. (московский авиаузел, Владивосток, Сочи).

Анализ выявил позитивный эффект от развития конкуренции на рынках, которые ранее относились к субъектам естественных монополий. Так, в среднем це-

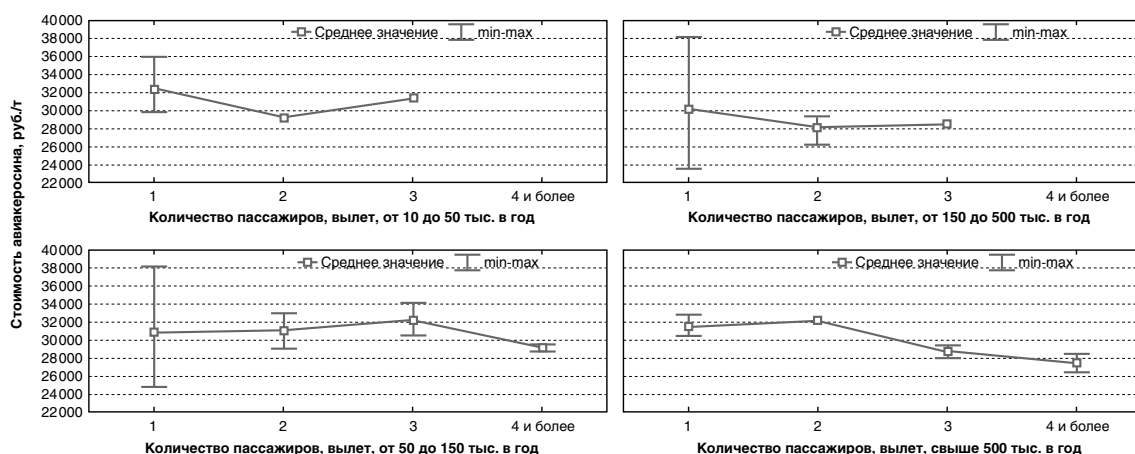
на авиатоплива, при наличии нескольких топливных операторов, на 15% ниже, чем в условиях монополии для крупнейших аэропортов, и на 7,5% ниже для аэропортов объемом пассажиропотока выше среднего (рис. 2).

Кроме того, меры по развитию конкуренции давали не только прямой, но и косвенный эффект, так как региональные аэропорты были вынуждены пересмотреть ценовую политику на авиатопливо, чтобы выдержать конкуренцию с аэропортами московского авиаузла, представляющими наиболее дешевое авиатопливо в Российской Федерации.

Опыт применения правил недискриминационного доступа к услугам субъектов естественных монополий также оказал существенное влияние на рынки наземного обслуживания и стал причиной структурных изменений и более эффективного использования аэропортовой инфраструктуры.

Однако практика рассмотрения дел о нарушениях антимонопольного законодательства указывает на наличие структурных проблем в области доступа в аэропортовой инфраструктуре, особенно в части авиатопливообеспечения. Так, с 2010 г. по 1 квартал 2012 г. ФАС России рассмотрено более 30 дел, связанных с установлением монополично высоких цен на авиакеросин и отказом в доступе к хранению и заправке воздушных судов как для авиа-

<sup>7</sup> Рассчитано на основе данных центральной клиринговой палаты на транспорте, сведения включают 320 аэропортов Российской Федерации.



**Рис. 2.** Размах вариации данных о стоимости авиатоплива в аэропортах с различным уровнем пассажиропотока

компаний, так и для нефтяных компаний<sup>8</sup>. Кроме того, наблюдается тенденция развития вертикально-интегрированных субъектов, осуществляющих весь комплекс наземного обслуживания или топливное обеспечение в нескольких аэропортах в пределах одного федерального округа, — таких как группа компаний «Аэрофьюэлс» или группа «Базовый элемент» (дочерняя компания «Базэл Аэро» — оператор аэропортов Сочи, Краснодара, Геленджика, Анапы, Ейска<sup>9</sup>), что в перспективе может оказывать существенное воздействие на входные барьеры на соответствующие рынки.

## Заключение

В настоящее время ФАС России подготовлена новая редакция правил недискриминационного доступа, учитывающих ограничения, сложившиеся при развитии конкурентных отношений на рынках наземного обслуживания в аэропортах.

В частности, в проекте устанавливается более полный перечень инфраструктуры аэ-

ропортов, на которую распространяется регуляторное воздействие<sup>10</sup>.

С учетом практики ЕС по регулированию деятельности в аэропортах единым оператором (например, дочерней структурой авиакомпании), устанавливаются следующие перечни и порядок:

- перечень существенных условий договора на предоставление услуг в аэропорту, заключаемого главным оператором (оператором) аэропорта с потребителями;
- перечень существенных условий договора, заключаемого главным оператором с операторами или самообслуживающимися потребителями, на предоставление объектов инфраструктуры, с использованием которых могут быть оказаны услуги по наземному обслуживанию в аэропорту;
- порядок доступа к услугам по приему малых воздушных судов, осуществляющих нерегулярные и/или разовые перевозки с учетом специфики авиации общего назначения, в частности, деловой авиации.

Кроме того, вводится норма, предписывающая главному оператору аэропорта с годовым объемом пассажирских перевозок

<sup>8</sup> Сайт содружества авиационных экспертов. URL: <http://www.aex.ru/news/2012/6/3/95696/>.

<sup>9</sup> Официальный сайт группы «Базовый элемент». URL: <http://www.basel.ru/structure/avia/>.

<sup>10</sup> Официальный сайт Федеральной антимонопольной службы России. URL: [http://fas.gov.ru/legislative-acts/legislative-acts\\_50963.html](http://fas.gov.ru/legislative-acts/legislative-acts_50963.html).

более 1 млн пассажиров или грузооборота не менее 25 тыс. т предоставлять объекты инфраструктуры не менее двум операторам (один из которых не должен быть аффилирован). В аэропортах с объемом перевозок более 5 млн пассажиров и грузооборотом не менее 100 000 т — не менее трех операторов (один из которых не должен быть аффилирован).

Статистический анализ ценообразования на услуги топливообеспечения показывает, что непродолжительная практика России по либерализации рынков наземного обслуживания в аэропортах уже дала первые результаты, которые могут быть усилены дифференциацией норм в зависимости от размера деятельности аэропортовых комплексов.

### Список литературы

1. Possible revision of Directive 96/67/EC on access to the groundhandling market at Community airports // European Commission Directorate-General Energy and Transport.
2. Постановление Правительства РФ от 22.07.2009 № 599 «Об утверждении Правил обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах».
3. Рубин Ю. Б. Конкуренция: упорядоченное взаимодействие в профессиональном бизнесе. М.: Маркет ДС, 2010.
4. Ярошевич Н. Ю. Конкуренция на рынке аэропортовых услуг: особенности развития и формы существования // Современная конкуренция. 2011. № 2.

---

*O. Smirnova, MFPU «Synergy», Moscow, smirnovaolga1978@mail.ru*

*O. Smirnov, MFPU «Synergy», Moscow, smirnovoleg1952@mail.ru*

### DEVELOPMENT COMPETITION OF GROUND HANDLING MARKET: REGULATION PRACTICE OF RUSSIAN FEDERATION AND EU

The liberalization of natural monopolies ground handling markets began with the adoption of the 1996 EU Directive 96/97 in EU. Development competition of ground handling in Russia began in 2009 after adopted rules of access to services of natural monopolies in airports. This work is devoted to a comparative analysis of the effectiveness of the regulatory impact on the defect structure of these markets.

**Key words:** market liberalization, natural monopolies, ground handling at airports, the regulatory impact.