

УДК 338.246.025.2

А. Аль-Тмейзі, здобувач
Інституту світової економіки і
міжнародних відносин НАН України

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ В СФЕРІ ПРИРОДНИХ МОНОПОЛІЙ НА ПРИКЛАДІ СВІТОВОЇ ГАЛУЗІ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті аналізується, що в умовах переходу до ринку, зміни форм власності й управління, винятки прямої адміністративної підпорядкованості аеропортів зазнали істотних змін функції державного керування їхньою діяльністю. У зв'язку з обмеженням бюджетних ресурсів державні інвестиції в основному направляються на об'єкти, які забезпечують безпеку польотів, авіаційну безпеку і стійке функціонування авіапідприємств.

Ключові слова: авіаперевезення, державне керування, аеропорти, інвестиції.

Аль-Тмейзі А. Государственное регулирование в сфере природных монополий на примере международной отрасли авиатранспорта.

В статье анализируется, что в условиях перехода к рынку изменения форм собственности и управления, исключения прямой административной подчиненности аэропортов претерпели существенные изменения функции государственного управления их деятельностью. В связи с ограничением бюджетных ресурсов государственные инвестиции в основном направляются на объекты, которые обеспечивают безопасность полетов, авиационную безопасность и устойчивое функционирование авиапредприятий.

Ключевые слова: авиатранспорт, государственное управление, аэропорты, инвестиции.

Al-Tmezy A. The State regulation in the area natural monopolies Liga on an international aviation industry.

The article analyzes that in the transition to market changes in ownership and management, exceptions, direct administrative subordination airports, has undergone significant changes in the functions of state management of their activities. Due to limited budget resources of state government investment is mainly directed to objects that provide safety, aviation safety and stable operation of airlines.

Key words: air transportation, public domain, airports, investments.

Головною особливістю інвестиційної політики є необхідність створення сприятливої сфери для розширення позабюджетних джерел фінансування притягнення приватних інвестицій, у тому числі іноземних. Узагальнення фактичного досвіду розвитку окремих аеропортів показує реальні можливості проведення такої політики.

У даний час Президентом і Урядом України звертається особлива увага на посилення функцій державного регулювання в сфері природних монополій. До цієї сфери відносяться і аеропорти. У ринкових умовах основними формами державного регулювання діяльності аеропортів є: регулювання ставок за аеропортові послуги; демонополізація і перехід на ринкові відносини; проведення інвестиційної політики; створення нормативно-правової бази тощо.

Для України вкрай важливим є досвід Російської Федерації у реалізації інвестиційної політики.

Знаходження реальних шляхів притягнення інвестиційних ресурсів можливо тільки за умови активної взаємодії в рішенні цих питань аеропортів місцевих органів влади. Так, для цілей розвитку Пулково проводиться робота з залученням фінансових засобів ЄБРР, проводяться переговори по використанню індійського боргу для завершення будівництва аеропорту "Федоровака" (Омськ), Гірничопромисловою компанією здійснюється будівництво ВПС у Благовещенську. Для притягнення інвестицій створюється Об'єднання компаній США, Трансбуда і Фонду Президентських програм Росії.

Однією із форм державної підтримки є надання аеропортам податкових пільг. До інвестування розвитку аеропортів необхідно активніше залучати авіакомпанії, безпосередньо зацікавлені в підвищенні якості наземного обслуговування пасажирів. У цьому питанні є позитивний досвід таких авіакомпаній, як Іст-Лайн, Аерофлот і Трансаеро. Актуальною є задача розробки схем фінансування витрат на розвиток аеропортів із притягненням різноманітних джерел. Такі схеми і механізми, що відбивають стратегію і пріоритети розвитку, повинні бути розроблені для кожного з федеральних аеропортів.

Проведення цінової політики в сфері аеропортових послуг є функцією державного регулювання діяльності аеропортів.

Головним у цьому питанні є підтримка збалансованості ставок за послуги в такій пропорції, щоб з одного боку, забезпечити постійний розвиток аеропортів, а з другого – щоб ріст вартості цих послуг мав економічно обґрунтовані межі. Ріст вартості аеропортових послуг значною мірою пояснюється ростом цін на споживані ресурси, податками, інфляцією і низкою інших чинників. Так, визначеним тягарем у видатковій частині більшості аеропортів є об'єкти соціальної сфери. Проте збільшення вартості аеропортових послуг може привести до втрати споживачів.

Необхідно передавати ці об'єкти в муніципальну власність. З цією метою важливо проаналізувати експлуатаційну діяльність аеропортів і здійснити комплексні заходи для зниження собівартості послуг. Що стосується прибутків аеропортів, то в даний час для умов Росії їхня основна частка формується за рахунок зборів за зліт-посадку і складає більш 50 % від загальних прибутків. Проте у світовій практиці цей показник значно нижче.

У умовах монопольного положення аеропортів не працюють конкурентні стимули підвищення сервісу на технологічних лініях, які обслуговуються самим аеропортом. У той же час у разі передачі цих ліній безпосередньо авіакомпаніям у них з'являється прямиий інтерес до модернізації відповідних помешкань і оснащення аеровокзалу. Тобто вони виступатимуть не пасивними, а прямими інвесторами по модернізації інфраструктури аеропортів.

Необхідний подальший розвиток конкурентних відносин в інфраструктурі аеропортів. Мається на увазі організація на конкурсній основі комерційних підприємств по окремих напрямках аеропортової діяльності (паливозаправні, вантажні комплекси, структури кейтерингу та ін.), а також багатьох видів неавіаційної діяльності. Задачею ФАС РФ є активне регулювання демонополізацією аеропортової діяльності. Крім того, питання взаємодії аеропортів з авіакомпаніями в обов'язковому порядку знайдуть відбиток у розроблювальних нормативних і правових актах.

Виходячи з результатів аналізу діяльності технологічно зіставної з авіапідприємствами Російської Федерації, для розробки програми розвитку авіатранспорту України можливо рекомендувати наступне.

Можливості державного бюджету стосовно фінансування авіакомпаній обмежені. З другого боку, досвід країн СНД доводить, що авіакомпанії при обґрунтованому бізнес-плануванні здатні самостійно або з залученням різних форм кредитів та спільної діяльності самофінансуватись. Крім того, в умовах сучасної сегментації ринку авіаперевезень існуючих в Україні авіакомпаній досить для забезпечення потреб споживачів.

Інша справа – нагальна потреба в фінансовій підтримці модернізації розвитку аеропортів. Фактично відроджувані аеропорти є складовою частиною світових транспортних коридорів. Тобто їх ефективне функціонування само по собі джерело авіації, а також і єдиної транспортної системи в цілому.

Звичайно, не можна однозначно рекомендувати переносити досвід залучення інвестицій (дивися вище) в інших економічних системах. Але майже однозначно досвід пошуку власних джерел (амортизація, нерозподілений прибуток), позикових (банківські та комерційні кредити), залучених (спільна діяльність, участь різних технологічних ланок, акціонування та ін.) – це прямий шлях до підвищення ефективності використання існуючого виробничого потенціалу авіапідприємств.

Розробка методичних положень по оцінці реструктуризації авіатransпортних підприємств спирається на вибір та обґрунтування перспективного прогнозу авіаційних перевезень за участі українських підприємств.

Відокремлення аеропортів від авіазагонів – це лише перший і необхідний крок до демонополізації в сфері авіаційного транспорту. Для забезпечення ефективної діяльності аеропортів у ринкових умовах бажано провести їх акціонування, що практично вже зробили всі розвинуті країни світу. Акціонування аеропортів України відбувається на основі концепції розвитку національної мережі аеропортів – це визначено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29 серпня 2001 р. №401-р.

Для підтримання необхідного балансу інтересів держави, регіону, міста, окремих юридичних та фізичних осіб у сфері аеропортових послуг проведено акціонування українських аеропортів. Було приділено велику увагу гармонійному і скоординованому розвитку усієї національної мережі аеропортів.

Реалізуючи першочергові заходи щодо забезпечення державної підтримки цивільної авіації, необхідно скасувати або ввести пільгове оподаткування земельних площ, які займають аеропорти.

Згідно з концепцією розвитку цивільної авіації України, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1996 р. №1587, аеропорти поділяються на категорії залежно від їх значення: головний аеропорт, регіональні й обласні аеропорти та аеропорти місцевого значення [3].

Головний аеропорт країни – аеропорт "Бориспіль" забезпечує виконання основного обсягу пасажирських та вантажних міжнародних авіаперевезень. Регіональні аеропорти у містах Сімферополь, Одеса, Донецьк, Харків, Львів, Дніпропетровськ – аеропорти розташовані у регіонах з потужним економічним потенціалом. Аеропорти місцевого значення розташовані в обласних містах, промислових центрах, курортних зонах. Вони мають тісну взаємодію в своїй діяльності з головним та регіональними аеропортами.

Як зазначалося, в 2000 р. почалося зростання обсягів авіаперевезень пасажирів з аеропортів. Аналіз показує, що зростання відбулося в основному у семи аеропортах. Це основні аеропорти України, які мають річний обсяг відправлень пасажирів від 40 до 1200 тис. чол.

На сьогодні такі обсяги мають аеропорти "Бориспіль", "Сімферополь", "Київ(Жуляни)", "Одеса", "Донецьк", "Дніпропетровськ", "Львів". Саме завдяки їхній діяльності, починаючи з 2000 року, відправлення пасажирів за рік зросли з 1,282 млн чол. до 1,337, тобто на 4,3%. У 2003 р. відправлення зросли ще на 27,7% . Ці аеропорти здатні не тільки до бездотаційної діяльності, а й знаходять можливість розвиватися, використовуючи вітчизняні та іноземні інвестиції.

У 2003 р. Міністерство транспорту України схвалило програму розвитку аеропортів України на період до 2010 року.

Програму розвитку аеропортів України розроблено з метою стабілізації їх роботи, підвищення рівня безпеки польотів, авіаційної безпеки, якості обслуговування пасажирів та повітряних суден, розвитку авіаційних перевезень на внутрішніх і міжнародних лініях. Актуальність розроблення та реалізації

програми обумовлена необхідністю інтеграції України в міжнародну систему цивільної авіації з метою залучення додаткових обсягів міжнародних перевезень, наближення до міжнародних стандартів термінів перевезень пасажирів та вантажів.

Програма містить характеристику сучасного стану аеропортів, аналіз їх сучасних потенційних можливостей, відображає головні проблеми, що стоять перед аеропортами, шляхи їх розв'язання, необхідні обсяги та джерела фінансування розвитку аеропортів.

У програмі відзначається, що у зв'язку з різким спадом авіаційних перевезень (у 12–15 разів) більшість аеропортів знаходиться у важкому фінансовому стані. Це привело до різкого зменшення доходів аеропортів, більшість з них протягом останніх років практично не розвивались і не оновлювали свої основні фонди.

Технічне оснащення більшості аеропортів знаходиться на низькому рівні. За останні 10 років в більшості з них практично не проводилося оновлення, капітальний ремонт аеродромних покриттів та заміна обладнання. Більшість аеродромів потребують капітального ремонту, повної або часткової реконструкції.

Заходи щодо утримання аеродромів не відповідають нормативам, що призводить до передчасного зносу твердих покриттів та обладнання. Більшість аеропортів не мають коштів для підтримання аеродромів у робочому стані.

Особливо в незадовільному стані знаходиться світлосигнальне обладнання. На 2008 р. в аеропортах функціонувала 31 світлосигнальна система. Із цієї кількості лише 4 працюють у межах заводського ресурсу, інші – від 3 до 20 років за межами ресурсу.

Програмою передбачено розвиток основних аеропортів України всього на суму 2,83 млрд грн. Із загальної суми на підтримання сертифікаційної придатності – 654,59 млн грн., на розвиток аеропортів та підвищення рівня обслуговування пасажирів – 2,18 млрд грн.

У державних аеропортах за рахунок власних коштів передбачено виконати заходи на суму 1,13 млрд грн., за рахунок місцевих бюджетів – на суму 16,02, за рахунок інвестицій – на суму 1,38 млрд грн.

В аеропортах, які знаходяться у комунальній власності, за рахунок власних коштів передбачено виконати заходів на суму 6,44 млн грн., за рахунок місцевих бюджетів – на суму 32,82, за рахунок інвестицій – на суму 11,312 млн грн.

В аеропортах, які підпорядковані Мінпромполітики України, за рахунок власних коштів намічено виконати заходів на суму 64,21 млн грн., за рахунок місцевих бюджетів – на суму 76,0 тис. грн.

В аеропортах, які управляються приватними структурами, за рахунок власних коштів передбачалося виконати заходів на суму 37,9 млн грн., за рахунок місцевих бюджетів – на суму 250,0 тис. грн., за рахунок інвестицій – на суму 13,32 млн грн.

Для досягнення зазначених цілей пропонується вирішити наступні завдання: підтримання аеропортів у стані, який забезпечує безпеку польотів, оновлення основних фондів та їх подальший розвиток; збільшення пропускної спроможності аеропортів; створення міжнародного вузлового аеропорту на базі ДМА "Бориспіль"; підвищення рівня обслуговування пасажирів, вантажної клієнтури авіакомпаній; забезпечення охорони навколишнього природного середовища в районі аеропортів; скорочення питомих витрат енергоносіїв.

Список використаної літератури:

1. Офіційний сайт Аерокосмічного порталу України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.space.com.ua.
2. Офіційний сайт аеропорту "Бориспіль" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.airport-boryspil.kiev.ua.
3. Офіційний сайт Авіакомпанії "АероСвіт" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.aerosvit.ua.
4. Офіційний сайт Міжнародного аеропорту "Київ" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.airport-kiev.narod.ru.
5. Офіційний сайт Міністерства транспорту та зв'язку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.avia.gov.ua.

Стаття надійшла до редакції 01.12.2011 р.