

Савин Максим Валерьевич

старший консультант

АО «ПрайсвоटरхаусКуперс Аудит»

г. Москва

ОСОБЕННОСТИ И ОЦЕНКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗАРУБЕЖНЫХ АЭРОПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ НА ПРИМЕРЕ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ И США

Аннотация: в статье рассматриваются особенности деятельности зарубежных аэропортовых комплексов на примере Западной Европы и США. Автором изучаются годовые отчеты аэропортов, а также статистические данные. В результате анализа деятельности иностранных аэропортов доказана необходимость развития неавиационных видов деятельности.

Ключевые слова: аэропортовая деятельность, авиационная деятельность, неавиационная деятельность, операционные затраты, аэропортовые комплексы.

К основным особенностям функционирования аэропортовых комплексов Российской Федерации можно отнести тот факт, что они долгое время находились под непосредственным руководством государственных органов в условиях отсутствия конкуренции. Это несомненно нашло свое отражение в применяемых подходах к организации их деятельности. Сегодня основной тенденцией развития гражданской авиации является стремление к адаптации аэропортов к рыночным реалиям, а также достижению возможности принимать ответные меры на воздействия конкурентной среды. Несмотря на то, что в странах Западной Европы и США отсутствует повсеместный подход к либерализации данной деятельности, однако оказание услуг аэропортовыми комплексами осуществляется на рыночных условиях. Ввиду этого имеет смысл рассмотреть основные показатели аэропортовой деятельности данных регионов.

Рассуждая об особенностях ведения деятельности иностранными государствами в сфере гражданской авиации стоит отметить основные формы собственности. На сегодняшний день остается достаточно большой перечень стран, в которых аэропортовые комплексы полностью принадлежат государству. Среди таких стран, прежде всего, стоит отметить следующие: Греция, Испания, Финляндия, Франция, Швеция. К государствам, где аэропорты в той или иной степени принадлежат частным лицам, можно отнести Германию, Великобританию, США.

Будучи важной сферой для хозяйственной жизни общества аэропортовые комплексы также подлежат государственному регулированию. Так, например, в Великобритании данная функция возложена на Управление гражданской авиации (the Civil Aviation Authority). В Германии эту роль выполняет Федеральное управление гражданской авиации (the Federal Office of Civil Aviation Luftfahrt-Bundesamt – LBA). Схожий орган государственной власти также присутствует в Швеции – Администрация гражданской авиации (The Swedish Civil Aviation Administration – Luftfartsverket). Аналогичные ведомства, агентства и прочие структуры представлены в большинстве стран. Основными задачами данных субъектов является поддержание авиационной безопасности, обеспечение бесперебойного авиасообщения, государственная регистрация и контроль воздушных судов.

Любопытно отметить, что аэропорты США находят по большей части в государственной собственности с небольшим преобладанием доли частной собственности. Полная приватизация аэропортовых комплексов была отвергнута ввиду того, что данная мера может приводить к снижению управления объектом. Такой вывод стал возможен ввиду наличия негативного опыта сдачи в аренду аэропорта Мидвей (Midway) Чикаго, в результате которой у данного аэропорта образовался высокий уровень задолженности перед кредиторами без наличия доступных источников ее финансирования. Еще одной особенностью аэропортовых комплексов США является отсутствие распределения финансового резуль-

тата, полученного за отчетный период. Чистая прибыль направляется на развитие аэропорта, либо на принятие необходимых мер для снижения аэропортовых сборов, что в результате оказывает воздействие на стоимость перелета [2].

Говоря об обслуживаемом пассажиропотоке, стоит подчеркнуть значительный объем авиаперевозок по сравнению с отечественной практикой (рисунок 1). Приведенная гистограмма свидетельствует о том, что общее число пассажиров, воспользовавшихся услугами авиакомпаний в течение 2014 года, является достаточно низким по сравнению с другими странами. Так, общий объем перевозок в 2014 году составил величину, сопоставимую с объемами гражданской авиации ФРГ. Однако принимая во внимание численность населения обеих стран, можно сделать вывод, что в Российской Федерации наблюдался недостаток данного вида услуг [1].

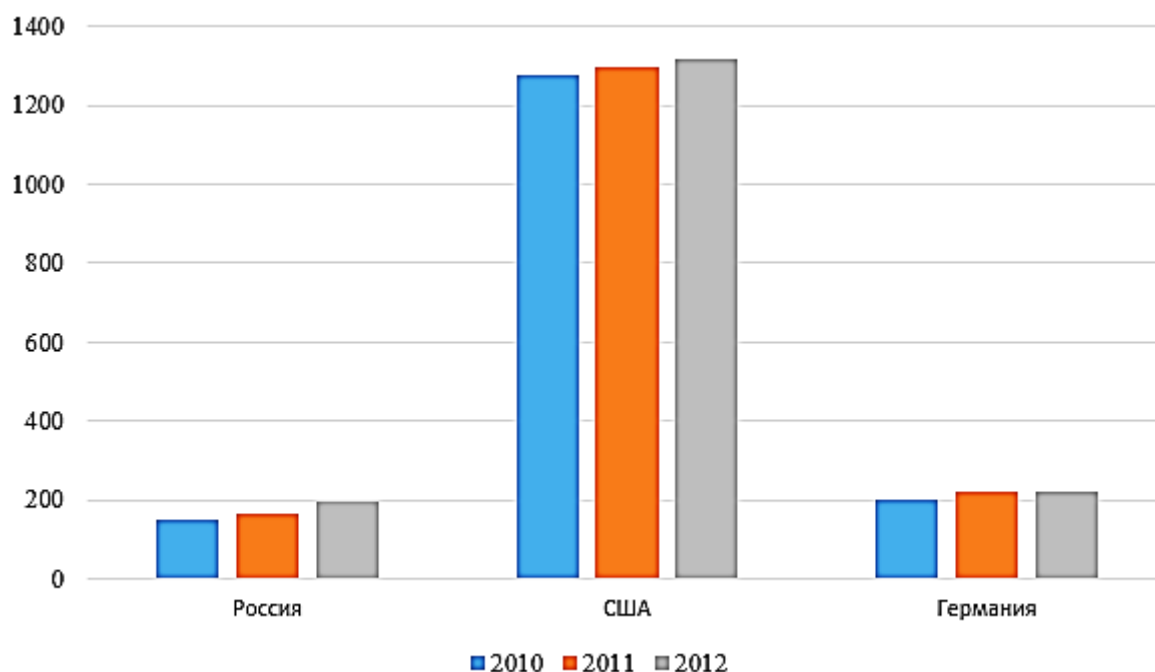


Рис. 1. Сравнение объема пассажиропотока за 2010–2012 гг., млрд пассажиро-километров

Помимо этого, учитывая низкий уровень технической оснащенности отечественных аэропортов, удельный пассажиропоток в 4 735 тыс. чел. может быть чрезмерно большим для отдельных объектов гражданской авиации. При этом ко-

личество аэропортовых комплексов также сопоставимо с их количеством в Германии, что свидетельствует о недостаточно развитой сети в Российской Федерации. Количество аэропортов в США в 12 раз больше, нежели в России. Это приводит к росту конкуренции между отдельными комплексами на определенной территории, в результате повышая доступность услуг гражданской авиации населению.

Ввиду развития высокого уровня конкуренции между аэропортовыми комплексами структура их доходов существенно отличается от той, которая наблюдается в отечественных аэропортах

Данный тезис был подтвержден эмпирическими данными в отношении полученных доходов аэропортами Западной Европы и США. Для этих целей были отобраны аэропорты следующих городов: г. Женева (Швейцария), г. Копенгаген (Дания), г. Париж (Франция) и г. Сан-Диего (США). Полученные результаты исследования показали, что, хотя доля выручки от неавиационной деятельности не превалирует в общей структуре доходов, однако она остается существенной и играет значительную роль в формировании источников финансирования деятельности аэропортовых комплексов. Так, ее удельный вес в рассматриваемых объектах гражданской авиации в 2014 году достигал порядка 42–46% (г. Женева – 46%, г. Копенгаген – 42%, г. Париж – 42%). Рассматривая аэропорты США можно говорить о том, что выручка от неавиационной деятельности составляет большую часть их доходов (г. Сан-Диего – 51%). При этом в 2013 г. доля выручки от неавиационной деятельности составляла в аэропортовом комплексе г. Женевы 49% [5], г. Копенгагена – 43% [7], г. Парижа – 42% [8], г. Сан-Диего – 50% [6].

Существенная доля выручки, не связанной с непосредственным обслуживанием воздушных судов и взаимодействием с авиакомпаниями, приводит к необходимости рассмотрения состава и структуры неавиационного вида доходов. Наибольший удельный вес приходится на доходы, полученные от осуществления коммерческой деятельности на территории аэровокзала. Прежде всего они сопряжены с размещением точек общественного питания, а также розничной

торговли. К ним также можно отнести магазины беспошлинной торговли. Общая доля такого типа доходов может варьироваться от 33% до 66% от всей неавиационной выручки (рисунок 2).

Арендные отношения связаны с прочими видами деятельности, которые зачастую не относятся к коммерческому обслуживанию пассажиров. Значительную роль играют прочие услуги, оказываемые клиентам. Среди таких услуг можно выделить паркинг, предоставление гостиничного комплекса и прочее.

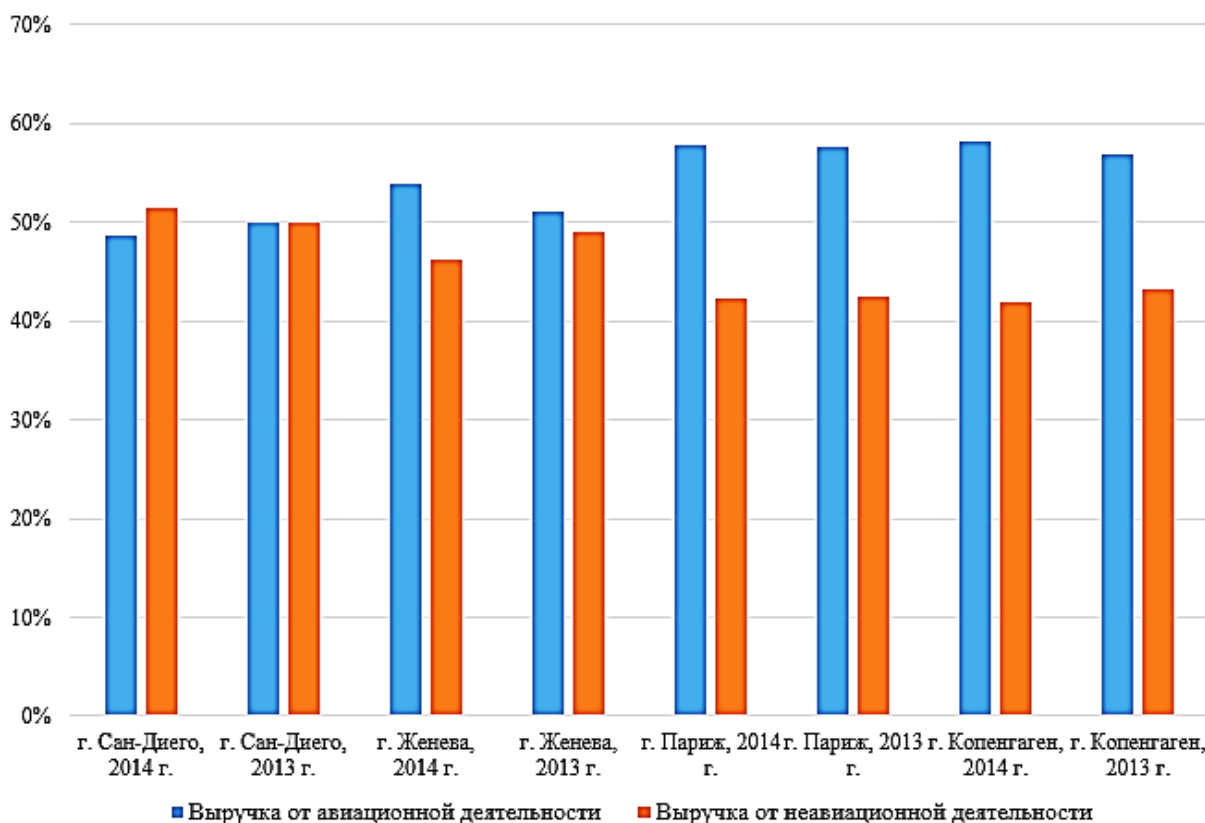


Рис. 2. Структура выручки зарубежных аэропортов по видам деятельности в 2013–2014 гг., %

Стоит отметить, что структурные характеристики выручки аэропортовых комплексов США и Западной Европы не всегда обусловлены тем, что объекты гражданской авиации находятся вблизи от крупно населенных городов. Основной причиной существенности неавиационной выручки можно назвать наличие разветвленной сети аэропортовых комплексов, что приводит к росту конкуренции между ними.

Следует отметить, что в результате анализа выручка от неавиационной деятельности было выявлено, что ее структура не является однородной (таблица 1).

Таблица 1

Структура выручки от неавиационной деятельности аэропортов

Западной Европы и США в 2013–2014 гг, %

| Тип деятельности | г. Сан-Диего | | г. Женева | | г. Париж | | г. Копенгаген | |
|----------------------------------|--------------|------|-----------|------|----------|------|---------------|------|
| | 2014 | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 | 2013 |
| Коммерческая деятельность | 49 | 48 | 48 | 49 | 33 | 32 | 66 | 65 |
| Аренда | 10 | 10 | 16 | 17 | 30 | 30 | 10 | 12 |
| Оказание услуг (отель, парковка) | 40 | 41 | 22 | 22 | 18 | 19 | 13 | 12 |
| Прочее | 2 | 1 | 14 | 13 | 18 | 19 | 11 | 11 |

Описанная тенденция наличия значительной доли доходов от неавиационных видов деятельности относится к большинству аэропортов Западной Европы и США, однако она не распространяется повсеместно. Так, например, данный вид доходов в аэропорте г. Хитроу составляет всего 31% [3], в г. Франкфурте – 37% [4], в г. Лондоне – 32% [9]. Несмотря на этот факт, выручка от неавиационной деятельности занимает стабильное положение в структуре всех доходов аэропортовых комплексов.

Далее рассмотрим структуру операционных затрат таких как аренда, затраты на персонал, амортизация основных средств, услуги ЖКХ и пр. на примере выбранных аэропортов. Наиболее существенным классом затрат аэропорта г. Сан-Диего являются амортизационные отчисления в отношении объектов основных средств. Несмотря на то, что доля этого вида затрат в 2014 году осталось неизменной по отношению к 2013 году, в денежном выражении наблюдался незначительный рост. Это связано с тем, что в 2013 году было произведено расширение территории аэровокзала, ввод в эксплуатацию которого осуществлялся постепенно. Дополнительный прирост затрат на сотрудников, а именно затрат на заработную плату работникам, непосредственно вовлеченным в оказание услуг, также был обусловлен данным фактором. (рисунок 3).

В свою очередь увеличение деловой активности привело к необходимости дополнительного привлечения третьих сторон для оказания производственных

услуг. Повышению информативности годового отчета аэропорта г. Сан-Диего способствует дополнительная детализация операционных затрат. Одной из наиболее значимых статей являются затраты, осуществленные для обеспечения безопасности пассажиров. Обособление такого класса затрат особо актуально в современных условиях. В целом стоит отметить, что структура операционных затрат аэропорта остается относительно стабильной. Это свидетельствует о всестороннем развитии его деятельности [6].



Рис. 3. Структура операционных затрат аэропорта г. Сан-Диего в 2013–2014 гг., %

Структура операционных затрат аэропорта г. Женевы также является относительно стабильной. Однако необходимо отметить рост затрат на сотрудников аэропорта на 3%. Среди факторов, обусловивших данное увеличение можно выделить выплаты в рамках пенсионных планов, участниками которых непосредственно являются работники организации. Помимо этого, в течение рассматриваемого периода времени 2013–2014 гг. наблюдался рост пассажиропотока аэропорта в среднем на 5%. (рисунок 4).

Данное обстоятельство стало основным детерминантом прироста затрат на заработную плату сотрудников аэропортового комплекса, поскольку это привело к росту численности персонала. Также наиболее существенными классами затрат являются амортизационные отчисления объектов основных средств и производственные услуги, что обусловлено характером осуществляемой деятельности [5].

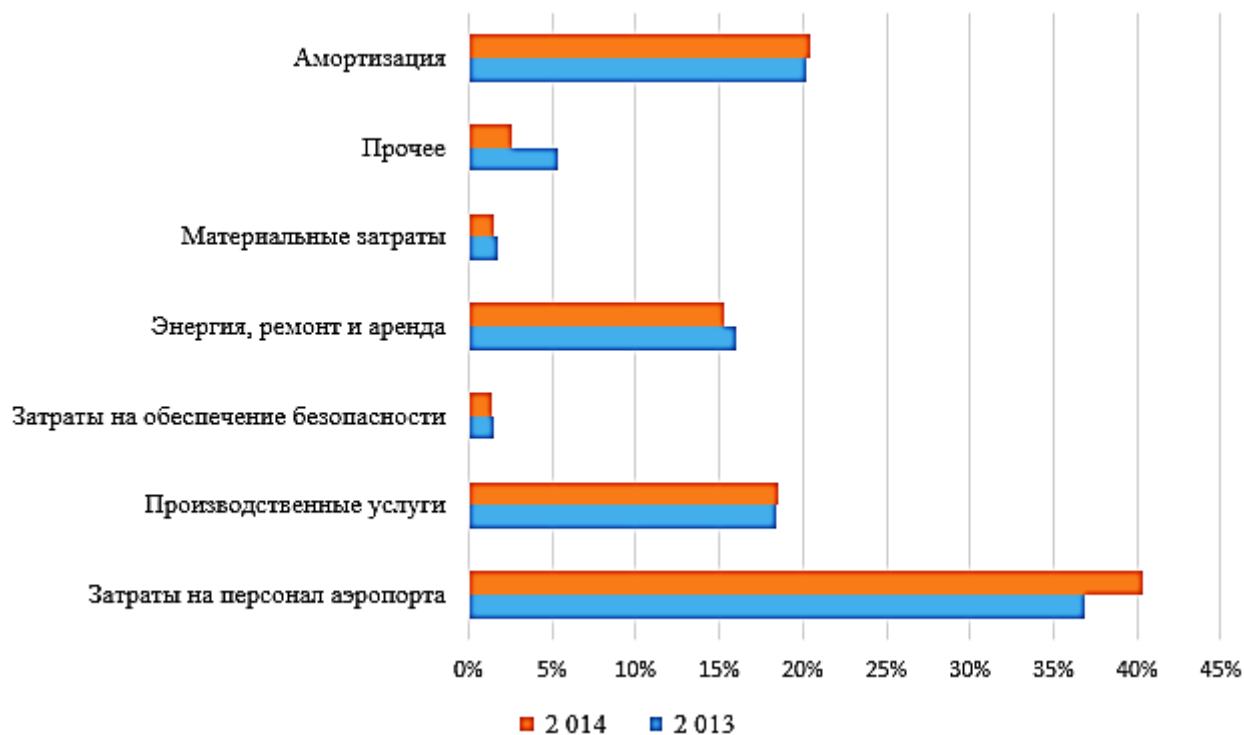


Рис. 4. Структура операционных затрат аэропорта г. Женевы в 2013–2014 гг., %

В ходе исследования выявлено, что между затратами на персонал, в частности заработной платой, и производственными услугами существует обратная зависимость. Это можно объяснить тем, что в случае отсутствия возможности осуществления обслуживания воздушных судов собственными силами или нецелесообразности данной деятельности, привлекается сторонняя организация.

Помимо деятельности аэропортов г. Сан-Диего и н. Женевы следует рассмотреть структуру операционных затрат объектов гражданской авиации г. Парижа. К основным факторам, повлекших изменения в осуществленных в течение 2014 г. затрат, можно отнести рост деловой активности, вызванный увеличением

общего пассажиропотока, а также климатические особенности данного региона. (рисунок 5).

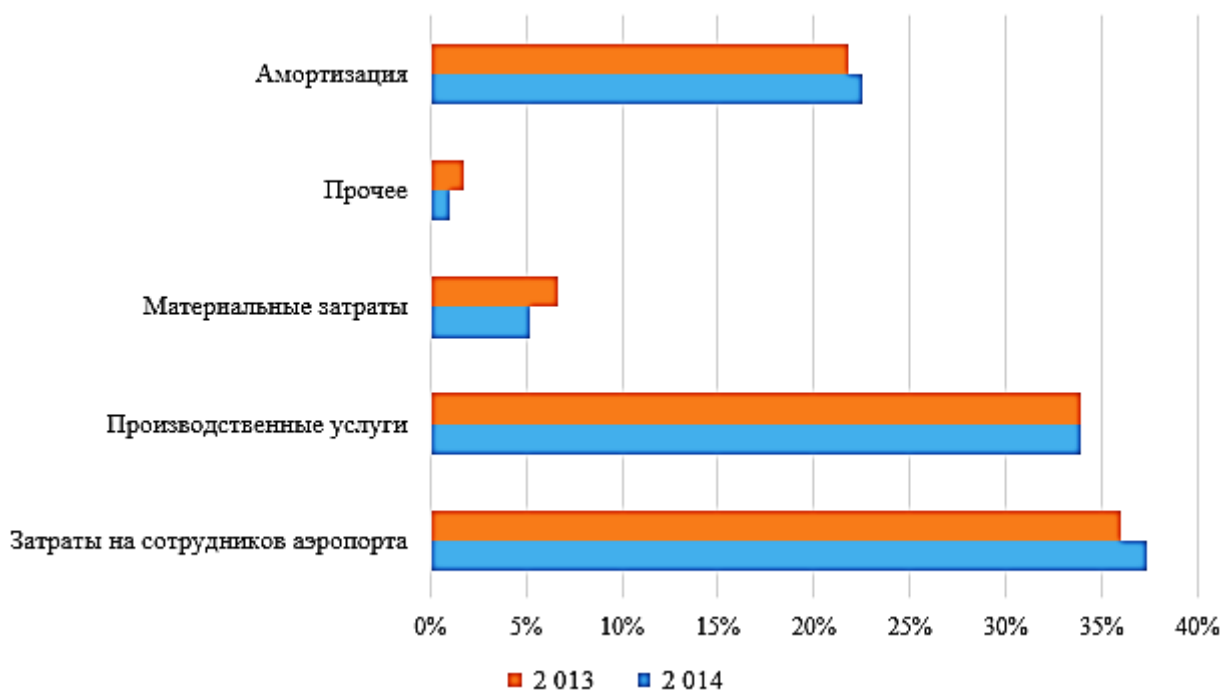


Рис. 5. Структура операционных затрат аэропорта г. Парижа в 2013–2014 гг., %

Объем перевозок рассматриваемого аэропорта сказался на росте заработной платы сотрудников, занятых в непосредственном оказании услуг, а также дополнительных амортизационных отчислениях закупленного оборудования [8].

В свою очередь, теплый зимний период привел к некоторому снижению материальных затрат, экономия которых была обусловлена сокращением материалов, используемых для целей уборки снега.

Аналогично низкий уровень детализации затрат также наблюдается в раскрываемой информации аэропорта г. Копенгагена. Основные обособленные классы представлены затратами на персонал, амортизационными отчислениями в части объектов основных средств, затратами на основную деятельность, включая ремонт, а также такого вида коммунальных услуг, как энергия (рисунок 6).

Незначительный рост доли амортизационных отчислений был вызван как заменой старого оборудования на более современные аналоги, так и закупкой

дополнительного оборудования ввиду роста пассажиропотока аэропорта. Изменению структуры затрат также способствовал более низкий уровень оказанных услуг производственного характера, в частности уборки территории аэропорта от снега, что стало возможным в рамках относительно более теплого зимнего периода [7].

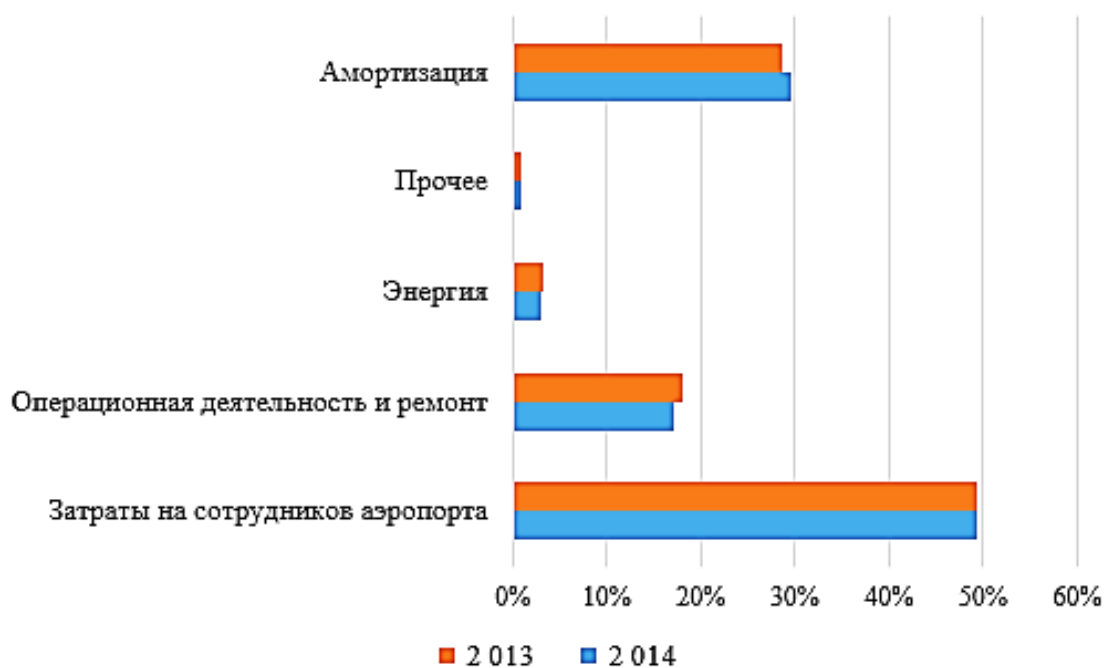


Рис. 6. Структура операционных затрат
аэропорта г. Копенгагена в 2013–2014 гг., %

Таким образом, исследование зарубежных аэропортовых комплексов показало, что в большинстве случаев доходы равномерно распределены между авиационной и неавиационной деятельностью. Значительная доля неавиационной выручки играет значительную роль в развитии аэропортов. Так, государственные органы, регулируя уровень максимальных аэропортовых сборов, обеспечивают доступность услуг, предоставляемых объектами гражданской авиации. Поэтому выручка от авиационной деятельности не должна рассматриваться в качестве основного источника финансирования развития аэропортового комплекса. В свою очередь, выручка от неавиационной деятельности не регулируется со стороны государства. Более того, перечень видов деятельности, не связанных с обеспечением полетов, является неограниченным. Ввиду этого аэропортовые комплексы

должны быть заинтересованы в развитии именно неавиационных видов деятельности. На сегодняшний день в Российской Федерации данный источник доходов используется фрагментарно, в большинстве случаев достигая лишь 10%–20% от совокупного дохода. Этот фактор частично объясняет низкую оснащенность оборудованием отечественных аэропортов, а также использование морально устаревших объектов основных средств. Рост неавиационных доходов может также снизить финансовую нагрузку на органы государственной власти в части финансирования проектов, связанных с развитием гражданской авиации.

Список литературы

1. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru/>
2. Хэмптон Л. Особенности управления и приватизации аэропортов в США / Л. Хэмптон, перевод В. Катчан // Содружество авиационных экспертов Aviation exporter [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.aex.ru/docs/2/2012/10/29/1661/>
3. Annual accounts Heathrow airport [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.heathrow.com/company/investor-centre/document-centre/annual-accounts>
4. Annual report 2014 // Frankfurt Airport [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.fraport.com/content/fraport/en/misc/binaer/investor-relationships/annual_reports/annual-report-2014/jcr:content.file/fraport-annual-report2014.pdf
5. Annual report 2014 // Geneve airport [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.gva.ch/Portaldata/1/Resources/fichiers/publications/publications_institutionnel/2014_rapportGA_EN.pdf
6. Comprehensive annual financial report // San Diego regional airport [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.san.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?EntryId=8460&Command=Core_Download&language=en-US&PortalId=0&TabId=197
7. Facts and figures 2014 // Copenhagen airport [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.cph.dk/globalassets/om-cph/investor/publikationer/ars-rapporter_uk/cph_uk_ar_report_2015_03_18_final.pdf

8. Finance release // Airport de France [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.aeroportsdeparis.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/rerelations-investisseurs/information-financi%C3%A8re/r%C3%A9sultats-et-chiffre-d'affaires/2013/release-year-results-2014.pdf?sfvrsn=6>

9. Strategic report // London city airport [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.londoncityairport.com/content/pdf/LCY-annual-update-december-2014.pdf>