



31-я Московская международная конференция "Коммерческая эффективность деятельности аэропортов ГА"

Содержание

Е. Бачурин Приветственное слово.....	3
Э. Леви Приветственное обращение.....	4
А. Пчелин Государственная политика в области развития аэропортов России.....	5
О. Труфанов Государственная программа развития региональных и местных воздушных линий.....	7
А. Хвостунков Тарифная политика как механизм государственного регулирования естественных монополий.....	9
В. Конященков Бизнес-планирование – руководство к действию.....	11
А. Стеблин Проблемы и решения взаимоотношений с аэропортами. Мнение авиакомпании.....	11
Э. Лейден Принципы построения взаимоотношений с авиакомпаниями. Развитие авиамаршрутов.....	13
М. Сахарова Использование опыта международных платежных систем в аэропортовой деятельности в сфере бизнес-авиации на территории России.....	15
В. Агафонов Экономическая безопасность предприятия. Что это?.....	16
Ю. Хюбингер Инвестиции – основной фактор развития инфраструктуры.....	17
Е. Литвин Современные методы повышения коммерческой эффективности аэропортов путем развития инфраструктуры и внедрения комплексных интеллектуальных систем.....	18

Е. Бачурин

Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта

Приветственное слово

**УВАЖАЕМЫЕ ДАМЫ И ГОСПОДА! УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!
УЧАСТНИКИ КОНФЕРЕНЦИИ!**

Постоянно растущий спрос на мировом рынке воздушных перевозок (по данным ИКАО объемы перевозок пассажиров 2005 год 2022,0 млн. пасс. – 2006 год 2105,0 млн. пасс., + 4,1%) предъявляет все новые и новые требования к развитию экономических основ деятельности авиационных предприятий. Качественное изменение требований пользователей к воздушным перевозкам инициировало крупные авиакомпании искать пути повышения эффективности своих авиалиний.

В тоже время, экономические реформы в странах СНГ привели к тому, что авиация в некоторых случаях не может конкурировать с другими видами транспорта. От этого страдают пользователи воздушного транспорта, и, как следствие, авиакомпании и аэропорты. Единственный выход из сложившейся ситуации – внедрять мероприятия по увеличению объема перевозок, чтобы заставить работать рыночные механизмы.

В связи с этим назрела жизненная необходимость проанализировать нынешнее экономическое состояние предприятий гражданской авиации и выработать пути стимулирования рынка воздушных перевозок. Параллельно с этим мы не можем стоять в стороне от процесса внедрения передового международного опыта по взаимоотношению с авиакомпаниями, касающихся договорных отношений, оценки качества обслуживания и т.п.

Разрешите также отметить и то, что организаторы традиционно затрагивают вопросы, которые важны не только для деятельности аэропортов, но и влияют на развитие Гражданской авиации в целом. К таким вопросам относится и тема настоящей конференции.

Экономические реформы вылились для аэропортов в проведение сразу нескольких сложнейших экономико-организационных преобразований. Это – разделение крупных аэропортов с авиаотрядами, разгосударствление их в форме акционирования и приватизация части имущественного комплекса аэропортов. Нельзя сказать, что все, что сделано к сегодняшнему дню, заслуживает положительной оценки. Впрочем, оценки пока рано давать. Процесс реформирования продолжается и требует постоянной корректировки в зависимости от текущего состояния. Настоящая ситуация требует новых решений, определяющих последующие шаги реформ. Эти решения должны опираться на профессиональный взгляд работников отрасли.

И в этой связи, очевидно, что вопрос коммерциализации аэропортов затрагивает очень большую сферу проблем, которые в конечном итоге сказываются на экономических показателях авиапредприятий. Это и вопросы государственного регулирования, и вопросы совершенствования юридическо-правовой базы Гражданской авиации, и организации деятельности в аэропортах, и конечно же, назначения сборов и тарифов за услуги аэропортов. Могут сказать, что это не отдельные вопросы, требующие самостоятельного решения. Все они комплексно становятся составляющей основой проблемы – стимулирования роста воздушных перевозок.

И поэтому я с удовлетворением отмечаю, что организаторы дали возможность выразить точку зрения всем заинтересованным сторонам. В программе конференции предусмотрены выступления руководителей и специалистов ведущих аэропортов, авиакомпаний и бизнес партнеров.

Думаю, что в ходе дискуссий участники конференции выработают общие подходы к решению самых актуальных вопросов сегодняшнего дня.

Разрешите мне от себя лично и от лица ФАВТ России пожелать всем участникам данного Международного форума плодотворной работы и успехов в вашем трудном, но так необходимом всем труде.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ.

Э. Леви

Торговый посланник-советник Посольства Великобритании в Москве

Приветственное обращение**INTRO**

ON BEHALF OF THE BRITISH EMBASSY, I'M DELIGHTED TO BE INVITED HERE TO WELCOME YOU ALL TO THE AIRPORTS ASSOCIATION OF RUSSIA MAY CONFERENCE AND EXHIBITION, AT THE NOVO HOTEL. MAY I PERSONALLY THANK YOUR DIRECTOR, VICTOR GORBACHEV, FOR ASKING ME TO COME ALONG. IT'S GOOD TO SEE SO MANY RUSSIAN AIRPORTS REPRESENTED.

I AM ALSO PLEASED TO WELCOME THE BRITISH CONTINGENT WHO ARE HERE TODAY, LED BY MALCOLM TRIGG, CHAIRMAN OF THE BRITISH AIRPORTS GROUP. THEY LAST VISITED RUSSIA IN NOVEMBER 2005 AND MET SOME OF YOU AT THE BRITISH EMBASSY SEMINAR. THIS WAS FOLLOWED BY AN INWARD VISIT TO THE UK LAST DECEMBER, LED BY MR GORBACHEV WITH REPRESENTATIVES FROM SIX RUSSIAN AIRPORTS WHO WITNESSED, AT FIRST HAND, UK AIRPORTS CAPABILITY AND MET A NUMBER OF UK COMPANIES.

THE UK PRESENCE HERE TODAY BUILDS ON THAT VISIT AND I HOPE THAT YOU WILL MAKE GOOD USE OF YOUR TIME HERE WITH THEM OVER THE NEXT 2 DAYS.

SECTOR CAPABILITY AND STRENGTHS

THE UK AIRPORTS INDUSTRY HAS BEEN AT THE FOREFRONT OF AIRPORT DEVELOPMENT FROM THE EARLY DAYS OF AIR TRAVEL RIGHT UP TO THE PRESENT DAY. OUR STRENGTHS COVER ALL THE DISCIPLINES FROM DESIGN, IT, PROJECT MANAGEMENT, TRAINING, SECURITY AND SPECIALIST EQUIPMENT SUPPLY TO PRIVATISATION, OPERATIONS AND MAINTENANCE. UK COMPANIES HAVE WORKED ALL OVER THE WORLD ON DESIGN, CONSTRUCTION AND THE SUPPLY OF SPECIALIST EQUIPMENT. WE WERE THE FIRST TO PRIVATISE OUR AIRPORTS AND CAN OFFER ANY MODEL TO SUIT ANY COUNTRY'S REQUIREMENT. WE ALSO LEAD THE MARKET IN THE COMMERCIAL DEVELOPMENT OF AIRPORTS, ACHIEVING REVENUES PER PASSENGER THAT SET AN INDUSTRIAL BENCHMARK.

ONE OF THE DEFINING CHARACTERISTICS OF THE UK AIRPORTS INDUSTRY IS ITS COMMITMENT TO, AND EXCELLENCE IN, INNOVATION. THE EARLY PRIVATISATION OF THE UK AIRPORTS INDUSTRY LED TO DEVELOPMENT OF INNOVATIVE AND VALUE-ADDED OPERATING MODELS. THE DEVELOPMENT OF CAPABILITIES AND COMPETENCIES

HAVE DRIVEN INNOVATION, HELPING THE UK TO MAINTAIN ITS COMPETITIVE EDGE BY MEETING THE NEEDS OF INCREASING GLOBAL TRAFFIC AND SECURITY REQUIREMENTS.

LONDON HEATHROW'S NEW TERMINAL 5, DUE TO OPEN ON 30 MARCH 2008, IS A LANDMARK CONSTRUCTION IN THE AIRPORTS SECTOR. ONCE COMPLETED IT WILL BE ONE OF THE WORLD'S MOST EXCITING AIRPORT TERMINALS AND A PRESTIGIOUS GATEWAY TO THE UK. IT IS ON BUDGET AND ON TIME. IT IS CURRENTLY ONE OF EUROPE'S LARGEST AIRPORT CONSTRUCTION PROGRAMMES WITH 16 MAJOR PROJECTS AND 147 SUB-PROJECTS. IT WILL BE A SHOW CASE FOR UK CAPABILITY AND TECHNOLOGY.

THE UK AIRPORT COMPANIES HERE, ALL WITH GLOBAL EXPERIENCE, WILL BE PRESENTING TO YOU LATER ON AND WILL COVER AREAS SUCH AS MARKET RESEARCH, DESIGN & DELIVERY, INFRASTRUCTURE AND CONSTRUCTION, AIRPORTS/AIRLINE INTERFACE AND AIRPORT/AIRLINE ROUTE DEVELOPMENT - TOPICS THAT WILL BE OF INTEREST TO MOST OF YOU. THERE IS ALSO A BAG NETWORKING STAND TO MEET COMPANIES AT AND DISCUSS ANY ISSUES YOU MAY HAVE.

RECEPTION INVITATION AND WRAP UP

FINALLY, YOU ARE ALL INVITED TO THE BRITISH EMBASSY RECEPTION TONIGHT WHICH WILL BE AN EXCELLENT OPPORTUNITY TO NETWORK WITH THE UK COMPANIES HERE AND EACH OTHER. COACHES HAVE BEEN LAID ON TO TAKE YOU THERE AND BRING YOU BACK. I LOOK FORWARD TO SEEING YOU.

ONCE AGAIN, THANK YOU FOR INVITING ME AND I WISH YOU ALL A SUCCESSFUL CONFERENCE.

А. Пчелин

Заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта

Государственная политика в области развития аэропортов России

В настоящее время в реестр аэродромов гражданской авиации включено 351 аэродрома.

Начиная с 1992 г. аэродромная сеть страны сократилась на 951 аэродром.

За 2006 г. сеть уменьшилась на 32 аэродрома. Уменьшение количества аэродромов произошло в основном за счет выбытия аэропортов регионального и местного значения с аэродромами, в большинстве своем имеющими грунтовые ВПП (26 аэродромов класса «Е» из них 20 с грунтовой ВПП).

Подвляющее большинство исключенных аэродромов располагается в районах Крайнего Севера и приравненных к ним районах. Причиной исключения этих аэродромов из аэродромной сети является невостребованность в авиационных перевозках через эти аэропорты вследствие отсутствия их должного датирования.

62 аэропорта имеют федеральное значение и образуют опорную сеть российской гражданской авиации. Размеры территории страны, недостаточное развитие наземных транспортных коммуникаций, особенно в районах Севера, Дальнего Востока и Сибири, определяют необходимость обеспечения устойчивого авиационного сообщения с этими регионами. Обеспечение авиационным сообщением должно быть подкреплено соответствующим безопасным и эффективным функционированием сети аэропортов. Это зависит в первую очередь от обеспеченности основными производственными комплексами и их состояния.

В настоящее время только 58 % аэродромов имеют взлетно-посадочную полосу с искусственными покрытиями, остальные аэродромы имеют грунтовые ВПП. 70% взлетно-посадочных полос с искусственными покрытиями были построены более 20 лет назад, из них только на 24 % ИВПП за последние 10 лет проводилась реконструкция. Срочного проведения реконструкции требует 12 % взлетно-посадочных полос с искусственными покрытиями, 18% взлетно-посадочных полос с грунтовым покрытием требуют проведения капитального ремонта.

Только 48% аэродромов оборудованы системой светосигнального оборудования, 14% систем светосигнального оборудования требует замены.

Одной из основных причин создавшегося положения в наземной базе является недостаточный объем инвестиций, направляемых на поддержание и развитие аэропортов.

Состояние аэродромной сети требует финансирования поддержания аэродромной инфраструктуры аэропортов федерального значения в существующих параметрах ежегодно в объеме 30-35 млрд. рублей.

Ориентировочная потребность в средствах на реконструкцию аэродромных комплексов действующих аэропортов регионального значения и аэропортов местных воздушных линий составляет порядка 180-200 млрд. рублей в течение 2007-2012 г.г.

На реконструкцию зданий аэровокзалов, грузовых терминалов, служебно-технической застройки, находящихся в федеральной собственности необходимо 20 млрд. рублей.

Для развития наземной инфраструктуры дополнительно необходимо ежегодно порядка 5 млрд. рублей.

Ежегодная потребность в средствах на реконструкцию и развитие объектов наземной инфраструктуры, находящихся в федеральной собственности составляет 75-80 млрд. рублей.

Бюджетное финансирование, несмотря на его рост, недостаточно для обеспечения требуемого уровня безопасности полетов.

Для решения проблемы необходимо привлечение на указанные цели средств из бюджетов субъектов Российской Федерации, а также задействование механизмов привлечения внебюджетных источников.

Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» и входящая в нее подпрограмма «Гражданская авиация» были откорректированы в 2006 году и утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 31 мая 2006 года №338.

Во исполнение решения Правительства Российской Федерации от 7 сентября 2006 года, протокол заседания № 31, раздел III п.3., в связи с увеличением в 2006-2007 годах объемов финансирования развития наземной инфраструктуры за счет средств федерального бюджета проведено уточнение подпрограммы «Гражданская авиация» по ресурсному обеспечению и показателям эффективности ее реализации.

Начата разработка ФЦП «Модернизация транспортной системы» на период 2010-2015 годы. В соответствии с федеральным законом от 25.12.2005 г. №189-ФЗ и от 26.07.2006 г. №136-ФЗ объем финансирования объектов наземной инфраструктуры за счет средств федерального бюджета на реализацию подпрограммы «Гражданская авиация» составила 15 913 942,9 тыс. рублей, с учетом других ФЦП и непрограммной части 16 407 742,9 тыс. рублей. Перечнем строек и объектов для федеральных государственных нужд на 2006 год, утвержденным Распоряжением Правительства Российской Федерации от 7.02.2006г. №140-р, предусматривалось выполнить работы по реконструкции, восстановлению и строительству наземной инфраструктуры аэропортов на 37 объектах, в том числе в 33 аэропортах по программной части, на 2 объектах по непрограммной части (Менделеево и центральная клиническая больница) и в 2 аэропортах по другим ФЦП (Грозный (Северный), Уфа).

Минтранс России и Росавиацией проводится политика по концентрации выделяемых средств на объектах аэродромов узловых аэропортов, вводимых объектах. Количество объектов, финансируемых за счет средств федерального бюджета, за последние годы практически не увеличивается и сохраняется на уровне 35-40 объектах.

Более 55% объектов, включенных в перечень строек и объектов для федеральных государственных нужд, имеют годовой объем финансирования более 100 млн. рублей, из них 6 объектов более 1 млрд. рублей (Домодедово, Шереметьево, Сочи, Внуково, Геленджик, Пулково).

В 2006 году завершена реконструкция взлетно-посадочных полос в аэропортах Красноярск, Хабаровск, Курган, Чебоксары, Пулково, Улан-Удэ и заменено светосигнальное оборудование в аэропортах Пулково, Хабаровск, Курган, Улан-Удэ, Ростов-на-Дону, Грозный.

В 2007 г. по программной части предусматривается проведение реконструкции на 41 объекте с объемом финансирования 19 251 млн. руб.

Кроме того, по другим ФЦП – на 4 объектах (Грозный, Менделеево, Итуруп, ГЛОНАС) с объемом финансирования 847 313 млн. рублей.

По непрограммной части - на 2 объектах (Горно-Алтайск, Астрахань) с объемом финансирования 400 млн. руб.

О. Труфанов

Заместитель директора Департамента госполитики
в области ГА Минтранса России

Государственная программа развития региональных и местных воздушных линий

Система авиаперевозок на местных воздушных линиях все еще находится в состоянии стагнации, несмотря на усилия регионов по поддержке региональных авиакомпаний и местных аэропортов и положительные тенденции в экономике страны и на рынке магистральных авиаперевозок. Пассажирооборот самолетов класса 15-19 мест сегодня в 40 раз меньше, чем в 1990 году, а самолетов Ан-2 – почти в 60 раз, аэродромная сеть малой авиации сократилась практически втрое.

Развал авиатранспортной инфраструктуры местной авиации ведет к росту численности населения, не имеющего круглогодичного доступа к магистральной транспортной сети. Проблема крайне актуальна в 18, в основном, северных и приравненных к ним по условиям регионах. В силу низкого уровня платежеспособности населения большинство местных авиаперевозок экономически неэффективны для авиакомпаний, но при этом имеет высокую социальную значимость для регионов. Там авиация хотя и дорогой, но зачастую единственно возможный вид транспорта.

Местное воздушное сообщение пользуется государственной поддержкой во многих странах (в т.ч. ЕС, США, Австралия, Канада). Так, например, регуляторный акт Совета Европы №2408/92 определяет процедуры предоставления компенсаций авиакомпаниям (субсидии или преференции) за реализацию «обязательств перед государством по выполнению авиатранспортных услуг». Речь идет о выполнении перевозок по социально-значимым маршрутам, которые включают периферийный аэропорт или характеризуются низким спросом на перевозки и являются критически важными для развития региона. Это такие маршруты, которые перевозчик не взялся бы обслуживать, исходя исключительно из коммерческих соображений.

И в России за последние пять лет объем региональных субсидий местным аэропортам и авиакомпаниям вырос почти вдвое, северным аэропортам предоставляются федеральные субсидии. Однако, существующие меры поддержки местных перевозок следует признать недостаточными для обеспечения транспортной доступности удаленных пунктов Сибири, Крайнего Севера и Дальнего Востока, так как количество местных авиасвязей и аэродромов продолжает сокращаться. Отсутствие системного подхода и координации усилий бюджетов разных уровней мешает ликвидации транспортной дискриминации населения удаленных регионов и предотвращению оттока населения из планируемых к экономическому освоению регионов.

С целью преодоления негативной тенденции предлагается концепция развития местных воздушных перевозок путем скоординированного субсидирования авиакомпаний, выполняющих социально-значимые авиаперевозки, за счет средств бюджетов всех уровней. В ее основе лежат два принципиальных посыла:

- Только региональных возможностей, как показывает 15 летний опыт, недостаточно для решения государственной задачи обеспечения транспортной доступности в удаленных регионах средствами воздушного транспорта. Необходимо консолидация федеральных и региональных средств бюджетной поддержки на системной основе.

- Возмещение авиакомпаниям части затрат на выполнение перевозок по социальным авиационным маршрутам, как показывает мировой опыт, является одним из эффективных инструментов поддержания местных авиаперевозок, сети авиалиний и аэродромов, поскольку обеспечит ценовую доступность воздушного транспорта для населения и обоснованное финансирование наземной инфраструктуры.

Предполагается, что размер федеральной субсидии должен обеспечить авиакомпании рентабельность перевозок, то есть коммерческую привлекательность обслуживания

социального авиамаршрута. При этом в состав эксплуатационных затрат авиакомпании будут включены аэропортовые сборы по ставкам, отражающим реальные расходы на содержание аэропорта (аэродрома, посадочной площадки) в населенном пункте, транспортную доступность которого обеспечивает данный социальный маршрут. Эти аэропорты должны стать главным приоритетом ведомственной целевой программы развития инфраструктуры местных воздушных перевозок.

Основные концептуальные положения развития местных воздушных перевозок путем предоставления субсидий авиакомпаниям, выполняющим перевозки по социальным авиационным маршрутам (далее – субсидии по социальным авиаперевозкам):

- Под социальными авиационными маршрутами перевозок понимаются авиалинии, перевозки по которым необходимы для обеспечения транспортной доступности удаленных населенных пунктов, но в силу объективных причин не могут быть предметом эффективного авиатранспортного бизнеса.

- Отнесение авиамаршрута к числу социально-значимых и оценка необходимого размера субсидии осуществляются администрацией каждого региона, исходя из его транспортных и геоэкономических особенностей, но по единым критериям:

- Все пункты взлета-посадки воздушного судна по маршруту расположены на территории одного субъекта Российской Федерации.

- Авиаперевозки обеспечивают доступ жителей удаленного населенного пункта к магистральной транспортной сети страны в условиях отсутствия иной круглогодичной транспортной альтернативы (автомобильной, железнодорожной, водной).

- Организуемые воздушные перевозки по маршруту должны выполняться на регулярной основе в течение заранее определенного календарного периода времени. Маршрут может приобретать социальный характер и на ограниченный период времени (например, на период паводка).

- Субсидирование необходимо для привлечения авиакомпании к выполнению перевозок по маршруту, поскольку платежеспособный спрос населения не способен обеспечить окупаемость обоснованных затрат авиакомпании на выполнение полетов.

- Предоставление федеральных субсидий авиакомпаниям требует ежегодного внесения соответствующего пункта в Федеральный закон «О федеральном бюджете». Для обоснования бюджетных ассигнований и лимита федеральных бюджетных обязательств по статье предоставления субсидий по социальным авиаперевозкам необходим системный мониторинг потребностей и возможностей всех регионов в выполнении и субсидировании социально-значимых местных авиаперевозок.

С этой целью предлагается создание государственного реестра социальных авиационных маршрутов, который должен включать весь перечень социальных авиационных маршрутов по стране, уже субсидируемых и нуждающихся в предоставлении субсидий, с выделением маршрутов, как получающих региональные субсидии, так и представляемых регионами к получению федеральных субсидий. Регулярно обновляемые сведения государственного реестра позволят отслеживать ситуацию и принимать обоснованные решения о размере и приоритетных направлениях субсидирования социальных перевозок за счет средств федерального бюджета.

- Главным распорядителем средств федерального бюджета, выделяемых для предоставления субсидий по социальным перевозкам, назначается Министерство транспорта Российской Федерации, на которое также возлагается ведение государственного реестра социальных авиационных маршрутов.

- Действующие и планируемые к открытию авиалинии включаются в государственный реестр по представлению Правительств субъектов Российской Федерации.

- Регистрация авиамаршрута как социального является необходимым условием для возмещения за счет средств федерального бюджета части затрат, понесенных авиакомпанией при выполнении пассажирских перевозок на этом маршруте.

- Предоставление субсидий по социальным авиаперевозкам за счет средств федерального бюджета должно носить обоснованный местными условиями, адресный и конкурсный характер, стимулируя и дополняя усилия регионов по поддержке местного воздушного сообщения, но не заменяя их:

- Федеральные субсидии на социальные перевозки дополняют возможности регионов, поскольку предоставляются по маршрутам, которые представлены в государственный реестр регионами, но объективно не могут быть обеспечены их субсидиями.

- Приоритетными маршрутами для предоставления субсидий по социальным авиаперевозкам (в пределах лимитов бюджетных обязательств) являются те, которые обеспечивают максимальный эффект для повышения уровня транспортной доступности. При выборе маршрутов для федеральной поддержки учитывается участие Правительства субъекта Российской Федерации в поддержке местной авиации.

- Федеральные субсидии на социальные перевозки предоставляются авиакомпаниям - победителям соответствующего конкурса. С ними Минтранс России заключает государственные контракты на выполнение перевозок в соответствии с федеральным законом №94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд».

Необходим алгоритм предоставления авиакомпаниям субсидий по социальным авиаперевозкам за счет средств федерального бюджета. Это ключевой элемент концепции развития местных воздушных перевозок на основе субсидирования авиакомпаний, выполняющих социально-значимые авиаперевозки, из бюджетов всех уровней.

Для реализации названных предложений необходимо принятие Постановления Правительства Российской Федерации «О порядке возмещения российским авиакомпаниям части затрат на выполнение пассажирских авиаперевозок по социальным авиационным маршрутам», включая:

- «Положение о государственном реестре социальных авиационных маршрутов».
- «Правила возмещения российским авиакомпаниям части затрат на выполнение пассажирских авиаперевозок по социальным авиационным маршрутам за счет средств федерального бюджета».

Перечисленные документы в настоящее время разрабатываются Минтрансом России совместно с Росавиацией и ГосНИИ ГА.

А. Хвостунков

Заместитель начальника управления Федеральной службы по тарифам России

Тарифная политика как механизм государственного регулирования естественных монополий

На сегодняшний день государственное регулирование в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях осуществляется в отношении 79 хозяйствующих субъектов, осуществляющих свою деятельность в 93 аэропортах Российской Федерации.

По итогам работы в 2006 г. ФСТ России принято 37 решений по установлению тарифов на услуги субъектов естественных монополий в сфере услуг аэропортов, которыми были утверждены тарифы для 76 субъектов естественных монополий.

В результате принятых в 2006 г. решений уровень аэропортовых сборов и тарифов вырос в среднем от 13,7 % до 19,4 %, а рост расходов авиакомпаний на обслуживание воздушных судов в аэропортах Российской Федерации в среднем составил 17,2 % на внутренних воздушных линиях и 16,7 % на международных воздушных линиях.

Существенный рост в 2006 г. издержек аэропортов на оказание своих услуг, подлежащих государственному регулированию в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях, и, как следствие, значительный рост ставок аэропортовых сборов и тарифов за наземное обслуживание воздушных судов, обусловлены следующими факторами:

- передачей функций охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры подразделениям ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, и органам внутренних дел в соответствии с пунктом 6 статьи 84 Воздушного Кодекса Российской Федерации.

■ введением в действие Земельного Кодекса Российской Федерации, в результате чего аэропорты обязаны переоформить право постоянного (бессрочного) пользования земельными участками право аренды или приобрести их в собственность;

■ отсутствие нормативно закрепленных методик расчета арендных платежей за аренду федерального имущества, не подлежащего приватизации.

Несмотря на неоднократные обращения ФСТ России в Минтранс России до настоящего времени не осуществлены мероприятия по предотвращению резкого роста издержек аэропортов в связи с вышеперечисленными факторами.

Несмотря на то, что рост аэропортовых сборов и тарифов превысил показатели инфляции в стране за 2006 г., в целом рост регулируемых ставок аэропортовых сборов и тарифов не превышает показатели инфляции в стране.

Так, индекс роста потребительских цен нарастающим итогом в 2006 г. по сравнению с 1997 г. составил 6,246. При этом аналогичные индексы роста ставок аэропортовых сборов и тарифов составили:

- сбор за взлет-посадку – 3,165,
- сбор за обеспечение авиационной безопасности – 8,276,
- сбор за пользование аэровокзалом ВВЛ – 5,517,
МВЛ – 5,809,
- тариф за обслуживание пассажиров ВВЛ – 3,693,
МВЛ – 3,992.

Проводимая в 2006 г. тарифная политика в данной сфере способствовала увеличению объемных показателей деятельности отрасли. Количество перевезенных воздушным транспортом пассажиров в 2006 г. составило 38,0 млн. чел. (рост по отношению к 2005 г. 8,3 %), а пассажирооборот составил 93908 млн. пасс. км (рост 9,5 %).

Повышается инвестиционная привлекательность аэропортовой деятельности. Объем инвестиций в развитие материально-технической базы аэропортов вырос с 9,9 трлн. руб. в 2005 г. до 19,3 трлн. руб. в 2006 г. (рост на 94,9 %).

Основные направления совершенствования тарифной политики в сфере услуг аэропортов:

1. Совершенствование нормативной правовой базы государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере услуг аэропортов.

Федеральным законом от 31.12.2005 № 199-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием разграничения полномочий» в Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» в части предоставления:

органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочий по регулированию деятельности субъектов естественных монополий в сфере услуг аэропортов;

Правительству Российской Федерации полномочий по утверждению:

- перечня услуг субъектов естественных монополий в сфере услуг аэропортов, тарифы на которые регулируются государством;
- порядка государственного регулирования тарифов на их услуги, включающего основы ценообразования и правила государственного регулирования;
- органу регулирования естественных монополий полномочий по утверждению правил применения тарифов на услуги аэропортов.

На сегодняшний день необходимо скорейшее принятие соответствующих нормативных правовых актов.

2. Совершенствование методологии государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере услуг аэропортов, в том числе разработка методики и программного продукта расчета тарифов на их услуги с учетом экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли.

В. Конященков

Советник генерального директора по бизнесу ОАО «Аэропорт Пулково»

Бизнес-планирование – руководство к действию

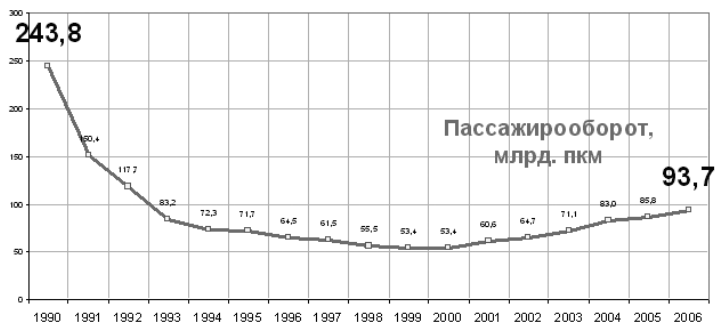
1. Цели и задачи долгосрочного планирования развития аэропортов
2. Анализ Satus Quo
 - Текущее состояние объектов инфраструктуры
 - Производственные показатели
3. Прогноз авиaperевозок в регионе
 - Зона охвата
 - Влияние экономики региона
4. Выбор варианта развития
5. Расчет потребностей будущего аэропорта
6. Развитие аэродрома
7. Развитие коммерческой зоны
 - Терминал
 - Вспомогательные объекты
 - Коммерческие объекты
8. Резервирование земли
9. Модель привлечения инвестиций

А. Стеблин

Директор по региональному развитию и аэропортовому обеспечению
 ЗАО «Группа компаний S7» (авиакомпания «Сибирь»)

Проблемы и решения взаимоотношений с аэропортами. Мнение авиакомпании

Состояние авиационной отрасли в целом и развитие аэропортовой сети, в частности, в настоящий момент находится на этапе, когда определяется перспектива развития данного направления в экономике России. Это обусловлено как историческим ходом развития и внутри Российской спецификой, так и общими тенденциями мировой индустрии. Рост цен на топливо, обновление парка воздушных судов, новые технологии перевозок, такие как электронный билет и DCS, изменение характера юридических отношений и так далее в корне поменяли сложившуюся за долгие годы систему. Надо отметить, что в последнее время наметилась положительная динамика в состоянии пассажирских перевозок, и мы с оптимизмом смотрим на цифры роста пассажиропотока.



Однако не стоит забывать, что эти цифры пока еще очень далеки от до кризисных, не говоря уже об объемах перевозок в других странах. Все это означает, что решение существующих проблем, перспективы развития являются первоочередными задачами сегодняшнего дня.

Воздушно-Транспортная система России является триединой по своей сути и объединяет в себе: аэропорты, авиакомпании и единую систему организации воздушного движения. Все это вместе объединено нашим общим клиентом – пользователями услуг воздушного транспорта.



Следовательно решение существующих вопросов возможно только путем совместных усилий при непосредственном участии государства.

Если кратко обозначить проблемные области, то можно выделить следующие основные моменты, которые можно разбить на две основные группы:

1. Группа вопросов, которые, в основном, должны решаться с участием государственных структур

- Отсутствие системного подхода к формированию аэропортовой сети
- Несовершенство системы государственного регулирования аэропортовой деятельности

- Отсутствие эффективной системы государственной поддержки развития социально значимых региональных и местных перевозок

- Несовершенство системы управления государственными активами наземной инфраструктуры гражданской авиации

2. Группа вопросов, которые, могут быть в значительной степени разрешены путем оптимизации отношений между перевозчиками и аэропортами

- Отсутствие экономически эффективной логистики авиаперевозок

- Отсутствие программы развития транзитных перевозок

- Высокий уровень износа основных фондов при недостаточном уровне финансирования поддержания и развития инфраструктуры

В докладе дана оценка возможностей решения второго круга задач.

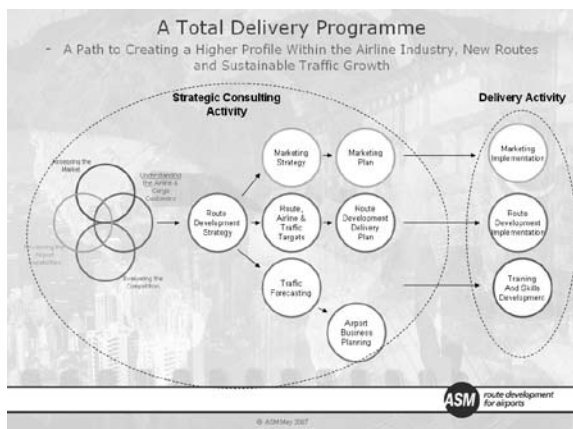
Э. Лейден

вице-президент The Route Development Group (Великобритания)

Принципы построения взаимоотношений с авиакомпаниями. Развитие авиамаршрутов

Route Development Group (RDG) является семьёй тесно связанных компаний (www.routedevgroup.com), стратегических партнёров и ассоциированных организаций которая:

- Представляет собой лидирующую на мировом рынке силу в стратегически важном секторе «развития авиационных маршрутов»
- Специализируется на производственной на всех аспектах связанных с установлением новых авиамаршрутов, благодаря этому, имеет возможность внести вклад в развитие сотрудничающих аэропортов, а также стран и регионов где они находятся.
- В своём роде является таким же катализатором экономического развития, как и само наличие воздушного транспорта
- Объединяет лидирующие бренды в стратегически важном секторе развития новых авиа маршрутов
- Хорошо представлена на мировой арене и имеет свои офисы в Манчестере, Варшаве, Софии, Москве, Квалалумпе, Пекине и Хайдрабаде, и представительства на Среднем Востоке и в Африке.



ASM - Airline Strategy & Marketing

- Основанная в 1993 году, ASM является самой первой компанией в отрасли развития авиа путей.
- Как специалист в своей сфере, ASM работает только на аэропорты.
- В компании работает самая большая команда специалистов по развитию авиа маршрутов в мире и ASM является лидером на мировой арене в этом поле деятельности.
- ASM движима конечным результатом и организует свою деятельность следующим образом:
 - Консультация – Стратегия и решения по развитию авиа маршрутов
 - Доставка – Привлечение новых маршрутов
 - Тренинг – Повышение навыков персонала в развитие авиа путей

Routes – лучшее событие в авиации

■ Ежегодный World Route Development Forum работает во имя достижения единственной цели – предоставление возможности обсуждения потенциальных авиа маршрутов.

■ Routes не является ни выставкой, ни конференцией. Это форум для нетворкинга (налаживания контактов) с заранее запланированными встречами между аэропортами и авиалиниями фокусирующимися на будущих маршрутах.

■ Каждый год разные страны принимают у себя этот форум – аэропорты совместно с муниципальными управлениями, министерствами гражданской авиации и министерствами туризма. В этом году форум проходит 23-25 сентября в аэропорте Stocholm Arlanda в Швеции.

■ Количество и уровень делегатов со всего мира в Routes поистине уникальны – ожидается что следующий форум в Стокгольме привлечёт более чем 2200 авторитетных и полномочных представителей авиа индустрии из 120 стран. Они будут представлять 650 аэропортов и 350 авиалиний.

■ The Intra –Regional Route Development Forums (Europe, Asia, Africa and Americas), входящие в бренд Routes' Regional Events, организуются исключительно для региональных переговоров и привлекают до 400 делегатов.

Что Мы Можем Сделать для Вас?

RDG может предоставить платформу для повышения статуса и выхода на мировую арену авиа индустрии через:

- The World Route Development Forum
- Routes' Regional Route Development Forums
- Routesonline.com
- Routes News

Дополнительно, мы можем предоставить поддержку в:

- Привлечении авиа маршрутов
- Коммерческом развитии
- Планировании и маркетинге маршрутов
- Организации тренинговых курсов
- Составлении бизнес планов

Существующая сеть авиамаршрутов является наиболее ценным имуществом аэропортов. Нарастающее количество правлений аэропортов считают стратегию развития авиамаршрутов и привлечение авиакомпаний своей первоочередной задачей.

М. Сахарова

Руководитель отдела взаиморасчетов ОАО «ЦУГА «РосАэро»»

Использование опыта международных платежных систем в аэропортовой деятельности в сфере бизнес-авиации на территории России

1. Этапы становления бизнес авиации в России. Основные характеристики данного сегмента авиаперевозок:

- широкая география полетов
- высокая срочность организации рейсов
- повышенные требования к уровню обслуживания, обусловленные статусом пассажиров
- необходимость широкого комплекса нестандартных и дополнительных услуг, с привлечением компаний не представленных в комплексе авиационных служб аэропорта: гостиницы 4-5 звезд, транспортные компании (лимузин-сервис), изысканные рестораны класса люкс и т.п.

Структура рынка и его участники.

2. Хэндлинговый агент – необходимый участник рынка деловых перевозок.

Основные международные нормативные акты, определяющие функции хэндлингового агента, закрепленные в Стандартном Соглашении IATA (Main Agreement), параграф №4 («Представитель перевозчика») и в Приложении В Стандартного соглашения IATA, параграф №8 («Представительство и администрирование»).

Функции и преимущества присутствия хэндлингового агента в сегменте деловых перевозок:

- обеспечение рейса деловой авиации в лице единого оператора
- создание прочных договорных и финансовых отношений с единым оператором
- оптимизация единого технологического процесса в рамках обеспечения рейса как для авиакомпании, так и для аэропорта

3. Краткая характеристика современного отечественного рынка деловых перевозок. Необходимость модернизации аэропортовой инфраструктуры (в столичном авиаузле и в регионах) в соответствии с требованиями бизнес перевозок.

Изменение состава участников рынка деловых перевозок, формат предоставляемых услуг, специфика выполняемых рейсов бизнес авиации, объемы перевозок, финансово-договорные взаимоотношения между аэропортом-оператором-авиакомпанией.

4. Международный опыт осуществления финансовых платежей между аэропортами-авиакомпаниями и хэндлинговым агентом, как основного консолидатора данной системы. Упрощение процедуры расчетов и организации наземного обслуживания на примере зарубежных партнеров ОАО «ЦУГА «РосАэро»: «Мультисервис» (Нидерланды), «Авард» (США), «Джеппесен» (Великобритания), «Хадид Интернешнл Сервис» (ОАЭ) и другие. Основные преимущества данной системы.

5. Организация современной системы взаиморасчетов на базе компании РусАэро. Преимущества и возможности:

- инновационный подход в организации системы оплаты между всеми участниками единого технологического процесса в рамках обеспечения рейса бизнес авиации
- оптимизация и ускорение технологического процесса обслуживания ВС как для авиакомпании, так и для аэропорта на базе компании РусАэро
- наличие дополнительных юридических и финансовых гарантий

В. Агафонов

Начальник службы экономической безопасности
ОАО «Международный аэропорт Шереметьево»

Экономическая безопасность предприятия. Что это?

1. Общая характеристика международного аэропорта Шереметьево

- услугами аэропорта пользуются более 100 отечественных и зарубежных авиакомпаний;

- более 130 предприятий и организаций осуществляют коммерческую, производственную, финансовую и другие виды деятельности;

- в ОАО «МАШ» трудится более 6,5 тысяч работников 1700 профессий;

2. Организационная структура Службы и ее подчиненность:

Служба экономической безопасности создана в 1995 году. Служба является самостоятельным структурным подразделением ОАО «МАШ», относится к основным производственным подразделениям и непосредственно подчиняется заместителю Генерального директора ОАО «МАШ» по безопасности.

Поставленные руководством предприятия перед подразделением задачи и 12-летняя практика работы предопределили создание наиболее оптимальной, на наш взгляд, структуры:

- отдел контроля за финансово-экономической и производственно хозяйственной деятельностью;

- отдел безопасности и защиты информации;

- информационно-аналитический отдел.

3. Документы, регламентирующие деятельность СЭБ:

- воздушный кодекс Российской Федерации;

- нормативные правовые акты Российской Федерации;

- стандарты качества;

- устав предприятия;

- организационно – распорядительные документы ОАО «МАШ»;

- правила внутреннего трудового распорядка для работников ОАО «МАШ»;

- положение о Службе;

- должностные инструкции сотрудников.

4. Основные задачи, решаемые СЭБ:

- Разработка и реализация комплекса мероприятий по защите экономических интересов ОАО «МАШ».

- Выявление и предупреждение фактов нанесения экономического ущерба ОАО «МАШ», условий и предпосылок, способствующих их совершению, установление виновных лиц.

- Информационное обеспечение руководства ОАО «МАШ» при принятии управленческих решений в области финансово-экономической и производственно - хозяйственной деятельности, а также при выработке стратегии построения взаимоотношений со сторонними организациями.

- Реализация системы мер по защите коммерческой тайны ОАО «МАШ».

- Проведение разрешенных законом мероприятий по обеспечению собственной безопасности.

- Создание программно-аппаратного комплекса по сбору, обработке, хранению и анализу информации, ситуационному моделированию и прогнозированию.

5. В целях реализации задач, поставленных руководством предприятия, Служба выполняет следующие функции:

- Разработка и реализация внутренних регламентирующих документов ОАО «МАШ», определяющих комплекс мероприятий по защите экономических интересов и обеспечивающих собственную безопасность ОАО «МАШ».

- Обеспечение контроля за выполнением подразделениями ОАО «МАШ» внутренних регламентирующих документов по безопасности в области финансово-экономической, производственно-хозяйственной и иной деятельности, за соблюдением подразделениями ОАО «МАШ» коммерческой тайны и другой охраняемой информации.

- Сбор и обработка информации об обстановке в ОАО «МАШ» и его окружении для своевременного прогнозирования и информирования руководства ОАО «МАШ» о ситуациях, связанных с возможным нанесением ущерба.

- Оценка информации, передаваемой сторонним организациям, на предмет сохранения коммерческой тайны.

- Информационное и аналитическое обеспечение руководства и органов управления аэропорта.

- Участие в организации и проведении Координационных совещаний руководителей подразделений государственных контрольных органов в пункте пропуска, территориальных органов безопасности и внутренних дел, Администрации пункта пропуска, представителей органов исполнительной власти Российской Федерации, Москвы и Московской области, и.

- Участие в работе Тендерной комиссии по выбору поставщиков товаров и услуг.

- Проведение анализа финансовой, производственной и иной деятельности ОАО «МАШ» и его подразделений в целях выявления и предотвращения возможных рисков, связанных с установлением партнерских отношений со сторонними организациями.

- Контроль за обоснованностью расходования финансовых средств подразделениями и должностными лицами ОАО «МАШ».

- Контроль задолженности партнеров и клиентов ОАО «МАШ». Осуществление совместно с другими подразделениями мероприятий по погашению дебиторской задолженности.

- Самостоятельное проведение служебных расследований по событиям, отнесенным к компетенции Службы.

- Изучение условий и согласование всех договоров (контрактов), заключаемых предприятием с контрагентами.

- Организация эффективного взаимодействия с правоохранительными органами, спецслужбами и службами безопасности иной подчиненности в соответствии с проводимой политикой ОАО «МАШ».

- Участие в изучении кандидатов на работу в ОАО «МАШ».

- Участие в работе Постоянно действующей технической комиссии при Генеральном директоре ОАО «МАШ».

- Сбор, обработка, систематизация и хранение информации с использованием информационных технологий, ведение единой информационной базы данных Службы.

Ю. Хюбингер

Президент группы компаний «HERA International»

Инвестиции – основной фактор развития инфраструктуры

- Что такое инфраструктура?
- Что общего у всех типов инфраструктуры?
- Почему инфраструктура стала частным бизнесом?
- Что означает инфраструктура аэропортов?
- Инвестиции должны носить долговременный характер
- Проблемы координации
- Как финансировать инфраструктуру аэропортов?

Современные методы повышения коммерческой эффективности аэропортов путем развития инфраструктуры и внедрения комплексных интеллектуальных систем

Одними из главных целей-задач развития гражданской авиации в России являются:

- создание в России современной авиатранспортной инфраструктуры;
- повышение конкурентоспособности авиатранспортной системы и реализация транзитного потенциала России;
- повышение комплексной безопасности транспортной системы в авиации.

Достижение этих целей приведёт к возрождению российской авиации и выходу России на мировой уровень в данной отрасли.

Воплощение в жизнь выше перечисленных целей-задач невозможно без модернизации аэропортовой инфраструктуры. Основываясь на собственном опыте, а так же на опыте ведущих зарубежных компаний – партнеров, корпорация «Строй Инвест Проект М» разработала комплекс системных решений, повышающих коммерческую эффективность аэропортов:

1. Оптимизация использования территории аэропорта:

- Разработка проектов организации движения транспорта;
- Разработка схем дислокации знаков, указателей и информационных стендов, обеспечивающие простоту и удобство навигации от подъездов к аэропорту до трапа самолёта;

- Организация оптимального дорожного движения на территории аэропорта и подъездах к нему на период проведения строительных работ;

- Производство и монтаж систем ограничения въезда-выезда автотранспорта и входа-выхода пассажиров (КПП, шлагбаумы, парковочные автоматы, ограничители высоты, парковочные столбики, заградительные ограждения, турникеты);

- Применение современных высокоэффективных технических средств и оборудования (дорожные знаки и указатели, в том числе динамические знаки и дорожные информационные табло, металлические барьерные ограждения, буферы, «лежачие полицейские»);

- Разработка, производство и монтаж элементов благоустройства и малых архитектурных форм (в том числе по индивидуальным проектам).

2. Повышение комфорта передвижения пассажиров в здании аэропорта:

- Разработка схем информационного обеспечения пассажиров на территории и в здании аэропорта;

- Проектирование, изготовление и монтаж всех видов информационных указателей и карт-схем, конструкций для информационного обеспечения объектов сервиса и табло для ориентирования пешеходов;

- Производство и установка элементов систем обеспечения безопасности пассажиров с использованием высокотехнологичных материалов, в том числе световозвращающих.

3. Внедрение комплексных интеллектуальных транспортных систем:

- «Интеллектуальная парковка» - это «механизм» для качественного управления парковочным пространством, регулирования транспортных потоков и максимально эффективного использования площадей парковок;

- Проектирование, установка и эксплуатация современных систем мониторинга, позволяющих контролировать метеорологические и транспортные показатели, а также показатели пассажиропотоков, состояния конструкций и дорожного покрытия;

- Разработка и установка индивидуальных аппаратно-программных комплексов, обеспечивающих эффективное комплексное управление аэропортом на основании оценки и анализа данных мониторинга.

Пример зарубежных аэропортов позволяет сделать вывод, что скорейшее внедрение перечисленных инновационных решений приводит к существенным улучшениям и увеличению прибыли аэропортов за счёт увеличения количества привлеченных пассажиров и авиакомпаний. В свою очередь авиакомпании повысят коммерческую эффективность перевозок, а пассажиры будут совершать авиапутешествия в любом направлении с оптимальными затратами времени и высоким уровнем комфорта.