

Формирование тарифов на услуги аэропортов: современные подходы и перспективы



А. Н. Хвостунков,
заместитель начальника
управления регулирования
транспорта Федеральной
службы по тарифам
(ФСТ России)

Сегодня в аэропортах регулируются такие услуги, как создание условий для взлета, посадки и стоянки воздушных судов; предоставление аэровокзального комплекса; обеспечение авиационной безопасности; обслуживание пассажиров; заправка воздушных судов авиационным топливом; хранение авиатоплива.

Регулирование основано на Федеральном законе «О естественных монополиях» и на постановлении Правительства Российской Федерации «О государственном регулировании цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей».

Необходимо отметить, что доля расходов предприятий на оказание регулируемых услуг в аэропортах России в общей системе расходов на авиационные перевозки незначительна и составляет от 6 % (для крупных авиакомпаний) до 12 % (для региональных авиаперевозчиков).

Процесс принятия решений по тарифам для конкретного аэропорта прозрачен: начиная с предварительных обсуждений по выработке этих решений с представителями аэропортов, потребителями их услуг, заинтересованными министерствами и ведомствами и заканчивая их участием в заседаниях правления ФСТ. Также в целях информирования о разработке ФСТ России

Федеральная служба по тарифам (ФСТ) России 31 октября 2014 г. утвердила Методические указания по вопросу государственного регулирования сборов и тарифов на услуги субъектов естественных монополий в аэропортах. По замыслу разработчиков, документ должен способствовать развитию аэропортовой и аэродромной инфраструктуры, а также обеспечить прозрачность тарифных решений в сфере аэропортовой деятельности, принимаемых органами регулирования естественных монополий.

соответствующих проектов нормативных правовых актов и их общественно-го обсуждения все проекты тарифных решений публикуются на едином портале.

Цель, задачи и факторы

Основной целью государственного регулирования тарифов на услуги в аэропортах является обеспечение баланса интересов субъектов естественных монополий в аэропортах и авиационных компаний – потребителей их услуг.

При этом решаются две основные задачи, а именно: обеспечение финансовой сбалансированности деятельности аэропортов с учетом растущих издержек, с одной стороны, и предотвращение резкого роста расходов авиакомпаний на аэропортовое обслуживание – с другой.

Большие издержки аэропортов объясняются разными факторами, в числе которых реализация масштабных инвестиционных проектов, направленных на развитие аэропортовой и аэродромной инфраструктуры. Рост издержек обусловлен также договорами аренды федерального имущества, не подлежащего приватизации, которые аэропорты заключают с ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Сказываются постоянно растущие требования к аэропортам, предусматривающие проведение мероприятий по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность воздушного транспорта. Кроме

того, оказывает влияние передача аэропортов под охрану подразделениями вневедомственной охраны МВД России и ведомственной охраны Минтранса России.

Благодаря этим факторам, сдерживающим рост тарифов на услуги аэропортов, повышается эффективность их деятельности за счет увеличения объемных показателей и снижения издержек. Кроме того, привлекаются дополнительные источники финансирования капитальных вложений, в том числе бюджетных и заемных средств.

Важнейшим фактором сдерживания роста ставок сборов и тарифов является повышение эффективности государственного отраслевого регулирования деятельности аэропортов, в том числе по вопросам управления федеральным имуществом аэропортов, а также оптимизации сертификационных требований к их деятельности.

Динамика аэропортовых сборов

В целом в результате проводимой тарифной политики рост регулируемых ставок аэропортовых сборов и тарифов не превышает показателей инфляции в стране (см. рисунок).

Различия в уровнях аэропортовых сборов имеют свои обоснования. Они вызваны разными условиями хозяйствования аэропортов, главным образом, объемными показателями их деятельности, географическим расположением, развитостью сети авиационных перевозок.



Сравнительный анализ динамики роста ставок аэропортовых сборов (тарифов) и показателей инфляции с 1997 по 2013 гг.:

1 – индекс потребительских цен (нарастающим итогом); 2 – индекс среднего нормального тарифа на авиационную перевозку; 3 – сбор за взлет – посадку; 4 – сбор за обеспечение авиационной безопасности; 5 – сбор за пользование аэровокзалом (внутренние воздушные линии); 6 – сбор за пользование аэровокзалом (международные воздушные линии); 7 – тариф за обслуживание пассажиров (внутренние воздушные линии); 8 – тариф за обслуживание пассажиров (международные воздушные линии).

Важно отметить, что все ставки тарифов, утверждаемые ФСТ России, являются предельно максимальными. У аэропортов есть право применять тарифы или на установленном уровне, или ниже его в целях привлечения новых авиакомпаний. Это особенно актуально для развития сети региональных пассажирских перевозок.

Тарифы будущего

В 2013 г. была начата разработка методологической базы по переходу на долгосрочную модель регулирования тарифов на услуги субъектов естественных монополий в аэропортах и ставок аэронавигационных сборов.

В конце 2013 г. было принято первое долгосрочное решение о развитии аэропорта «Пулково», которое в условиях его масштабной реконструкции обеспечило финансовую сбалансированность деятельности ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы». Проект реализуется в рамках Соглашения о создании, реконструкции и эксплуатации объектов, входящих в состав имущества аэропорта «Пулково», на основе государственно-частного партнерства с Правительством Санкт-Петербурга и ОАО «Аэропорт „Пулково“».

Данный подход позволил обеспечить прозрачность ценовой политики в отношении регулируемых сборов в

долгосрочном периоде, а также явился фактором сдерживания роста расходов авиаперевозчиков в соответствующем периоде.

Правление ФСТ России 31 октября 2014 г. приняло решение об утверждении Методических указаний по вопросу государственного регулирования сборов и тарифов на услуги субъектов естественных монополий в аэропортах. Они содержат Методику расчета экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при формировании регулируемых тарифов на услуги субъектов естественных монополий в аэропортах, а также Порядок расчета тарифов (индексов к действующему уровню тарифов) на данные услуги.

Методические указания предназначены для использования Федеральной службой по тарифам; органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющими государственное регулирование сборов и тарифов; субъектами естественных монополий, оказывающими услуги в аэропортах. Документ дает возможность устанавливать аэропортовые сборы и тарифы на период регулирования, не превышающий 5 лет, в случае реализации долгосрочной инвестиционной программы, связанной с улучшением текущего состоя-

ния материально-технической базы и перспективами развития аэропорта, а также необходимостью внедрения инновационных технологий, обеспечивающих повышение эффективности деятельности регулируемых сборов и тарифов.

Методические указания определяют основные положения по расчету:

- экономически обоснованных затрат, включающих расходы по обычным видам деятельности и прочие расходы, учитываемые при формировании регулируемых сборов и тарифов;
- нормативной прибыли, определяемой исходя из стоимости основных средств и других активов, необходимых для оказания регулируемых услуг, и нормы прибыли (рентабельности) на капитал, с учетом стимулирования реализации инвестиционных программ по обновлению и развитию материально-технической базы, строительству объектов производственной инфраструктуры и внедрению новых технологий;

- необходимой валовой выручки, формируемой исходя из объема экономически обоснованных затрат, нормативной прибыли, субсидий за счет бюджетных средств, а также величины ее корректировки;

- предельного уровня ставок сборов и тарифов на очередной финансовый год;
- предельного уровня ставок сборов и тарифов на каждый финансовый год долгосрочного периода регулирования.

Вариативность подходов к формированию тарифов в зависимости от условий хозяйственной деятельности аэропорта позволяет рассчитывать ставки сборов и тарифов на очередной финансовый год и на долгосрочный период (до 5 лет) с использованием метода RAB (метода доходности инвестированного капитала, от англ. Regulatory Asset Base – ред.).

Основные изменения в подходе к государственному ценовому регулированию деятельности аэропортов на ближайшие годы связаны с внедрением в практику названных методологических подходов, которые позволят обеспечить развитие аэропортовой и аэродромной инфраструктуры, а также прозрачность принимаемых органами регулирования естественных монополий тарифных решений в сфере аэропортовой деятельности. ■