

УДК 519.876

ОЦЕНКА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ, ВХОДЯЩИХ В АВИАЦИОННЫЕ КЛАСТЕРЫ

Чайковская Д. Н., Отверченко Л. Ф.

Санкт-Петербургский государственный университет
гражданской авиации, г. Санкт-Петербург

Роль современных аэропортов в экономическом развитии регионов значительна. Аэропортовая деятельность включена в цепочку создания стоимости широкого спектра товаров и услуг, поэтому аэропорты рассматриваются как важнейшие элементы инновационных кластеров, представляющих собой устойчивые партнерства организаций, важнейший результат совместной деятельности которых проявляется в ускорении процессов производства и коммерциализации инноваций.

Авиационные кластеры рассматриваются как разновидность инновационных кластеров, являясь, по сути, открытыми самоорганизующимися системами с ведущей географической компонентой, которая характеризуется высокой степенью концентрации коммерческих и некоммерческих организаций, объединенных между собой различными формами координации по всей цепочке создания стоимости, включая, кроме аэропортовой деятельности, самолетостроения, техобслуживания и ремонта, также государственные, образовательные, инновационные, финансовые и иные структуры.

Функционирование аэропортов в рамках авиационных кластеров актуализирует проблему оценки аэропортовой производительности как важнейшего показателя экономической эффективности, позволяющего оценить зависимость между объемами произведенных услуг и затраченных ресурсов. В качестве показателя производительности аэропортов, входящих в авиационные кластеры, предлагается использовать переменную величину факторной производительности (VFP – variable factor productivity) как отношение выручки к переменным издержкам аэропорта. Данный показатель рассматривается зарубежными учеными в качестве универсального, так как он обеспечивает сопоставимость данных о производительности аэропортов, использующих различные системы бухгалтерского учета и отчетности в зависимости от того, в какой стране они находятся.

В нашем исследовании проведена оценка производительности двух региональных аэропортов, которые входят в авиационные кластеры. Первый из них – российский международный аэропорт (АО «Аэропорт Ульяновск»), функционирующий в составе Ульяновского авиационного кластера (Консорциум «Научно-образовательно-производственный кластер «Ульяновск-Авиа») на территории Ульяновской области. В качестве второго объекта исследования выбран аэропорт Юджин (Eugene Airport) как член авиационного кластера (Oregon Aviation Cluster), расположенного в штате Орегон в США. Российский «кластерный» аэропорт по величине пассажирообмена относится к пятому классу, тогда как аэропорт Юджин – к четвертому (рис. 1). Оценка их производительности проводилась за восьмилетний период (2009-2016 гг.).

Расчеты показали, что за период 2009-2015 гг. величина VFP аэропорта «Ульяновск-Центральный» превышает значение этого показателя для Eugene Airport в среднем в 1,5 раза, тогда как в 2016 г. наблюдается обратная ситуация – VFP американского аэропорта в 1,1 раза выше, чем у российского, в том числе и по причине резкого сокращения почти в 3,8 раза пассажирообмена и в 4,2 раза количества перевезенного груза в аэропорту «Ульяновск-Центральный» (рис. 2.а). Однако

динамика темпов прироста VFP рассматриваемых «кластерных» аэропортов совпадает (рис. 2.б).



Рис. 1. Пассажирооборот российского и американского «кластерных» аэропортов за период 2010-2016 гг.

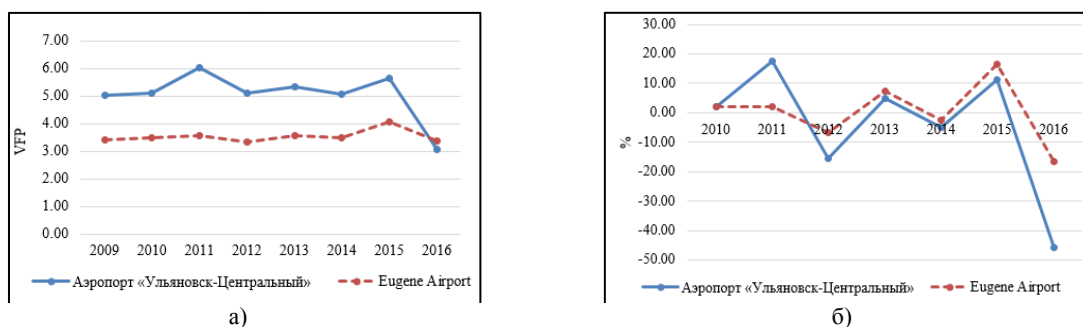


Рис. 2. Значения VFP (а) и темпов прироста VFP (б) российского и американского «кластерных» аэропортов за период 2009-2016 гг.

Нами были получены следующие корреляционные зависимости: для российского «кластерного» аэропорта – зависимость рентабельности продаж, как отношения прибыли от продаж к выручке, от VFP; для Eugene Airport – зависимость ROS (Return on Sales), как отношения операционной прибыли к выручке, от VFP. Установлена нелинейная зависимость этих параметров. Полученные функции принимают положительное значение на интервале VFP: для аэропорта «Ульяновск-Центральный» – $(5,1; +\infty)$, а для Eugene Airport – $(4,68; +\infty)$. Каждая из этих функций имеет одну вертикальную асимптоту – ось OY, а также одну горизонтальную асимптоту – $y = 100$.

Таким образом, при достижении аэропортом «Ульяновск-Центральный» значений показателя производительности VFP от 5,1 и выше, рентабельность продаж будет положительна, а менеджмент аэропортового оператора будет находиться в зоне эффективного управления. Для Eugene Airport начало этой зоны смещается влево, так как его аэропортовому оператору необходимо достичь значения VFP от 4,68 и более для получения положительного ROS.

Библиографический список

1. Годовые отчеты акционерного общества «Аэропорт Ульяновск» за 2010-2015 гг.
2. Бухгалтерские отчеты АО «Аэропорт Ульяновск» за 2010-2016 гг.
3. Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта. Росавиация [Электронный ресурс]: <http://www.favt.ru>
4. Сайт Eugene Airport [Электронный ресурс]: <https://www.eugene-or.gov>
5. Маслаков, В. П., Луговая Е. Ю. Исследование производительности главных операторов региональных аэропортов Российской Федерации //Вестник Санкт-Петербургского университета гражданской авиации. — 2016. — № 4(13). — С. 129-136.