

## НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОЦЕНКЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЭКОНОМИКИ ТЕРРИТОРИИ КАК ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ УЗЛОВЫХ АЭРОПОРТОВ

© 2018 **Кидрачев Руслан Наилевич**

ассистент кафедры финансов, денежного обращения и экономической безопасности,

© 2018 **Родионова Людмила Николаевна**

доктор экономических наук, профессор

заведующая кафедрой финансов, денежного обращения и экономической безопасности

Уфимский государственный авиационный технический университет

450008, Россия, г. Уфа, ул. К. Маркса, д. 12

E-mail: kidrachev@myrambler.ru, rodion@ufanet.ru

В статье представлены результаты анализа научно-технической литературы, посвященной проблеме идентификации узловых аэропортов. Предложены научно-методические рекомендации по оценке конкурентоспособности экономики территории как основы формирования узловых аэропортов. Проведена практическая апробация задачи оценки конкурентоспособности экономики территории как основы узловых аэропортов.

*Ключевые слова:* конкурентоспособность экономики территории, узловые аэропорты, воздушный транспорт.

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. выделяется национальная опорная сеть аэродромов, которая состоит «... из аэродромов международных и внутрироссийских узловых аэропортов и не-узловых аэропортов» [1]. Несмотря на то, что данная стратегия была утверждена в 2008 г., на рынке аэропортового обслуживания и в системе аэропортового хозяйства России по-прежнему сохраняется множество проблем:

1) неравномерность развития рынка аэропортового обслуживания. Так, в результате проведения структурного анализа (табл. 1) было установлено, что в 2017 г. удельный вес десяти крупнейших аэропортов России на рынках аэропортового обслуживания пассажиров и грузовой клиентуры составил 70,54% и 74,33%, соответственно.

Как видно из табл. 1, удельный вес десяти крупнейших аэропортов России на рынках аэропортового обслуживания пассажиров и грузовой

клиентуры по сравнению с 2014 г. имеет тенденцию к увеличению;

2) неравномерность развития аэропортового хозяйства. Авторами рассчитаны показатели, характеризующие плотность аэропортовой сети в федеральных округах России за 2016 г. (табл. 2).

Из табл. 2 следует, что наибольшее число аэропортов на 1 млн. кв. км зафиксировано в Северо-Кавказском федеральном округе, а наименьшее — в Сибирском федеральном округе. Наибольшее число аэропортов на 1 млн. чел. зафиксировано в Дальневосточном федеральном округе, а наименьшее — в Центральном федеральном округе;

3) неразвитость системы перевозок на местных воздушных авиалиниях. По данным ФАВТ «Росавиация» [4] установлено, что среднегодовой темп прироста пассажирооборота и пассажиропотока на местных воздушных авиалиниях России за период 2013–2017 гг. составил 0,43% и 1,78% соответственно. В 2017 г. пассажиропо-

**Таблица 1. Удельный вес десяти крупнейших аэропортов России на рынках аэропортового обслуживания пассажиров и грузовой клиентуры за период 2014–2017 гг.**

Показатель	Год			
	2014	2015	2016	2017
Удельный вес десяти крупнейших аэропортов на рынке аэропортового обслуживания пассажиров,%	70,45	71,16	70,96	70,54
Удельный вес десяти крупнейших аэропортов на рынке аэропортового обслуживания грузовой клиентуры,%	72,24	70,68	72,25	74,33

Источник: Таблица составлена по данным ФАВТ «Росавиация» [2].

Таблица 2. Плотность аэропортовой сети в федеральных округах за 2016 г.

Федеральный округ	Показатель	
	Число аэропортов на 1 млн. кв. км территории	Число аэропортов на 1 млн. чел.
Центральный	26,15	0,43
Северо-Западный	24,30	2,95
Южный	22,33	0,61
Северо-Кавказский	41,08	0,72
Приволжский	17,36	0,61
Уральский	17,60	2,60
Сибирский	8,16	2,17
Дальневосточный	13,94	13,83

Источник: таблица составлена по данным ФАВТ «Росавиация» [2] и «ФСГС» [3].

ток на местных авиалиниях составил 1,929 млн. пасс. (табл. 3).

По сравнению с 2014 г. удельный вес пассажиров, перевезенных на местных воздушных авиалиниях, от общего числа пассажиров, перевезенных на воздушном транспорте, снизился (табл. 3).

В связи с обозначенными проблемами определенные рейсы осуществляются с пересадкой в аэропорту, который может располагаться в совершенно ином направлении от аэропорта прибытия. Это не только создает неудобства для пассажиров, но также существенно снижает привлекательность авиатранспортных услуг.

Данные обстоятельства обуславливают актуальность совершенствования научно-методических рекомендаций по оценке конкурентоспособности экономики территории как основы формирования узловых аэропортов.

Авторами проведен анализ нормативно-правовых документов, стратегии развития транспорта, а также отечественной и зарубежной научно-технической литературы, в которых рассматривается проблема идентификации узловых аэропортов [5]. В результате было уста-

новлено, что «... при идентификации узловых аэропортов не используются показатели, которые характеризуют уровень конкурентоспособности экономики» [5, с. 27].

Игнорирование факторов конкурентоспособности экономики территории при реализации задачи идентификации узловых аэропортов может привести к ситуации, при которой аэропорт, обслуживающий незначительное число пассажиров в данный момент времени, но имеющий большой потенциал для развития, не получит статуса узлового аэропорта.

Авторами проведен анализ научно-технической литературы, посвященной изучению зависимости между показателями развития транспорта и показателями развития экономики [6]. Также осуществлен расчет коэффициента корреляции между показателями валового внутреннего продукта (ВВП) и пассажиропотока воздушного транспорта по 105 странам мира. В результате исследования установлено, что «... в большинстве стран мира существует зависимость между показателями: ВВП и пассажиропоток ВТ» [6, с. 54]. Данные обстоятельства также подтверждают необходимость учета по-

Таблица 3. Данные по авиаперевозкам на местных воздушных авиалиниях России за период 2013–2017 гг.

Показатель	Год				
	2013	2014	2015	2016	2017
Пассажирооборот на местных авиалиниях, тыс. пасс-км	1,258	1,168	1,192	1,245	1,275
Удельный вес пассажирооборота, выполненного на местных авиалиниях, %	0,56	0,48	0,53	0,58	0,49
Пассажиропоток на местных авиалиниях, пассажирах	1,805	1,699	1,809	1,896	1,929
Удельный вес пассажиропотока, выполненного на местных авиалиниях, %	2,13	1,82	1,96	2,14	1,84

Источник: Таблица составлена по данным ФАВТ «Росавиация» [4].

казателей конкурентоспособности экономики территории при практической апробации задачи идентификации узловых аэропортов. При этом ориентация исключительно на показатели конкурентоспособности экономики территории при практической апробации задачи идентификации узловых аэропортов является также недостаточно корректной, поскольку не всегда узловой аэропорт располагается в крупном или промышленно развитом городе. Так, согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 г. № 1242 [7] предполагается формирование узлового аэропорта в г. Минеральные Воды. Следует отметить, что численность населения г. Минеральные Воды по состоянию на 01.01.2017, по данным «ФСГС» [8], составляет 75381 чел. Согласно данным ФАВТ «Росавиация» [9] в 2017 г. аэропорт г. Минеральные Воды обслужил 2180 178 пассажиров. Таким образом, число пассажиров, обслуженных в аэропорту г. Минеральные Воды, в 28,92 раза превышает численность населения города.

Оценку конкурентоспособности экономики территории как основы формирования узловых аэропортов предлагается осуществить по схеме, представленной на рисунке 1.

Рассмотрим схему более подробно. На первом этапе происходит сбор, систематизация и стандартизация исходных данных. Следует отметить, что единичные показатели должны соответствовать следующим требованиям: находиться в открытом и свободном доступе; иметь количественную оценку. По каждому единичному показателю должно вестись постоянное статистическое наблюдение (как минимум один

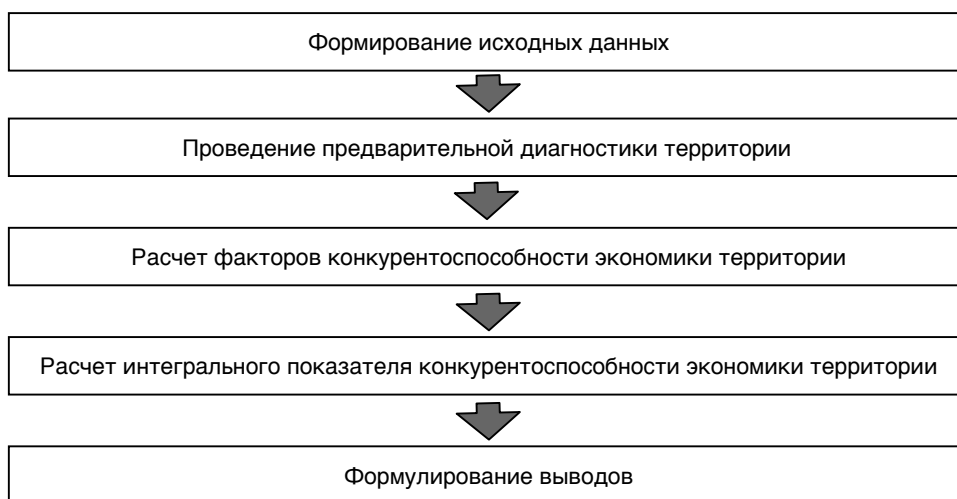
раз в год) соответствующим государственным органом.

На втором этапе исследования происходит предварительная диагностика территории на основе методов кластерного анализа. При проведении кластерного анализа рекомендуется использовать следующие единичные показатели: величина валового регионального продукта территории, площадь территории, численность населения территории, число пассажиров, обслуженных в аэропортах территории. По итогам проведенного анализа формируется перечень территорий, в которых условия для формирования узловых аэропортов являются наиболее благоприятными. Территории, у которых математическое ожидание всех единичных показателей является отрицательным, отсеиваются из дальнейшего исследования.

На третьем этапе исследования происходит расчет факторов конкурентоспособности экономики территории на основе метода балльных оценок. Для оценки конкурентоспособности экономики территории авторами предлагается трехуровневая система показателей (рисунке. 2).

Как видно из рисунка 2, на первом уровне предлагаемой системы показателей располагается интегральный показатель конкурентоспособности экономики территории. На втором уровне предлагаемой системы показателей расположено десять факторов конкурентоспособности экономики территории, а на третьем уровне — единичные показатели.

Четвертый этап исследования посвящен расчету интегрального показателя конкурентоспособности экономики территории по формуле (1).



**Рис. 1.** Схема проведения оценки конкурентоспособности экономики территории как основы формирования узловых аэропортов



Рис. 2. Система показателей для расчета интегрального показателя конкурентоспособности экономики территории

$$ИП_k = \frac{ИП_{тп} + ИП_{торп} + ИП_{рп} + ИП_{дп} + ИП_{сэп} + ИП_{ип} + ИП_{тп} + ИП_{эп} + ИП_{кп} + ИП_{кп}}{10}, \quad (1)$$

где  $ИП_k$  — значение интегрального показателя конкурентоспособности экономики территории;

$ИП_{тп}$  — значение интегрального показателя, характеризующего туристический потенциал территории;

$ИП_{торп}$  — значение интегрального показателя, характеризующего торговый потенциал территории;

$ИП_{рп}$  — значение интегрального показателя, характеризующего ресурсный потенциал территории;

$ИП_{дп}$  — значение интегрального показателя, характеризующего демографический потенциал территории;

$ИП_{сэп}$  — значение интегрального показателя, характеризующего социально-экономический потенциал территории;

$ИП_{ип}$  — значение интегрального показателя, характеризующего инновационный потенциал территории;

$ИП_{тп}$  — значение интегрального показате-

ля, характеризующего транспортный потенциал территории;

$ИП_{пп}$  — значение интегрального показателя, характеризующего промышленный потенциал территории;

$ИП_{эп}$  — значение интегрального показателя, характеризующего экологический потенциал территории;

$ИП_{кп}$  — значение интегрального показателя, характеризующего криминальный потенциал территории.

Максимальное значение интегрального показателя конкурентоспособности экономики территории равно шести, а минимальное нулю. После расчета интегрального показателя конкурентоспособности экономики территории составляется рейтинг территорий по уровню конкурентоспособности экономики территории. Рекомендовано формирование узловых аэропортов на тех территориях, у которых значение интегрального показателя конкурентоспособности экономики территории превышает сред-

нее значение.

Практическая значимость исследования состоит в том, что его результаты могут применяться органами государственной власти при практической апробации задачи идентификации узловых аэропортов, а также организациями воздушного транспорта России при разработке стратегии развития.

Авторами осуществлена практическая апробация задачи оценки конкурентоспособности экономики территории как основы формирования узловых аэропортов на материалах субъектов Российской Федерации. В состав исходной выборки вошло 85 субъектов России. Информационную базу проведения исследования составили данные ФАВТ «Росавиация» [9], «Ассоциации морских торговых портов» [10], «ФСГС» [11], «Федеральной таможенной службы» [12], «Федерального агентства по туризму России» [13]. На

основе проведенного исследования получены следующие выводы:

1) не в каждом субъекте России созданы условия для формирования узловых аэропортов. Так, в частности, в ходе проведения иерархического и неиерархического кластерного анализа было выявлено семь кластеров (табл. 4). У субъектов седьмого кластера стандартизированные значения всех единичных показателей являются отрицательными. Следовательно, в данных субъектах не созданы благоприятные условия для формирования узловых аэропортов;

Результаты кластерного анализа являются статистически значимыми (табл. 5).

2) уровень конкурентоспособности экономики территории у большинства субъектов является относительно невысоким. Так, в частности, среднее значение интегрального показателя конкурентоспособности экономики территории

Таблица 4. Состав кластеров

Кластер	Субъекты России в составе кластера
Первый	Ненецкий автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ.
Второй	Воронежская область, Ленинградская область, Волгоградская область, Республика Дагестан, Ставропольский край, Пермский край, Нижегородская область, Оренбургская область, Самарская область, Саратовская область, Челябинская область, Алтайский край, Кемеровская область, Новосибирская область, Омская область, Приморский край, Республика Крым.
Третий	г. Москва.
Четвертый	Московская область, г. Санкт-Петербург, Краснодарский край, Ростовская область, Республика Башкортостан, Республика Татарстан, Свердловская область.
Пятый	Белгородская область, Брянская область, Владимирская область, Ивановская область, Калужская область, Костромская область, Курская область, Липецкая область, Орловская область, Рязанская область, Смоленская область, Тамбовская область, Тверская область, Тульская область, Ярославская область, Республика Карелия, Архангельская область без Ненецкого автономного округа, Вологодская область, Калининградская область, Мурманская область, Новгородская область, Псковская область, Республика Адыгея, Республика Калмыкия, Астраханская область, Республика Ингушетия, Кабардино-Балкарская Республика, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия-Алания, Чеченская Республика, Республика Марий Эл, Республика Мордовия, Удмуртская Республика, Чувашская Республика, Кировская область, Пензенская область, Ульяновская область, Курганская область, Тюменская область, Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Тыва, Республика Хакасия, Забайкальский край, Томская область, Амурская область, Еврейская автономная область, г. Севастополь.
Шестой	Республика Коми, Ханты-Мансийский автономный округ-Югра, Иркутская область, Камчатский край, Хабаровский край, Магаданская область, Сахалинская область, Чукотский автономный округ.
Седьмой	Красноярский край, Республика Саха.

Таблица 5. Результаты дисперсионного анализа

Показатель	Between — SS	df	Within — SS	df	F	signif.-p
ВРП	73,7	6	10,3	78	92,99	0,000
Площадь территории	76,5	6	7,5	78	132,7	0,000
Численность населения	75,6	6	8,5	78	116,3	0,000
Число пассажиров, обслуженных в аэропортах субъектов	81,6	6	2,4	78	443,7	0,000



Таблица 6. Значение интегрального показателя конкурентоспособности экономики субъектов России (ИПК)

Субъект	ИПК	Субъект	ИПК
г. Москва	4,37	Свердловская область	2,01
г. Санкт-Петербург	2,86	Саратовская область	1,97
Московская область	2,81	Оренбургская область	1,95
Краснодарский край	2,76	Новосибирская область	1,95
Республика Дагестан	2,73	Омская область	1,94
Республика Саха (Якутия)	2,63	Самарская область	1,88
Ямало-Ненецкий автономный округ	2,58	Нижегородская область	1,87
Ростовская область	2,53	Сахалинская область	1,83
Ханты-Мансийский автономный округ — Югра	2,43	Чукотский автономный округ	1,8
		Хабаровский край	1,77
Республика Татарстан	2,38	Пермский край	1,76
Ставропольский край	2,37	Алтайский край	1,76
Ненецкий автономный округ	2,31	Магаданская область	1,72
Республика Башкортостан	2,28	Иркутская область	1,7
Ленинградская область	2,26	Челябинская область	1,69
Республика Крым	2,25	Камчатский край	1,65
Красноярский край	2,15	Республика Коми	1,56
Воронежская область	2,07	Приморский край	1,41
Волгоградская область	2,06	Кемеровская область	1,40
Среднее значение ИПК			2,15

составляет 2,15. У шестнадцати субъектов России значение интегрального показателя конкурентоспособности экономики территории превышает среднее значение (табл. 6).

Как видно из табл. 6, значение интегрального показателя конкурентоспособности экономики территории за исключением г. Москва у всех субъектов составляет менее 3 баллов;

3) в результате расчета интегрального показателя конкурентоспособности экономики территории было установлено, что в России наблюдается неравномерность территориального развития. Так, максимальное значение интегрального показателя конкурентоспособности экономики (табл. 6) диагностировано в г. Москва (ИПК = 4,37), а минимальное значение — в Кемеровской области (ИПК = 1,4). Значение инте-

грального показателя конкурентоспособности экономики г. Москва существенно опережает значение ИПК остальных субъектов: разрыв между первым и последним местом составляет 2,97 баллов;

4) рекомендовано формирование узловых аэропортов в следующих субъектах России: г. Москва, г. Санкт-Петербург, Московская область, Краснодарский край, Республика Дагестан, Республика Саха (Якутия), Ямало-Ненецкий автономный округ, Ростовская область, Ханты-Мансийский автономный округ — Югра, Республика Татарстан, Ставропольский край, Ненецкий автономный округ, Республика Башкортостан, Ленинградская область, Республика Крым, Красноярский край.

#### Библиографический список

1. Транспортная стратегия России на период до 2030 г. [Электронный ресурс] // Официальный сайт Министерства транспорта России.— URL: <https://www.mintrans.ru/documents> (дата обращения: 24.04.2018).
2. Данные ФАВТ «Росавиация» [Электронный ресурс] // Официальный сайт ФАВТ «Росавиация». — URL: <http://www.favt.ru/> (дата обращения: 18.04.2018).
3. Данные «ФСГС» [Электронный ресурс] // Официальный сайт «ФСГС». — URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 18.04.2018).
4. Данные ФАВТ «Росавиация» [Электронный ресурс] // Официальный сайт ФАВТ «Росавиация». — URL: <http://www.favt.ru/> (дата обращения: 18.04.2018).

5. Кидрачев Р.Н. Идентификация узловых аэропортов: проблемы, анализ, подходы / Л.Н. Родионова, Р.Н. Кидрачев // Экономические науки. — 2017. — № 10 (155). — С. 25–29.
6. Кидрачев Р.Н. Оценка зависимости показателей развития транспорта и экономики территории / Р.Н. Кидрачев // Сборник публикаций научного журнала «Globus» по материалам XXIX международной научно-практической конференции: «Экономика и юриспруденция: теория и практика». — С-П.: Научный журнал «Globus», 2018. С. 49–58.
7. Постановление Правительства России от 25 декабря 2013 г. № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Официальный сайт ФАВТ «Росавиация». — URL: <http://www.favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-subsidirovanie-regiony/> (дата обращения: 22.04.2018).
8. Данные «ФСГС» [Электронный ресурс] // Официальный сайт «ФСГС». — URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 18.04.2018).
9. Данные ФАВТ «Росавиация» [Электронный ресурс] // Официальный сайт ФАВТ «Росавиация». — URL: <http://www.favt.ru/> (дата обращения: 18.04.2018).
10. Данные по грузообороту морских портов России [Электронный ресурс] // Официальный сайт «Ассоциация морских торговых портов». — URL: <http://www.morport.com/rus/> (дата обращения: 18.04.2018).
11. Данные «ФСГС» [Электронный ресурс] // Официальный сайт «ФСГС». — URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 18.04.2018).
12. Итоги внешней торговли субъектов России [Электронный ресурс] // Официальный сайт «ФТС России». — URL: <http://www.customs.ru/> (дата обращения: 18.04.2018).
13. Статистические данные по туризму [Электронный ресурс] // Официальный сайт Федерального агентства по туризму. — URL: <https://www.russiatourism.ru> (дата обращения: 18.01.2018).

*Поступила в редакцию 15.03.2018 г.*