

## **Приватизация аэропортов: эффекты для промышленной и конкурентной политики**

Заявка № 1305175

Приватизация в аэропортовой отрасли началась в конце 1980-х гг. в Великобритании, её целями было снижение государственного вмешательства, сокращение издержек и максимизация производительности [1, с. 95]. С тех пор приватизация аэропортов проходила во многих развитых и развивающихся странах, включая Россию. Автором предлагается понимать приватизацию расширительно: с точки зрения влияния на стимулы менеджмента аэропорта важна не форма собственности на аэропортовую инфраструктуру, а изменение механизма управления транзакциями вследствие получения фактического контроля над деятельностью аэропорта.

Приватизация может рассматриваться как мера промышленной политики, которая способствует снижению величины аэропортовых сборов [3], росту эффективности затрат аэропортов [4], причем стимулирующий эффект приватизации сокращается по мере ужесточения регулирования сборов и тарифов на услуги аэропортов [2].

При оценке эффектов приватизации важно учитывать не только изменение формы собственности отдельно взятого аэропорта с государственной на частную, но и распределение прав собственности на аэропорты. Необходимость учета обуславливается двумя причинами: 1) естественно-монопольное регулирование не позволяет полностью исключить риски ограничения конкуренции, а обоснованность его введения дискуссионна; 2) распределение прав собственности на аэропорты оказывает влияние на уровень межаэропортовой конкуренции.

Характер влияния приватизации на межаэропортовую конкуренцию неоднозначен. С одной стороны, частные аэропорты в силу ориентации на максимизацию прибыли в большей степени вовлечены в межаэропортовую конкуренцию, с другой стороны, если одно и то же лицо контролирует несколько конкурирующих аэропортов, возникают риски ограничения конкуренции в пределах зоны охвата. Например, в силу особенностей структуры издержек аэропортов возникают стимулы к искусственному разделу рынка, кроме того, с переходом нескольких аэропортов под управление одного лица сокращаются возможности переключения потребителей в другой аэропорт.

Приватизация аэропортов в России началась в 1990-е гг., и в настоящее время большая часть аэропортов федерального значения находится под управлением частного оператора. Особенностью приватизации аэропортов является её частичный характер: часть аэропортовой инфраструктуры не может быть отчуждена от государства [5, с. 20]. При приватизации в собственность либо под управление частной компании переходит аэропортовый комплекс (терминал аэропорта, спецтранспорт, другие объекты и сооружения), тогда как не подлежащее приватизации имущество используется аэропортом по договору долгосрочной аренды либо передается в управление.

Переход аэропорта в частную собственность может осуществляться в трех формах: передача контроля над организацией, в собственности которой находится приватизируемая аэропортовая инфраструктура с последующей арендой неприватизируемой инфраструктуры, заключение концессионного соглашения либо заключение соглашения о ГЧП.

Промежуточным итогом приватизации в России стало формирование нескольких аэропортовых холдингов и консолидация аэропортовой отрасли: большая часть аэропортов со сравнительно высоким пассажиропотоком находится в собственности либо под управлением трех компаний (31 из 54 аэропортов с пассажиропотоком свыше 500 тыс. чел в 2021

году). С одной стороны, неоднократное участие компаний в приватизации позволяет накапливать экспертизу в проектах по развитию аэропортовой инфраструктуры. С другой стороны, в настоящее время в Западной Сибири, в Краснодарском крае, на Кавказе и в Черноземье один оператор контролирует несколько аэропортов с пересекающимися зонами охвата, что может приводить к возникновению рисков ограничения конкуренции, тем самым снижая эффективность приватизации как меры промышленной политики. В связи с этим при приватизации нескольких аэропортов одним хозяйствующим субъектом представляется обоснованным применение таких инструментов антимонопольного законодательства, как поведенческие предписания и требования недискриминационного доступа.

Помимо теоретического анализа предполагается проведение сравнительного анализа эффективности приватизированных и неприватизированных аэропортов методом анализа стохастической границы с формированием подвыборки аэропортов, находящихся в собственности либо под управлением аэропортового холдинга. Проведение исследования позволит дать ответ о соотношении положительных эффектов приватизации с возможными антиконкурентными эффектами.

### Источники и литература

- 1) Adler N., Liebert V. Joint impact of competition, ownership form and economic regulation on airport performance and pricing // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2014. V. 64. P. 92-109.
- 2) Assaf A. G., Gillen D. Measuring the joint impact of governance form and economic regulation on airport efficiency // *European journal of operational research*. 2012. V. 220. №. 1. P. 187-198.
- 3) Bilotkach V. et al. Regulation, privatization, and airport charges: panel data evidence from European airports // *Journal of Regulatory Economics*. 2012. V. 42. P. 73-94.
- 4) Oum T. H., Yan J., Yu C. Ownership forms matter for airport efficiency: A stochastic frontier investigation of worldwide airports // *Journal of Urban Economics*. 2008. V. 64. №. 2. P. 422-435.
- 5) Волкова Л. П. Управление деятельностью аэропорта. Часть 2. Организационные основы управления деятельностью аэропортов. – М.: МГТУГА, 2007. – 106 с.