



В качестве меры по стимулированию процессов переработки серы и ускорению создания кла-

стера в регионе можно предложить введение повышенной экспортной пошлины на комовую серу.

Список литературы

1. Кисин С. Сера меняет ориентацию // Эксперт-Юг. 2015. № 47–50 (389) URL: <http://expert.ru/south/2015/47/sera-menyayet-orientatsiyu/>
2. Казахстан старается сохранить позиции одного из ключевых экспортеров на мировом рынке серы. URL: <http://finance.delovomir.kz/cpages/view/655>
3. Ильницкий К. Куда уходит сера // Порты Украины. 2008. № 06 (78). С. 26.
4. Рейдовая перевалка серы в Керченском проливе недопустима! (август 2008). URL: <http://gipanis.ru/?level=358&type=page&lid=359>
5. А за серу ответят. URL: <http://novorab.ru/ArticleSection/Details/9066/1>
6. Маргайлик Е. Использование серы в дорожном строительстве стран Европы и Северной Америки. URL: <http://www.nestor.minsk.by/sn/1998/42/sn84218.htm>
7. Серный вопрос. URL: <http://www.creonenergy.ru/consulting/detailConf.php?ID=97776>
8. Карабалин У., Бачилова Н., Сериков Ф., Лызлов О. и др. Принципы замкнутых технологий при переработке серы. URL: http://www.king.kz/language/enUS/Publikacii/Publikacii_Podrobno/ArticleId/602.aspx
9. Кортовенко Л. П. Пути глубокой переработки тяжелых нефтяных остатков Астраханского газоконденсатного месторождения : автореф. дис. ... канд. хим. наук. СПб., 2000. 17 с.
10. Зеленцова Ж. Эффективная очистка нефтепродуктов от серы. Новый взгляд на старые проблемы. URL: <http://pronedra.ru/oil/2011/11/16/ochistka-nefteproduktov-ot-sery/>
11. Бодня М. С. Влияние смеси опок и элементарной серы на биосинтез пластидных пигментов и продуктивность подсолнечника // Проблемы агрохимии и экологии. 2011. № 3. С. 40–44.
12. Сулейманов И. Р. Агрохимическая оценка эффективности применения серосодержащих удобрений на серой лесной почве Предволжья Республики Татарстан : автореф. дис. ... канд. с.-х. наук. Казань, 2011. 27 с.
13. Гранулированное удобрение на основе порошкообразной серы : патент РФ № 2038342, кл. С 05 D 5/02, С 05 G 1/00, 1995 / П. Цануколки.

© М. С. Бодня

Ссылка для цитирования:

Бодня М. С. Эколого-экономические аспекты рационального использования природных ресурсов Прикаспийского региона (на примере газовой серы) // Инженерно-строительный вестник Прикаспия : научно-технический журнал / Астраханский государственный архитектурно-строительный университет. Астрахань : ГАОУ АО ВО «АГАСУ», 2016. № 4 (18). С. 60–64.

УДК 339

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК

Е. В. Видищева

Сочинский государственный университет

Развитие мировой экономики способствует не только усилению кооперационных связей между хозяйствующими субъектами различных стран, но и обострению конкуренции между ними, в том числе и на международном рынке услуг, одним из важнейших секторов которого являются транспортные услуги. Экономические и геополитические условия, в которых существует сегодня мировой рынок авиаперевозок, обуславливают тенденции его развития в среднесрочной перспективе. Основными трендами остаются либерализация и глобализация авиационного рынка. Авиакомпании активно проникают на рынки «не своих» регионов, размывается принцип «национальных» компаний, активизируется процесс объединения крупнейших авиаперевозчиков. Таким образом, мировой рынок постепенно становится единым пространством для всех игроков.

Ключевые слова: авиация, услуги, авиаперевозки, авиакомпании, авиационная промышленность, пассажирооборот, мировая транспортная система.

PERSPECTIVES OF RUSSIAN AIR TRANSPORTATION MARKET

E. V. Vidishcheva

Sochi state university

The development of modern world economy contributes not only to the strengthening of cooperation relations between economic entities of different countries, but also to the increasing competition between them, including in the international market of services, one of the most important of which is a transportation services sector. Economic and geopolitical conditions, in which the global air transportation market exists today, cause the tendencies of its development in the medium term. The main trends are the liberalization and globalization of the aviation market. Airlines actively enter the markets of "non-home" regions, the principle of "national" companies is blurred, the process of the largest air carriers' unification is activated. Thus, the world market gradually becomes a unified space for all participants.

Keywords: aviation services, air transportation, airlines, the aviation industry, the passenger, the global transport system.

Состояние гражданской авиации является одним из ключевых индикаторов развития экономики страны. Авиакомпании и аэропорты ежегодно обслуживают более 100 млн пассажиров. Отрасль обеспечивает заказами авиационную промышленность, ТЭК, генерирует спрос

на значительные интервенции финансового сектора.

Преимущества воздушных перевозок на рынке транспортных услуг РФ прослеживаются в сравнении пассажирооборота авиационного и железнодорожного транспорта (рис. 1).

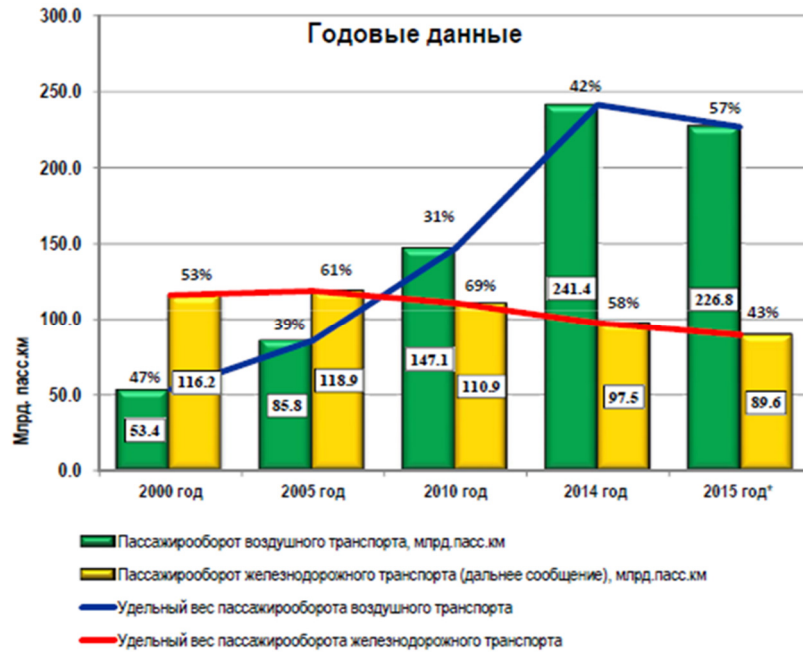


Рис. 1. Пассажирооборот воздушного и железнодорожного транспорта РФ [1]

Такой объем пассажирооборота является закономерным следствием высокой авиационной подвижности населения, характеризующейся коэффициентом подвижности. В прошлом году этот показатель составил 0,63 (рис. 2).

Баланс в динамике внутренних и международных перевозок был нарушен в 2015 г. падением спроса на последние (рис. 3). Одной из причин стала сложившаяся за последние годы непростая политическая ситуация в мире.

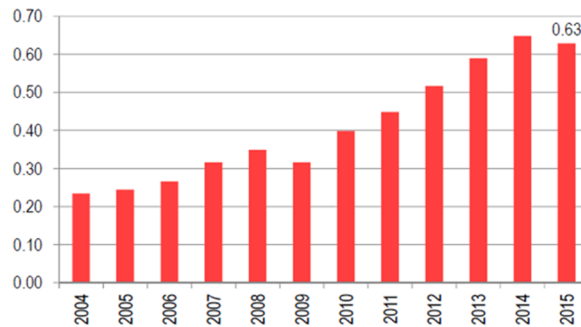


Рис. 2. Коэффициент авиационной подвижности населения РФ [1]

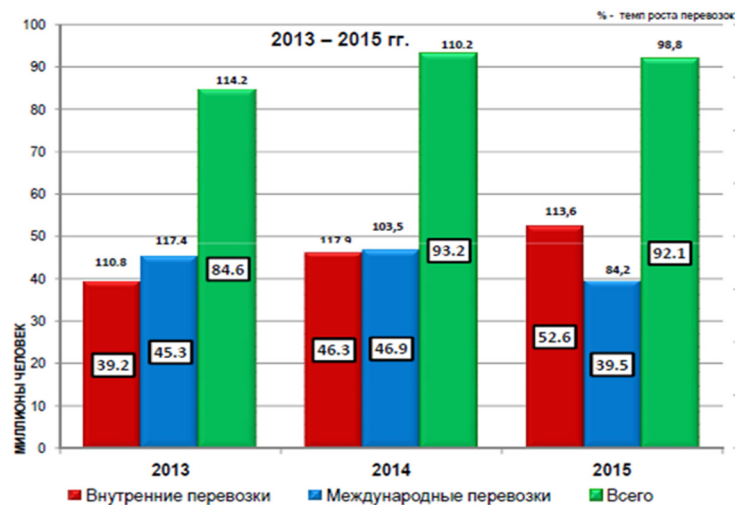


Рис. 3. Количество пассажиров, перевезенных авиакомпаниями РФ [1, 2]

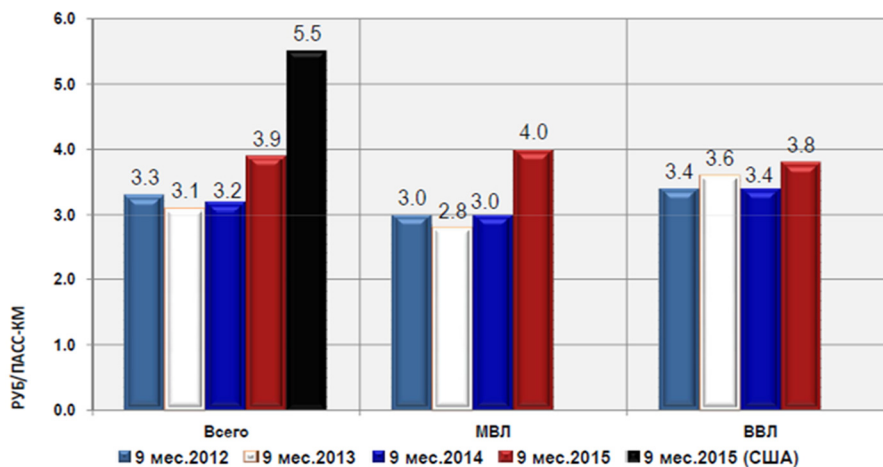
Доходная ставка – это доход, полученный в среднем за определенный период из расчета на 1 км расстояния полета, который приходится на одного перевезенного пассажира (рис. 4). Рассчитывается данный показатель по формуле:

$ДС$ (доходная ставка) = Сумма доходов авиакомпании за период / (Суммарное количество перевезенных пассажиров за период * Суммарная дальность полетов в километрах)

Как видно из рис. 4, за исследуемый период (последние четыре года) доходная ставка

на внутренних воздушных линиях сохраняла относительную стабильность. Как и для международных воздушных линий, исключением стал прошлый год, что отразилось и на суммарных показателях.

Будучи гаванью для воздушных судов, аэропорты выполняют отправочно-принимающую функцию. Число пассажиров с каждым годом растет. В тройке лидеров – крупнейшие аэропорты страны: Шереметьево, Домодедово, Внуково (рис. 5).



Источник ТКП

Рис. 4. Доходная ставка на 1 пассажиро-километр, руб/пасс-км (по данным за 9 месяцев 2012–2015 гг.) [1]

№	Наименование	Пассажиры (отпр. + прин.), млн. человек		
		2013	2014	2015
1	Москва (Шереметьево)	28.97	31.26	31.28
2	Москва (Домодедово)	30.77	33.04	30.50
3	Москва (Внуково)	11.18	12.73	15.82
4	Санкт-Петербург (Пулково)	12.85	14.26	13.50
5	Симферополь (Интернэйшнл)		2.69	5.02
6	Екатеринбург (Кольцово)	4.25	4.47	4.17
7	Сочи	2.43	3.07	4.08
8	Новосибирск (Толмачево)	3.59	3.83	3.60
9	Краснодар (Пашковский)	2.85	3.42	3.12
10	Уфа	2.19	2.36	2.29

Рис. 5. Рейтинг аэропортов РФ по количеству обслуживаемых пассажиров (по всем видам перевозок) [1, 2]

Одной из «болевых точек» гражданской авиации России является проблема воздушного парка, большую часть которого составляют воздушные суда иностранных производителей (рис. 6). Так, парк отечественных авиакомпаний ежегодно пополняется сотнями зарубежных авиалайнеров. Определяющими факторами остаются качество и надежность.

Средняя стоимость перевозки авиакомпаниями РФ определена дальностью полетов и пассажиропотоком: по мере заполнения самолета цена на билет увеличивается (рис. 7). Самым дорогим сегментом также остаются международные перевозки (средняя стоимость перевозки за прошлый год – 8618 руб.) [3].

Одна из составляющих стоимости авиаперевозки – цена на авиационное топливо, которая зависит от колебаний цен на нефть, а также иных специфических факторов, например, склонности России к монополизации.

Это определяется тем, что переработку нефти в России осуществляют крупнейшие заводы, такие как «Лукойл», «Газпром нефть», «Роснефть», «Сургутнефтегаз». Продажу же дистиллятов, то есть продуктов многостадийного разделения нефти на фракции (без химического изменения веществ, входящих в состав фракций) посредством ее перегонки или ректификации, осуществляют крупнейшие оптовые трейдеры. Они неизменны для данного рынка,

следовательно, самостоятельно устанавливают цену на керосин, учитывая высокие акцизы и налоги, которые характерны для нашей страны, и текущую ситуацию на мировом рынке нефти. Можно отметить, что цены на авиационный керосин имеют тенденцию к росту в большей степени, чем цена на нефть, что объясняется не только свойствами черного золота, но и технологией его переработки.

В других странах Запады и в США наблюдается иная картина определения цены на авиационное топливо: участниками торгов являются непосредственные покупатели – аэропорты, авиакомпании, что позволяет формировать цену с учетом конъюнктуры рынка, где существует влияние спроса на цену предложения

и, следовательно, возможность контролировать цены. В России же определенно есть проблема монополизации цены на авиатопливо, так как у авиакомпаний, как правило, один и тот же поставщик, который и формирует цену керосина.

Наблюдая за динамикой цен на авиационный керосин и тарифа за заправку в РФ за последние четыре года (рис. 8), можно сделать вывод, что таким значительным скачком (в особенности в сравнении с прошлым годом) покупатели топлива во многом обязаны неустойчивому валютному курсу [4].

Отсутствие зависимости финансовых результатов от динамики пассажиропотока свидетельствует о диспропорциях в отрасли, нерыночном характере ее развития (рис. 9).

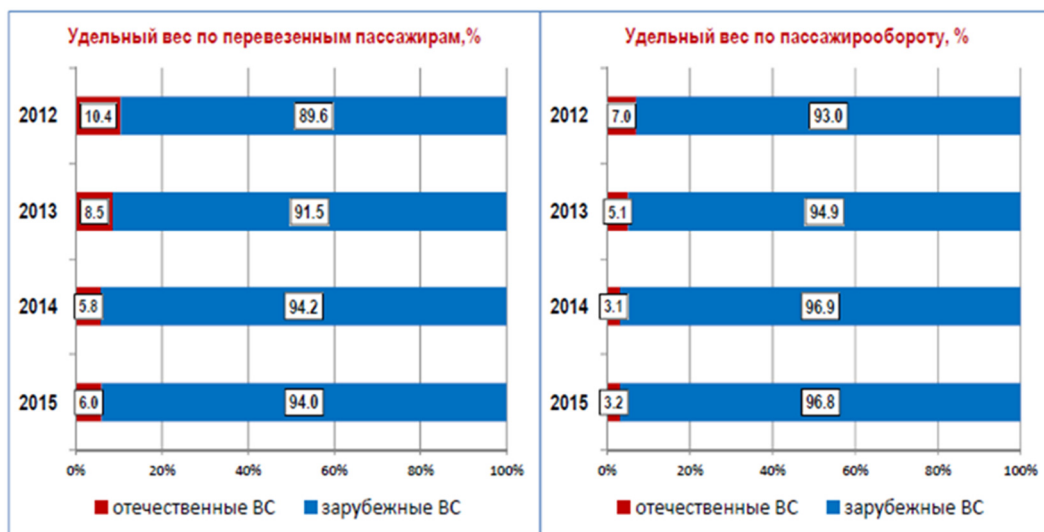


Рис. 6. Пассажирские перевозки авиакомпаниями РФ на отечественных и зарубежных ВС за 2012–2015 гг. [1]

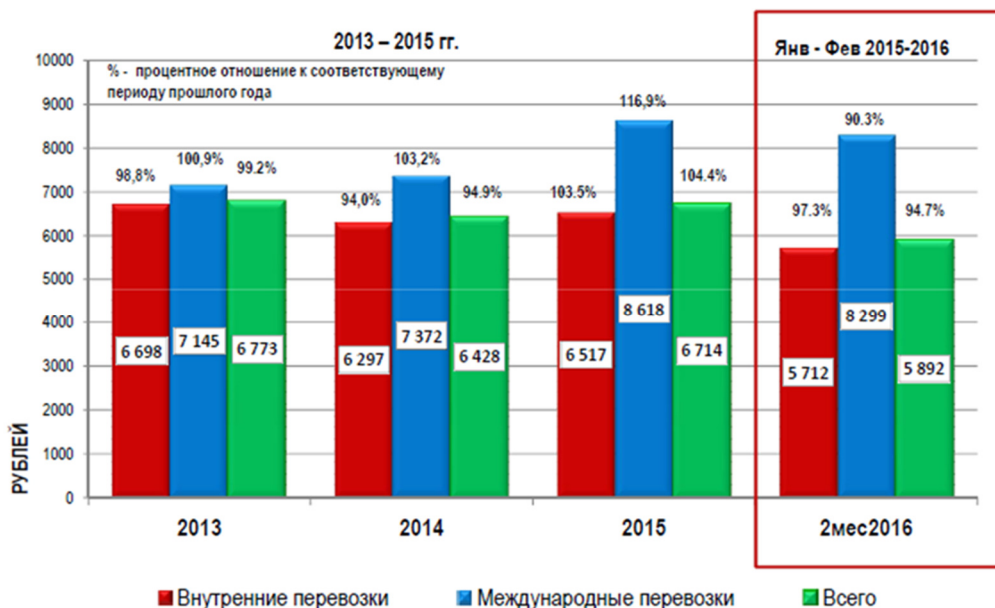


Рис. 7. Средняя стоимость перевозки авиакомпаниями РФ за 2013–2015 гг. (по данным Транспортной клиринговой палаты) [1]



Источник ТКП

Рис. 8. Темпы роста цен на авиационный керосин и тарифа за заправку в России; данные на 1 марта (2013–2016 гг.) [1]

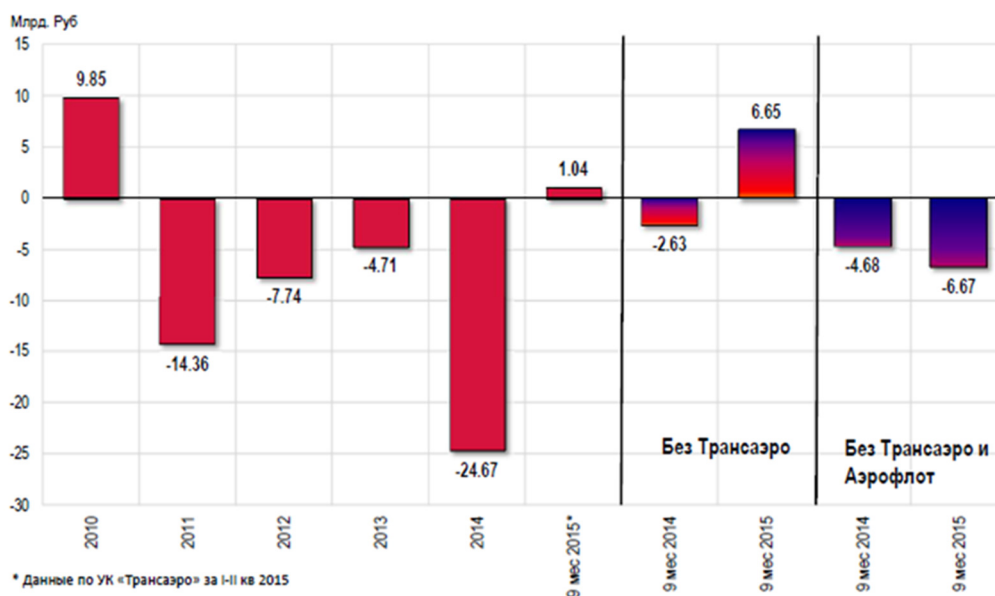


Рис. 9. Финансовый результат деятельности российских авиакомпаний [1]

Основные факторы влияния на рынок авиационных перевозок в 2015 г.:

1. Перераспределение структуры рынка международных и внутренних перевозок с учетом изменения геополитической обстановки, что приводит к сжатию международного рынка авиaperезовок в России.

2. Изменение интенсивности пассажиропотока в связи с сокращением туристического сезона и увеличением амплитуды колебаний пассажирооборота между высоким и низким сезоном.

3. Ухудшение экономического благосостояния населения РФ, что подтверждается снижением реальных доходов населения, девальвацией рубля, волатильностью курса рубля к основным валютам.

4. Перераспределение рынка перевозок между авиакомпаниями с учетом ухода сильного игрока – одного из крупнейших авиаперевозчиков в стране, а следовательно, консолидация доли рынка крупнейших игроков [3].

5. Устаревшие методы установления цены на авиатопливо для внутреннего пользования, не позволяющие учитывать значимый положительный эффект от удешевления нефти.

6. Требуемый дополнительных методических обоснований механизм государственного регулирования тарифов на социально-значимые перевозки и правила взаимодействия авиакомпаний.

7. Стоимость кредитных ресурсов, их доступность и условия получения.

8. Сложности финансового взаимодействия естественных монополий, обслуживающих отрасли (аэропорты), что основано на несовершенстве механизмов согласования цен на их услуги. Дерегулирование тарифов и ставок сборов аэропортов Московского авиационного узла.

9. Неэффективное управление бизнесом в ряде авиакомпаний.

Перспективы развития российского рынка авиаперевозок:

1. Обнуление НДС на перевозки авиакомпаний РФ на внутренних воздушных линиях.

2. Осмысление результатов перераспределения российского рынка авиаперевозок между участниками.

3. Выработка механизма взаимодействия регулятора с авиакомпаниями в части определения тарифов на социально-значимые пассажирские авиаперевозки.

4. Усиление контроля необоснованного роста тарифов и сборов поставщиков аэропортовых и аэронавигационных услуг.

5. Создание авиакомпаниям нормальных условий для пополнения оборотных средств, учитывая низкую маржинальность авиационных перевозок.

6. Либерализация требований и упрощение процедур получения российской визы для повышения входного туристического потока.

Для мирового же рынка авиаперевозок в целом ожидаемы следующие перспективы, «сценарии» развития (на основе данных Международной ассоциации воздушного транспорта) [5]:

- прирост мирового пассажирооборота в 2016 г. на 6,9 % (средний за 20 лет – 5,5 %) и грузооборота на 3 %;

- увеличение количества новых маршрутов и частоты полетов;

- ориентация тарифов на платные пакетные услуги;

- потенциал низких цен на нефть в начале 2016 г. к стимулированию авиаперевозок до конца года;

- снижение удельного расхода топлива на пассажира;

- появление новых стандартов дистрибуции;

- снижение процента коммерческой загрузки за счет повышения провозных емкостей;

- в 2016 г. ожидается, что воздушный транспорт будет составлять почти 1 % (\$750 млрд) от мирового ВВП.

Список литературы

1. Транспортная клиринговая палата. Официальный сайт. URL: www.tch.ru (дата обращения: 18.09.2016).
2. Росстат. Официальный сайт. URL: www.gks.ru (дата обращения: 18.09.2016).
3. JACDEC. Source for Aviation Safety Information: official website. URL: jacdec.de/airline-safety-ranking/2016 (дата обращения: 12.09.2016).
4. Федеральное агентство воздушного транспорта. Росавиация: Официальный сайт. URL: www.favt.ru (дата обращения: 21.09.2016).
5. IATA – International Air Transport Association: official website. URL: <http://www.iata.org/Pages/default.aspx> (дата обращения: 15.09.2016).

© Е. В. Видищева

Ссылка для цитирования:

Видищева Е. В. Перспективы развития российского рынка авиаперевозок // Инженерно-строительный вестник Прикаспия : научно-технический журнал / Астраханский государственный архитектурно-строительный университет. Астрахань : ГАОУ АО ВО «АГАСУ», 2016. № 4 (18). С. 64–69.

УДК 365.2

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ЖИЛОГО ДОМА КАК ОДИН ИЗ ФАКТОРОВ РАСШИРЕНИЯ ДОСТУПНОСТИ ЖИЛЬЯ ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ С ОГРАНИЧЕННЫМ ДОХОДОМ

Е. М. Дербасова, Л. В. Боронина, Е. В. Давыдова, Р. В. Муканов, К. М. Кувшинова

Астраханский государственный архитектурно-строительный университет

Проанализированы темпы строительства малоэтажных жилых объектов в России. Рассмотрено понятие «доступность жилья» и основные факторы, влияющие на возможность приобретения такого жилья различными категориями граждан. Для повышения доступности жилья для малообеспеченных граждан и сельских жителей с ограниченным доходом рекомендуется использование хозяйственного способа в совокупности с объектной формой ускоренного изготовления стеновых конструкций малоэтажного жилого дома. Данный метод позволит индивидуальному застройщику, имеющему в наличии земельный участок, полностью или частично решить финансовые или организационные вопросы, связанные с возведением жилого объекта, и снизить свой коэффициент доступности более чем в два раза.

Ключевые слова: индивидуальное жилищное строительство, застройщик, коэффициент доступности, метод «само-стройка», стеновые конструкции, ускоренное изготовление, сельский житель.

INDIVIDUAL CONSTRUCTION OF A HOUSE AS ONE OF THE FACTORS EXPANDING HOUSING AFFORDABILITY WITH LIMITED INCOME

E. M. Derbasova, L. V. Boronina, E. V. Davydova, R. V. Mukanov, K. M. Kuvshinova

Astrakhan State University of Architecture and Civil Engineering

Analyzed the pace of construction of low-rise residential buildings in Russia. The concept of «affordable housing» and the main factors influencing the possibility of the acquisition of such housing different categories of citizens. To improve the affordability of