

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ИМУЩЕСТВЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ АЭРОДРОМОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

THE EFFECTIVENESS OF ENTREPRENEURIAL ACTIVITIES WHILE USING PROPERTY COMPLEX OF THE AERODROMES OF CIVIL AVIATION

S. Demin

Annotation

The article analyzes the performance indicators for the group of airports with different volumes of aircraft maintenance, the basis of relevant quantitative assessment on statistical reporting, and proposes a method of calculating rent property complex of the aerodromes of civil aviation to improve the efficiency of business activities.

Keywords: airport activity, economic efficiency, volume of traffic, the rent.

Демин Сергей Сергеевич
Д.э.н., доцент, Финансовый
университет при Правительстве
Российской Федерации, г. Москва

Аннотация

В статье автором анализируются показатели эффективности деятельности по группам аэропортов, различающихся объемами авиационного обслуживания, приводятся соответствующие количественные оценки на основе данных статистической отчетности, а также предлагается методика расчета арендной платы имущественных комплексов аэродромов гражданской авиации для повышения эффективности предпринимательской деятельности.

Ключевые слова:

Аэропортовая деятельность, экономическая эффективность, объемы перевозок, арендная плата.

Проблемы реализации Транспортной стратегии Российской Федерации предопределяют формирование механизмов реализации государственной политики в области обеспечения предпринимательской деятельности при эффективном использовании имущественных комплексов аэродромов гражданской авиации, как критически важных объектов авиатранспортной инфраструктуры, находящихся в федеральной собственности [1]. Регулирование предпринимательской деятельности между операторами и балансодержателями аэродромов, с одной стороны, и органами государственного регулирования с другой, а также правила распределения и использования арендных платежей в целях обеспечения развития авиатранспортной инфраструктуры представляют важный элемент осуществления авиационной деятельности транспортного комплекса в целом.

При этом решением важной научной задачи представляется научное обоснование и формирование, соответствующих правовому статусу, ограниченного в обороте имущества аэродромов механизмов определения размера арендной платы, характеризующихся простотой расчетов и основанных на доступных статистических данных операторов аэропортов, правил ее взимания и распределения указанных арендных платежей на цели развития авиатранспортной инфраструктуры.

В настоящее время, в действующем законодательстве Российской Федерации, отсутствует учитывающий отраслевую предпринимательскую специфику гражданской авиации, методический подход к установлению арендной платы за использование находящегося в федеральной собственности имущества аэродромов, что не обеспечивает сопоставимость и прозрачность оценок, провоцирует коррупционность, является избыточно трудоемким и затратным для массового использования, влечет необоснованные расходы балансодержателя федерального имущества.

При этом схожая проблема в предпринимательской деятельности, при определении арендной платы в отношении земельных участков под аэродромами, урегулирована посредством внесения изменений в Земельный кодекс Российской Федерации, а также принятым в соответствии с ним Постановлением Правительства Российской Федерации и приказом Министерства экономического развития Российской Федерации. Предполагается, что введение аналогичного метода регулирования на имущество аэродромов федеральной собственности должно завершиться разработкой соответствующих проектов нормативных правовых актов.

Анализ отчетов балансодержателей (ФГУП "Админи-

страция гражданских аэропортов (аэродромов)" и ФГУП "Администрация аэропорта Домодедово"), рыночной оценки их стоимости и арендной платы за использование гражданских аэродромов (ограниченных в обороте и при соответствующем отсутствии рынка аренды аэродромов), в качестве базы для расчета арендных платежей, показал отсутствие объективной логики и обоснованной сопоставимости в назначении размеров сбора с арендаторов государственного имущества аэродромов гражданской авиации, и наличие в этом процессе фактора субъективности. Фактически рыночная оценка, как основа сбора арендных платежей за использование государственного имущества аэродромов, на практике не удовлетворяет требованиям ни арендаторов, ни арендодателей. В связи с этим, государством были приняты нормы, исключающие обязательность проведения рыночной оценки в случае передачи в аренду находящегося в федеральной собственности аэродрома. Установление порядка определения размера арендной платы и порядка, условий и сроков ее внесения было возложено на Правительство Российской Федерации.

В настоящее время сложилась ситуация, когда использование отчетов независимых оценщиков для определения величины арендного платежа за использование аэродрома гражданской авиации уже не является обязательным, а системной альтернативы установления величины арендной платы, имеющей официально признанную методологию и методическую базу, еще нет.

Проанализировав имеющиеся статистические данные, следует отметить, что особенностью полученных научных данных, является "совмещение" объемных (производственных) и финансово-экономических показателей, объективно представленных в формах государственной статистической отчетности, а совместный их анализ, позволяет выявить новые (отсутствующие в каждой из этих форм в отдельности) статистические факты, тенденции, закономерности, используемые в предпринимательской деятельности.

Наиболее информативным комплексным показателем, предлагаемым в качестве классификационного признака ранжирования аэропортов при обосновании развития аэродромной сети, объективно характеризующим роль конкретного аэропорта в обслуживании пассажиров – грузопотоков (ПГП) коммерческой гражданской авиации (ГА), принят показатель величины эквивалентного годового коммерческого пассажира – грузопотока, измеряемого в тысячах тонн ПГП. Эквивалентный коммерческий пассажир – грузопоток аэропорта учитывает количество пассажиров, перевезенных за год через аэропорт, выраженное через эквивалентную весовую коммерческую загрузку – в тоннах (при этом, традиционно в ГА, еще со времен СССР, один пассажир с неоплачиваемым дополнительно личным багажом принят за 90 кг), а

также учитывает количество перевезенного коммерческого груза и почты (также в тоннах).

Формула расчета предлагаемого классификационного показателя, на основе статистических данных аэропорта представлена ниже (на основе данных статистической формы):

$$\text{ПГП} = (\text{ПП} \times 0,090 + \text{ГП}) ,$$

где:

ПГП – эквивалентный коммерческий пассажиро-грузопоток (тыс. тн/год);

ГП – коммерческий грузопоток и почта (тн/год) – отправка плюс прибытие в год;

ПП – коммерческий пассажиропоток (пасс/год) – отправка плюс прибытие в год. [3, С. 135]

Также из числа наиболее информативных объемных показателей для моделирования и обоснования математической модели формирования арендной платы за использование аэродрома, выбраны следующие варианты показателей:

- ◆ обслуживание взлето – посадок воздушных судов (в тоннах максимальной взлетной массы (МВМ) воздушного судна в год) – источник информации форма 67-ГА;

- ◆ доходы от взлет-посадки воздушных судов в год (в тысячах рублей в год) – источник информации форма 67-ГА;

- ◆ ATU (Airport Through put Unit) (в количестве человек в год) – источник информации расчеты по форме 15-ГА [2, С. 131 – 133].

Сформированная статистическая совокупность данных достаточно представительна и информативна при осуществлении предпринимательской деятельности (по объемам авиаобслуживания, структуре предоставляемых аэропортовых услуг и географии распределения аэропортовых операторов), что позволяет получить достаточно надежные статистические выводы. Для анализа эффективности предпринимательской деятельности рассматриваются формируемые на основе данных формы 67-ГА показатели финансовых результатов операционной деятельности аэропорта (операционные доходы минус расходы) и EBITDA аэропорта (сокр. англ. Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) – аналитический показатель, равный сумме прибыли до вычета налоговых платежей, процентных платежей и численной амортизации (по данным формы 67-ГА определяются как сумма финансовых результатов операционной деятельности и амортизационных начислений).

Первый и наиболее существенный аналитический вывод, следующий из рассмотрения представленной статистики, заключается в высокой зависимости экономических показателей деятельности аэропортов (общей операционной рентабельности и EBITDA) от масштабов аэро-

портовой деятельности, измеряемых в тысячах тонн ПГП.

Рассмотрение количества рентабельных аэропортов в различных группах аэропортовых операторов, различающихся объемами авиаобслуживания, позволяет провести их классификацию – разделение на группы, существенно различающиеся своими экономическими возможностями.

Общая характеристика классификационных групп аэропортов:

I – крупнейшие аэропорты гражданской авиации России – объемы авиаобслуживания ≥ 190 тыс. тн ПГП – более 90% рентабельных аэропортов в группе;

II – крупные и средние аэропорты гражданской авиации России – объемы авиаобслуживания ≥ 65 тыс. тн ПГП $\cap < 190$ тыс. тн ПГП – в группе 65 ÷ 90% рентабельных аэропортов;

III – небольшие региональные и местные аэропорты гражданской авиации России – объемы авиаобслуживания ≥ 10 тыс. тн ПГП $\cap < 65$ тыс. тн ПГП – 50 ÷ 55% рентабельных аэропортов в группе;

IV – мелкие местные аэропорты гражданской авиации России – объемы авиаобслуживания < 10 тыс. тн ПГП – не более 29 ÷ 33% рентабельных аэропортов в группе.

Среди аэропортов первых трех групп преобладают операторы, ведущие рентабельную предпринимательскую деятельность (при этом по мере уменьшения объемов аэропортового обслуживания снижается средняя рентабельность деятельности и растет процент нерентабельных аэропортов). Среди аэропортов четвертой группы преобладают убыточные аэропорты, которые демонстрируют в большинстве случаев глубоко отрицательные финансовые результаты, указанные аэропорты в силу низкой интенсивности обслуживаемых авиаперевозок объективно не могут генерировать положительный денежный поток в объемах, достаточных для стабильной оплаты арендных платежей за использование аэродрома и покрывающих инвестиционные вложения владельца (арендодателя). Т.е. аэродромные комплексы указанных аэропортов выполняют в первую очередь не коммерческую, а социальную функцию и, соответственно, не обладают инвестиционной привлекательностью для частного бизнеса.

Для дальнейшего исследования и построения математических моделей, необходимых при обосновании размера арендной платы за использование федеральных аэродромных комплексов на условиях аренды, определим на основании располагаемой статистики эффективную экономическую "отдачу" от аэропортового бизнеса на единицу используемых при моделировании объемных показателей. С учетом изложенного ранее, в качестве вариантов показателей E_p – расчетной (потенциальной) эффективности аэропортовой деятельности принимает-

ся величина EBITDA (удельная в расчете на 1 ед. объемного показателя аэропортовой деятельности), которая может быть достигнута при эффективной организации аэропортовой деятельности. Расчетная удельная величина EBITDA при этом определяется по данным форм 67-ГА и 15-ГА как сумма финансового результата деятельности аэропорта и начисленной амортизации, отнесенные к единице объемного показателя аэропортовой деятельности (рассмотрены четыре варианта). Статистика показателей эффективности при этом предварительно "очищается" от показателей неэффективно работающих аэропортов и усредняется за 2015 – 2014 гг с коэффициентами весомости, соответственно, 0,6 (2015 год) и 0,4 (2014 год).

Тогда результаты моделирования (усредненные по принципу "средние среди группы "выше средних" удельные показатели потенциальной эффективности аэропортовой деятельности) выглядят так:

1. Для моделирования объемных показателей в тоннах ПГП:

$E_p = 4808$ руб./тн ПГП – в крупнейших аэропортах с объемами обслуживания ПГП ≥ 190 тыс. тн год;

$E_p = 3577$ руб./тн ПГП – в группах аэропортов с объемами обслуживания 10 тыс. тн в год \leq ПГП < 190 тыс. тн год;

2. Для моделирования объемных показателей в тн МВМ:

$E_p = 1139$ руб./тн МВМ – в крупнейших аэропортах с объемами обслуживания ПГП ≥ 190 тыс. тн год;

$E_p = 903$ руб./тн МВМ – в группах аэропортов с объемами обслуживания 10 тыс. тн в год \leq ПГП < 190 тыс. тн год.

3. Для моделирования объемных показателей в чел. АТУ:

$E_p = 214$ руб./чел АТУ – в крупнейших аэропортах с объемами обслуживания ПГП ≥ 190 тыс. тн год;

$E_p = 152$ руб./чел АТУ – в группах аэропортов с объемами обслуживания 10 тыс. тн в год \leq ПГП < 190 тыс. тн год.

4. Для моделирования объемных показателей в рублях дохода от обслуживания взлет–посадок ВС:

$E_p = 3,462$ руб./руб. дохода от взлет–посадки – в крупнейших аэропортах с объемами обслуживания ПГП ≥ 190 тыс. тн год;

$E_p = 2,095$ руб./руб. дохода от взлет–посадки – в группах аэропортов с объемами обслуживания 10 тыс. тн в год \leq ПГП < 190 тыс. тн год.

Аэропорты с более низкими объемами авиаобслуживания (ПГП < 10 тыс. тн ПГП в год), как правило, не обладают реальными (объективными) возможностями стабильного обеспечения положительного чистого денежного потока и поэтому должны рассматриваться как преимущественно социальные инфраструктурные объекты, а не предпринимательские бизнес-структуры.

Как показывает практический опыт, изъятие через арендную плату крупных сумм денежных средств, составляющих, например, более 10% общего положительного годового финансового результата от деятельности аэропорта, как правило, воспринимается аэропортовыми операторами болезненно, резко негативно, т.к. влечет существенное снижение предпринимательских и иных финансовых возможностей операторов, снижает инвестиционную привлекательность бизнеса, что особенно критично в условиях текущего макроэкономического кризиса, накопившегося в предыдущие годы недофинансирования развития аэропортов гражданской авиации и снижает эффективность деятельности аэропортов по обслуживанию авиатранспортных потоков. В условиях пока еще относительно низкой платежеспособности основной массы населения рост затрат аэропортовых операторов на аренду аэродромов также может приводить к отрицательному общественному резонансу из-за увеличения финансовой нагрузки на авиаперевозчиков и, соответственно, увеличения стоимости авиабилетов.

Поэтому, с учетом результатов и выводов анализа и исходя из минимизации аэропортовых затрат на аренду аэродромов (до относительно "безболезненного", приемлемого с точки зрения финансовых возможностей аэропортового бизнеса уровня) и с целью "ненанесения ощутимого ущерба" потребительскому спросу, еще не восстановившемуся до уровня "дореформенных" объемов авиаперевозок 1991 года, предложена следующая модель формирования арендной ставки (платы) за использование федеральных аэродромных комплексов:

$$A = Q \times \alpha \times k_{\text{кур}} \times k_p$$

или

$A = 1\,500\,000$ руб. для аэродромов аэропортов с малой интенсивностью обслуживания,

где

A – арендная плата, в руб./год;

Q – объемный показатель, характеризующий масштабы деятельности конкретного аэропорта с использованием арендуемого аэродрома (в исследовании рассмотрены четыре варианта указанного показателя);

α – коэффициент (мультипликатор), учитывает при установлении арендной платы основные факторы рынка аэропортового обслуживания:

- ◆ потенциальные инвестиционные возможности аэропортового бизнеса в зависимости от масштаба аэропортовой деятельности;

- ◆ удельный вес доходов от обслуживания взлетов – посадок воздушных судов в общих доходах аэропортовой деятельности в зависимости от масштаба аэропортовой деятельности;

- ◆ сбалансированное распределение чистого денежного потока от ведения аэропортовой деятельности, относимого к использованию аэродромного комплекса, между арендатором (оператором аэродрома) и государственным предприятием (учреждением) – балансодержателем;

жателем;

$k_{\text{кур}} = 1,55$ – коэффициент, применяемый для аэродромов, находящихся в российских курортных зонах (Анапа, Владивосток, Калининград, Краснодар, Минеральные воды, Симферополь, Сочи), повышающий статистический коэффициент отражает апробированную практику увеличения арендной платы за использование "курортных" аэродромов в сравнении с иными используемыми на рынке аэропортами с сопоставимыми объемами авиаобслуживания;

k_p – регулировочный коэффициент, учитывающий потребности в финансировании расходов балансодержателя.

Назначение фиксированной годовой арендной платы для аэропортов с малой интенсивностью обслуживания в размере 1.500 млн.руб./год (без НДС) связано с сегодняшними особенностями установления арендной платы за аэродромы аэропортов с малой интенсивностью обслуживания (ПГП < 10 000 тонн/год) и тенденцией их минимизации вследствие убыточности деятельности.

Располагаемая статистика:

1 подгруппа ПГП ≤ 3 000 тонн/год,

2 подгруппа 3 000 < ПГП ≤ 6 000,

3 подгруппа 6 000 < ПГП < 10 000.

В каждой подгруппе был найден аэропорт с наименьшей годовой суммой арендной платой и был отобран в качестве представителя группы, далее по трем таким образом отобранных аэропортов определено среднее значение. Таким образом, фиксированная годовая арендная плата для аэропортов с малой интенсивностью обслуживания (ПГП < 10 000 тонн/год) принята в размере 1,5 млн. руб./год (без НДС).

Регулировочный коэффициент k_p определяет долю чистого денежного потока, формируемого аэропортовым бизнесом (EBITDA), изымаемую собственником через арендную плату на цели обеспечения (поддержания) эксплуатационной годности и развития федеральных аэропортовых комплексов. С учетом вышеизложенного, предлагаемая величина k_p обосновывается на основе компромисса между целями сбора (формирования) необходимых ресурсов для эффективного управления федеральным имуществом аэродромов и факторами (целями) минимизации расходов аэропортовых операторов и, соответственно, авиакомпаний, пассажиров и грузовой клиентуры.

При осуществлении предпринимательской деятельности, основной доход предприятия – балансодержателя формируется поступлениями по договорам аренды и совместного предоставления услуг. В прочих доходах большую долю занимают поступления, имеющие, в основном, нестабильный характер и которые могут сильно варьиро-

ваться по годам. Относительно надежно прогнозируемыми статьями прочих доходов являются доходы по исполнению функции заказчика-застройщика (286 718 тыс. руб. в 2015 году) и поступления процентных платежей от банков за пользование аккумулируемыми ФГУП "АГА(А)" запасами денежных средств, которые в 2015 году составляли около 150 000 тыс. руб.

Суммарные расходы ФГУП "АГА(А)" (расходы по основной деятельности, а также управленческие расходы и прочие расходы), которые необходимо покрыть арендными платежами (амортизационные начисления при этом могут не учитываться) и вышеперечисленными прочими расходами, составляют (в 2015 году) около 1 700 611 тыс. руб.

Анализ рентабельности ФГУП "АГА(А)" показал, что без учета амортизационных отчислений, деятельность предприятия рентабельна, с учетом амортизационных отчислений – нерентабельна.

Таким образом, если в расходах предприятия учитывать амортизационные отчисления, как это принято у таких коммерческих структур, как ФГУПы, то деятельность ФГУП "АГА(А)" фактически может быть охарактеризована как высокоубыточная: операционная убыточность балансодержателя в 2014 и 2015 гг. составила, соответственно, -263% и -343%.

Но несмотря на негативное влияние получаемых убытков на стоимость чистых активов предприятия, на 31.12.2015 г. стоимость чистых активов предприятия положительна и составляла +170 065 589 тыс. руб.

Проведя анализ эффективности предпринимательской деятельности операторов аэропортов и их финансовые возможности, можно прийти к следующим выводам. Финансовые возможности аэропорта по обеспечению задач развития и поддержания эксплуатационной годности аэродромных комплексов определяются финансово-экономическими результатами его деятельности (по операционной деятельности – разница между операционными доходами и расходами, далее по тексту – финансовый результат).

Важным источником инвестиций для аэропорта также являются амортизационные начисления. Поэтому, на более информативным комплексным показателем, характеризующим инвестиционный потенциал (возможности) аэропорта, учитывающим финансово-экономические результаты его деятельности, является чистый денежный поток от деятельности, формируемый по данным формы 67-ГА "Отчет о финансовой деятельности авиапредприятий и организаций воздушного транспорта" – как сумма операционного финансового результата и амортизационных начислений. Этот показатель факти-

чески эквивалентен широко используемому в финансово-инвестиционном анализе показателю EBITDA.

Ниже приведены результаты разделения ранжированного списка из 109 исследованных аэропортов на четыре группы существенно различающихся по финансовым возможностям (потенциальной экономической эффективности деятельности) аэропортов с различными объемами обслуживания авиаперевозок.

Первая группа включает крупнейшие по объему обслуженных авиаперевозок аэропорты с ПГП ≥ 190 тыс.тн/год. Это, например, аэропорты Москва (Шереметьево, Домодедово, Внуково), Санкт-Петербург (Пулково), Симферополь, Екатеринбург (Кольцово), Сочи, Новосибирск (Толмачево) и т.д.

Аэропорты первой группы, как правило, стабильно обеспечивают рентабельную деятельность, высокорентабельны и инвестиционно привлекательны, в 2015 году 100% предприятий группы имели положительную рентабельность деятельности.

Вторая группа состоит из инвестиционно привлекательных крупных и средних аэропортов, преобладающее большинство которых обеспечивают рентабельную деятельность, диапазон объемов обслуживания у этих аэропортов соответствует $65 \text{ тыс. тн/год} \leq \text{ПГП} < 190 \text{ тыс. тн/год}$. Это, например, аэропорты: Хабаровск, Минеральные Воды, Красноярск (Емельяново), Владивосток (Кневичи), Казань, Иркутск, Калининград (Храброво), Сургут и т.д.

В 2015 году около 90% предприятий группы обеспечивали положительную рентабельность деятельности.

Третья группа состоит из небольших региональных и местных аэропортов, по своим объемам авиаперевозок пока не обеспечивающих стабильно рентабельной деятельности. Диапазон объемов обслуживания этих аэропортов соответствует $10 \text{ тыс. тн/год} \leq \text{ПГП} < 65 \text{ тыс. тн/год}$. В целом не менее половины аэропортов указанной группы, как правило, демонстрируют положительную рентабельность, однако генерируемая ими прибыль недостаточна для обеспечения инвестиционной привлекательности. В 2015 году около 55% предприятий группы обеспечивали положительную рентабельность деятельности. В третью группу аэропортов, например, входят: Нижневартовск, Норильск, Оренбург, Астрахань (Нариманово), Томск (Богашево), Саратов, Воронеж (Чертовское), Магадан, Киров, Магнитогорск и т.п. [4]

Четвертая группа аэропортов включает мелкие аэропорты местных линий, диапазон объемов обслуживания аэропортов группы $\text{ПГП} < 10 \text{ тыс. тн/год}$. Преобладающее большинство аэропортов группы нерентабельны, в

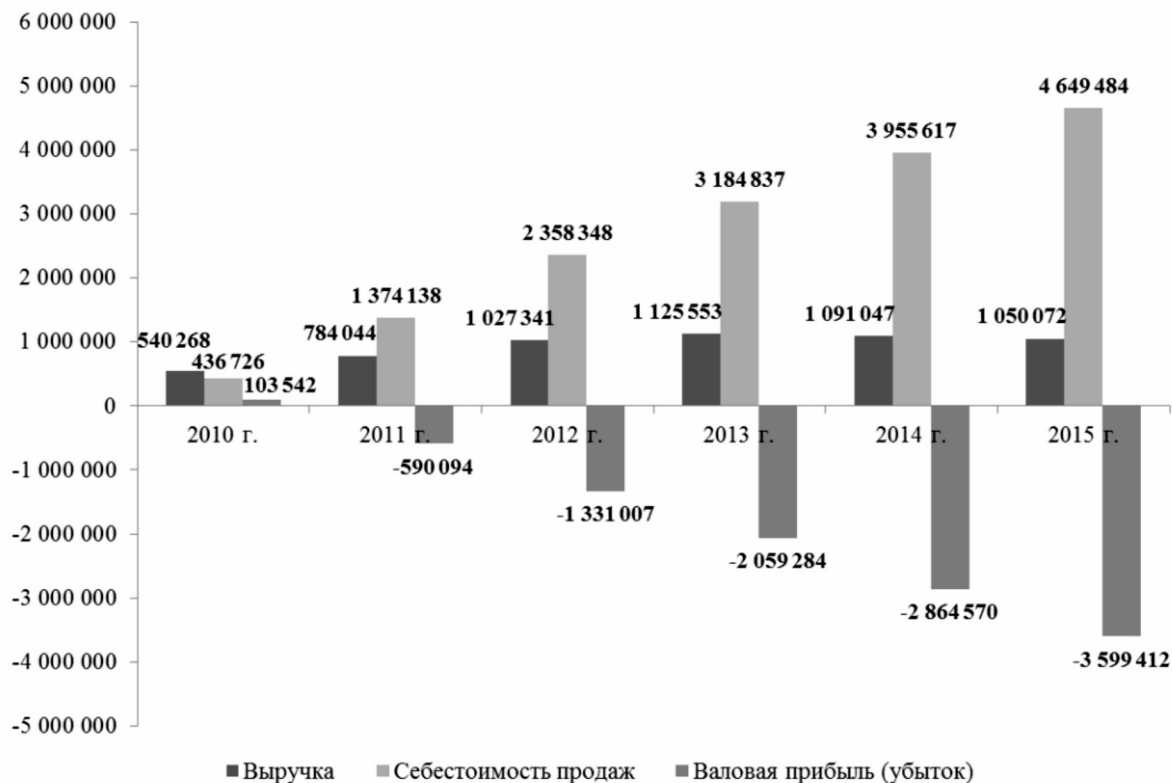


Рисунок 1. Доходы, расходы и финансовый результат ФГУП "АГА(А)" в 2010-2015 гг. (с учетом амортизационных отчислений)

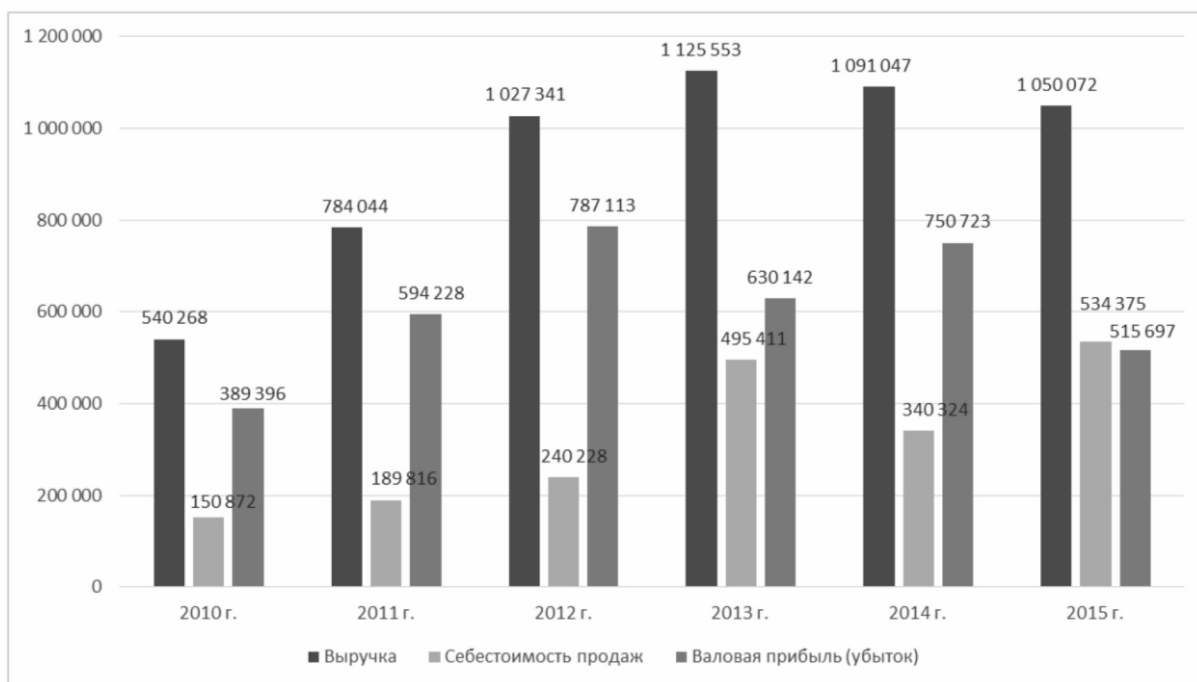


Рисунок 2. Доходы, расходы и финансовый результат ФГУП "АГА(А)" в 2010-2015 гг. (без учета амортизационных отчислений)

2015 году только около 29% аэропортов группы обеспечивали положительную операционную рентабельность. Так, например, в четвертую группу аэропортов входят: Нальчик, Ярославль, Пенза, Чебоксары, Орск, Усть-Кут, Горно-Алтайск, Комсомольск-на-Амуре, Бойдабо, Тарко-Сале, Красноярск (Черемшанка), Липецк, Брянск, Бу-гульма, Котлас, Амдерма и др.

Большинство аэропортов четвертой группы нерентабельны, имеют существенно отрицательный финансовый результат и фактически являются объектами социальной инфраструктуры, поэтому они способны нести бремя арендных платежей за использование аэродромов федеральной собственности лишь в символических (незначительных) суммах.

Таким образом, в качестве повышения эффективности предпринимательской деятельности следует рассмотреть 4 альтернативных модели формирования арендной ставки (платы) за использование федеральных аэродромных комплексов. Каждая из четырех моделей (денежные потоки моделируются через тонны ПГП, тонны максимальной взлетной массы, количество обслуженных чел (АТУ), доходы от обслуживания взлетов-посадок) адаптирована под два рассмотренных варианта формирования и использования арендной платы балансодержателем:

- ◆ текущее содержание балансодержателя плюс 10% потребных текущих ассигнований на капремонт (сумма сбора арендной платы формируется на уровне, обеспечивающем содержание балансодержателей плюс 10% потребностей в годовых ассигнованиях на капитальный ремонт арендуемых аэродромных комплексов);

- ◆ текущее содержание балансодержателя плюс 20% потребных текущих ассигнований на капремонт (сумма сбора арендной платы формируется на уровне, обеспечивающем содержание балансодержателей плюс 20% потребностей в годовых ассигнованиях на капитальный ремонт арендуемых аэродромных комплексов).

Таким образом, для сопоставления приведены результаты апробации (расчета величин арендной платы) 4 x 2 = 8 моделей и вариантов их реализации на информационной основе аэродромов аэропортов, по которым заключены арендные договора с ФГУП "АГА(А)" и ФГУП "ААД" – всего 46 аэродромов (аэропортов).

На основании указанных расчетов, возможно определение модельных коэффициентов для расчета арендной платы и возможно ее сопоставление с действующими арендными ставками.

Фактический размер годовой арендной платы за недвижимое имущество по действующим в настоящее время арендным договорам (без НДС) равен 1,077 млрд. руб. в год.

Предложенные 2 варианта распределения финансовых средств ФГУП "АГА(А)" и ФГУП "ААД": на содержание предприятий-балансодержателей + (частично) на цели капитального ремонта инфраструктуры аэродромов по каждой из предложенных моделей, позволяют повысить эффективность предпринимательской деятельности как балансодержателей, так и операторов аэродромов.

Потребности в годовых ассигнованиях на капитальный ремонт аэродромов рассчитаны по тому же списку аэропортов, для которого произведены расчеты величины арендной платы. Потребная сумма годовых ассигнований на выполнение капитальных ремонтов аэродромов оценена нами в сумме около 5 250 878 тыс. руб. в год.

Увеличение потребностей в сборе арендной платы с операторов аэродромов составляет для варианта 1 (в сравнении с сумой фактических размеров годовой арендной платы за недвижимое имущество по действующим в настоящее время арендным договорам) почти +73% (рост в среднем в 1,73 раза), при этом на капитальный ремонт аэродромов может быть направлено около 525 млн. руб. Аналогично для варианта 2 увеличение потребностей в сборе арендной платы с операторов аэродромов (в сравнении с сумой фактических размеров годовой арендной платы за недвижимое имущество по действующим в настоящее время арендным договорам) равно +122% (рост в среднем в 2,22 раза), при этом на капитальный ремонт аэродромов может быть направлено около 1 050 млн. руб.

Таким образом, при формировании предложений по повышению эффективности предпринимательской деятельности, выявлена существенная зависимость экономической эффективности аэропортовой деятельности от масштабов (объемов) выполняемого аэропортового обслуживания, что позволяет построить методику обоснования арендной ставки за использование аэродромов, принадлежащих Российской Федерации, в зависимости объемных измерителей деятельности аэропортов.

Представляется целесообразным рассмотреть четыре наиболее информативных варианта измерителей объемов аэропортовой деятельности, потенциально применимых для использования в формализованной методике обоснования уровня арендной платы:

- ◆ тоннаж ПГП;
- ◆ тоннаж МВМ;
- ◆ расчетный объем обслуживания в чел. АТУ;
- ◆ доходы от обслуживания взлетов-посадок ВС.

Для каждого из четырех указанных вариантов были построены и апробированы математические модели оценки арендной платы. Полученные варианты апробации показали, что все 4 варианта могут быть использованы в практике управления аэропортовой деятельностью и

дают относительно сопоставимые результаты, однако наиболее адекватные решения получены на основе использования в качестве базового показателя измерения объемов аэропортовой деятельности через тоннаж ПГП:

◆ модель, построенная от "доходов за взлет-посадку" дает завышенные стоимости аренды для относительно небольших и средних аэропортов, расположенных в северных и северо-восточных регионах РФ, т.к. они вынужденно применяют высокие ставки за обслуживание взлетов-посадок воздушных судов, влечет излишне высокий разброс в величине арендной платы вследствие различий в ценовой политике аэропортов и регулятора применительно к разным аэропортам;

◆ модель, построенная от "тоннажа МВМ" дает наибольшие разбросы значений арендной платы, так как результаты ее применения существенно зависят от фактора, неконтролируемого аэропортами – политики авиакомпаний в отношении используемого парка ВС, в результате в сопоставимых условиях и при сопоставимых объемах авиаперевозок оценка величины арендной платы за использование аэродрома может ощутимо снижаться при перевооружении авиакомпаний на более вместимые или обладающие более высокой весовой отдачей воздушные суда;

◆ в модели, построенной от "объема обслуживания (в чел.) АТУ", во-первых, третье слагаемое "АТУ" фактически дублирует первые два, так как оно пытается дополнительно (через среднюю загрузку рейса) учесть количество отправленных через аэропорт пассажиров, уже учтенное в другом слагаемом. С учетом небольшого удельного веса грузоотправлений в большинстве российских

аэропортов, показатель АТУ для крупного аэропорта (например, Домодедово) практически близок к величине удвоенного количества обслуженных пассажиров, т.е. практически дублируется с ним. Во-вторых, и это главное, в рассмотренном варианте (коэффициент "100" при показателе количества взлето-посадочных операций) указанный показатель значительно искажает оценку объемов деятельности небольших аэропортов, так как среднее количество пассажиров на борту при полетах через них существенно ниже чем 100 пассажиров на борту, которые характерны для крупнейших российских аэропортов.

Поэтому представляется целесообразным выстраивать модель расчета арендной платы от показателя "тоннаж ПГП", не имеющего вышеперечисленных особенностей, и с которым, как показало исследование, очень тесно коррелированы финансовые возможности и экономическая эффективность ("отдача") аэропортового бизнеса.

Полученные научные результаты с достаточной долей вероятности позволяют учесть интересы балансодержателей и операторов аэропортов при осуществлении ими предпринимательской деятельности в подготавливаемых вариантах Проекта постановления Правительства Российской Федерации "Об утверждении Порядка определения арендной платы за аэродромы гражданской авиации, находящиеся в федеральной собственности" и Порядка определения арендной платы за аэродромы гражданской авиации, находящиеся в федеральной собственности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 17-34-р "О транспортной стратегии Российской Федерации". [Электронный ресурс]. URL: [http:// www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)
2. Лесничий И.В., Бородин М.А., Самойлов В.И., Кауркина О.В. Предложения по направлениям совершенствования форм государственного статистического наблюдения на воздушном транспорте России. // М.: Научный вестник ФГУП ГосНИИ ГА. – 2013. – № 3, С. 126 –135.
3. Фридлянд А.А., Чубуков А.П. Экономическая эффективность аэропортовой деятельности. // М.: Научный вестник ФГУП ГосНИИ ГА. – 2013. – № 3, С. 135 – 142.
4. Федеральная служба государственной статистики. [Электронный ресурс]. URL: [http:// www.gks.ru](http://www.gks.ru)

© С.С. Демин, (ssdem@mail.ru), Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»,

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ИНСТИТУТ БИЗНЕС-ОБРАЗОВАНИЯ

негосударственное образовательное учреждение высшего профессионального образования

Реклама

Традиции. Инновации. Успех!

МИБО