ПОВЫШЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКИХ АЭРОПОРТОВ

И.О. Алимова, *канд. экон. наук, доцент*
Е.Ю. Цунаева, *студент*
Северо-Кавказский федеральный университет
(Россия, г. Ставрополь)

Аннотация. *В статье кратко описана экономика функционирования аэродромных и аэропортовых комплексов с разбиением на авиационную и неавиационную деятельность. Раскрыты особенности инвестирования в российские аэропорты на примере АО «Международный аэропорт Ставрополь».*

Ключевые слова: *инвестиционная привлекательность, инвестор, проект, аэропорт, аэродром, регион.*

Инвестиционные проекты в сфере развития аэропортовых комплексов в настоящее время приобретают всю большую популярность в России.

Во-первых, это связано с ростом объема пассажиропотока. В таблице 1 можно проследить динамику изменения объема пассажиропотока за 5 лет и сравнить с данными других стран.

Таблица 1. Данные о перевозке пассажиров воздушным транспортом национальными авиакомпаниями за год, млн. чел.

№	Страна	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
1	Соединенные Штаты	731	737	720	730	736	743
2	Китай	292	318	266	292	318	352
3	Великобритания	111	115	101	111	115	118
…							
15	Российская Федерация	64	74	84	93	92	88

Так, с 2011 по 2014 год рынок пассажирских авиаперевозок в России показывал постоянный рост, который составил 45%, т.е. 29 млн. пассажиров. Начиная с 2015 года, наблюдается снижение пассажирских авиаперевозок, это связано со слиянием авиакомпаний и общим уменьшением их численности, но если рассматривать пятилетний период с 2011 по 2016 г. рост составил 26% [5].

Во-вторых, износ инфраструктуры авиаперевозок в Российской Федерации превышает, по данным Росстата 50% [6]. Поэтому за счет федерального бюджета, в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», с привлечением, где это возможно, частных вкладчиков реализуются инвестиционные проекты [1].

В 2016 году начата реализация масштабных проектов по строительству и реконструкции аэропортов и ВПП с использованием механизма государственно-частного партнерства. К примеру, строительство аэропорта в Ростове – на – Дону, Раменском (Жуковский), строительство нового терминала в аэропорту Симферополя и взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) аэропорта Шереметьево.

Экономика аэропорта связана с тем, какие пассажиро- и грузопотоки проходят через него за определенный период времени. Все услуги, являющиеся конечным продуктом аэропорта, в том числе и выручка, связаны с обслуживанием этих двух потоков. Сам аэропорт может только косвенно влиять на увеличение потока, так как он связан с экономикой региона. Однако качество услуг позволяет аэропорту привлекать авиакомпании в регион, таким образом, увеличивая авиационные доходы.

В соответствие с Руководством по экономике аэропорта основные статьи доходов аэропортов составляют поступления от авиаперевозок и наземного обслуживания, а так же неавиационных видов деятельности (рис. 1) [2].

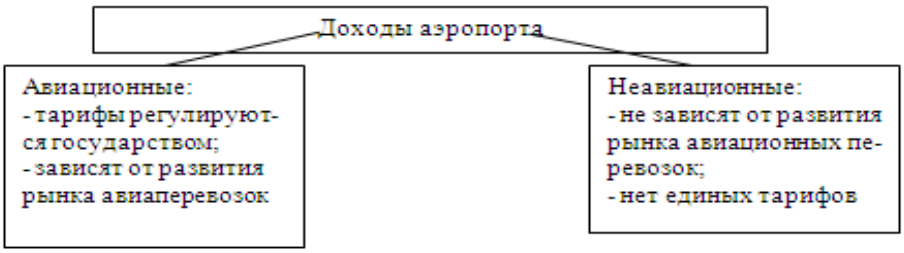

Рисунок 1. Виды доходов аэропорта и их характеристика

Все аэродромы состоят из аэродромов и сопутствующей инфраструктуры: аэровокзалов, грузовых терминалов, вспомогательных служб.

Для многих региональных аэропортов характерна ситуация, когда аэродромы находятся в федеральной собственности, а сопутствующая инфраструктура в собственности аэропорта.

Проиллюстрировать сложившуюся ситуацию с привлечением инвестиций и методами повышения инвестиционной привлекательности можно на примере АО «Международный аэропорт Ставрополь».

Аэродром этого аэропорта принадлежит ФГУП «Администрации гражданских аэропортов (аэродромов)», а АО «Международный аэропорт Ставрополь» является оператором аэродрома [3].

При рассмотрении вопроса об инвестиционной привлекательности АО «Международный аэропорт Ставрополь» стоит учесть данную особенность, то есть к текущим расходам аэропортового комплекса относятся арендные платежи с учетом налога на имущество, уплачиваемого ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» в бюджет Ставропольского края, и амортизации, начисляемой по основным фондам аэродрома.

В связи с тем, что износ основных фондов российских аэродромов составляет более 50%, их эксплуатация становится технологически небезопасной федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010- 2020 годы)» направлена на решение этой проблемы. В соответствие с данной программой, на 2018 год заложена реконструкция ВПП АО «Международный аэропорт Ставрополь» в размере 2 333 млн. руб., в т.ч. за счет средств федерального бюджета 1 432,3 млн. руб. [1].

Проведение реконструкции, с помощью выделения средств из федерального бюджета приводит к вводу в эксплуатацию новых основных фондов, но уплата амортизации по ним возложена на операторов аэродрома, в данном случае на АО «Международный аэропорт Ставрополь». Поэтому в среднесрочной перспективе возникает ситуация, в которой рассматриваемый аэропорт не способен выйти хотя бы на уровень безубыточности, даже при условии привлечения новых авиакомпаний на ставропольский рынок авиаперевозок.

Иными словами масштаб капитальных вложений не соответствует авиационным и неавиационным доходам АО «МАС», то есть реализуемые в рамках ФЦП инвестиционные проекты по модернизации аэродромов являются коммерчески неэффективными.

На оператора аэродрома ложиться нагрузка не только в виде увеличившихся арендных платежей, но и финансирование строительства и реконструкции аэровокзальных комплексов. В частности, в 2017 году проходит реконструкция международного терминала в АО «МАС» на сумму 1 млрд. руб. с инвестиционной фазой 6 месяцев, что с одной стороны позволит аэропорту расширить сотрудничество с международными авиакомпаниями и тем самым увеличить авиационную выручку. С другой, в среднесрочной перспективе, с

учетом реконструкции ВПП в 2018 году не позволит аэропорту получить положительный финансовый результат.

Инфраструктура АО «МАС» такова, что позволяет развивать достаточно широкий спектр неавиационных направлений и видов деятельности.

Например, АО «МАС» обладает незадействованными в производстве помещениями и территориями, могут быть привлечены спортивные и образовательные организации (тренажерные залы, фитнес-центры, авиационные учебные центры, курсы по туризму и гостиничному бизнесу).

Реализация описанных мероприятий будет способствовать превращению аэропорта в центр деловой жизни города. Это привлечет на территорию аэропорта рекламодателей. Активизация деловой жизни позволит решить проблему транспортного сообщения с городом, поскольку поспособствует привлечению предприятий пассажирского транспорта на линию «аэропорт-город».

Таким образом, для эффективного управления региональными аэропортами необходимо проводить исследования, чтобы определить направления, приоритеты, перспективы развития авиационной и неавиационной деятельности.

Что качается инвестиционной привлекательности региональных аэропортов, то она во многом зависит от участия государства. Поэтому, частный инвестор рассматривает либо некоторые виды неавиационной деятельности, либо требует сложных схем реализации проектов развития предприятия, связанных с перераспределением рисков.

Библиографический список

1. *О транспортной стратегии* РФ: распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р: [Электронный ресурс] // «Справочно- правовая система «Консультант плюс». : Режим доступа: http://www.consultant.ru .

2. *О совершенствовании* системы аэропортовых сборов, тарифов и цен за наземное обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации: приказ федеральной авиационной службы России от 11.101996 №71: [Электронный ресурс] // «Справочно-правовая система «Консультант плюс».: Режим доступа: http://www.consultant.ru.

3. *Официальный сайт* «КонсультанПлюс»: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru.

4. *Официальный сайт АО* «Международный аэропорт Ставрополь»: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://flystw.com.

5. *Официальный сайт* Министерства транспорта Российской Федерации. Федеральное агентство воздушного транспорта: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.favt.ru.

6. *Официальный сайт Федеральной* службы государственной статистики: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru.

INCREASE OF INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF RUSSIAN AIRPORTS

I.O. Alimova, *candidate of economic sciences, associate professor*
E.Y. Tsunaeva, *student*
North-Caucasian federal university
(Russia, Stavropol)

Abstract. *The article briefly describes the economy of operation of aerodrome and airport complexes separated into aeronautical and non-aeronautical activities. The features of investing in the Russian airports on the example of JSC «International airport Stavropol».*

Keywords: *investment attractiveness, investor, project, airport, region.*