

УДК 656.7.072

ФОРМИРОВАНИЕ АРЕНДНЫХ ПЛАТЕЖЕЙ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АЭРОДРОМНЫХ КОМПЛЕКСОВ

А.А. ФРИДЛЯНД, А.П. ЧУБУКОВ

В статье предлагается методика расчета арендной платы за использование федеральных аэродромных комплексов с учетом различий в условиях функционирования главных операторов аэропортов.

Ключевые слова: аэропорт, аэродром, коммерческий пассажиро-грузопоток, арендная плата.

Арендная плата за пользование имущественным комплексом аэродрома, находящимся в федеральной собственности (далее – арендная плата), может определяться в отношении отдельных объектов, множества объектов, связанных функциональным назначением, или в отношении имущественного комплекса аэродрома в целом (далее – имущество аэродрома).

Основным фактором при определении арендного платежа является учет потенциальных финансовых возможностей главного оператора аэропорта (арендатора аэродрома), которые выявляются при ранжировании аэропортов с использованием в качестве классификационного признака показателя величины эквивалентного годового коммерческого пассажиро-грузопотока, измеряемого в тыс. т. Эквивалентный коммерческий пассажиро-грузопоток (ПГП) аэропорта рассчитывается по формуле

$$\text{ПГП} = (\text{ПП} \times 0,090 + \text{ГП}) / 1000, \quad (1)$$

где 0,09 т = 90 кг – вес одного пассажира с неоплачиваемым дополнительно личным багажом; ПГП – эквивалентный коммерческий пассажиро-грузопоток (тыс. т/год); ГП – коммерческий поток грузов и почты (т/год) – отправка плюс прибытие в год; ПП – коммерческий пассажиро-поток (пасс./год) – отправка плюс прибытие в год.

Аэродромные комплексы аэропортов по объемам авиаобслуживания разделяются на три основные группы, существенно различающиеся по потенциальной экономической эффективности деятельности (рис. 1, 2):

- крупнейшие аэропорты международных авиалиний и магистральных внутренних авиалиний с объемом авиаобслуживания $\text{ПГП} \geq 190$ тыс. т (далее из этой группы также выделяются аэродромы, расположенные в аэропортах, обслуживающих пассажиропотоки (отправка + прибытие) интенсивностью более 5 млн. пассажиров в год);
- крупные и средние магистральные и региональные аэропорты с объемом авиаобслуживания $25 \text{ тыс. т} \leq \text{ПГП} < 190 \text{ тыс. т}$;
- небольшие региональные аэропорты и аэропорты местных ВЛ с объемом авиаобслуживания $\text{ПГП} < 25 \text{ тыс. т}$.

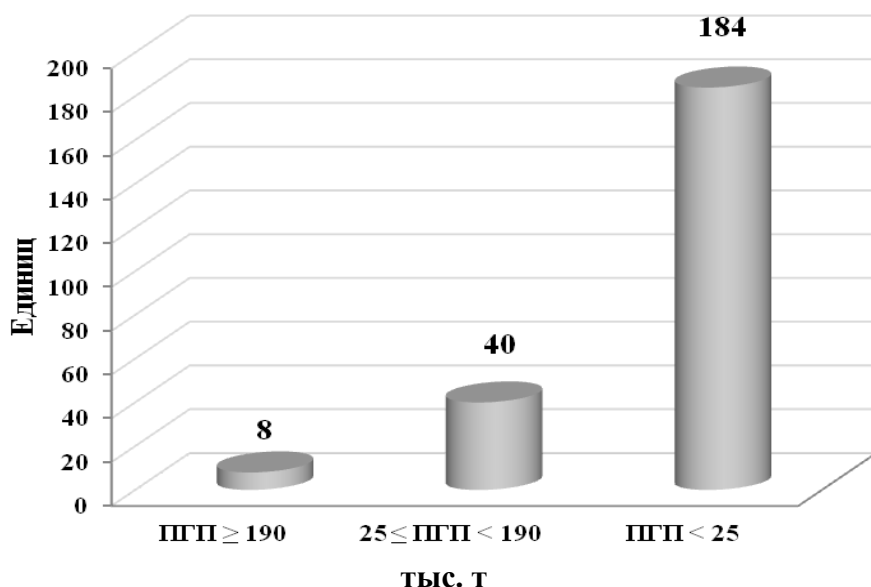


Рис. 1. Распределение аэропортов по группам

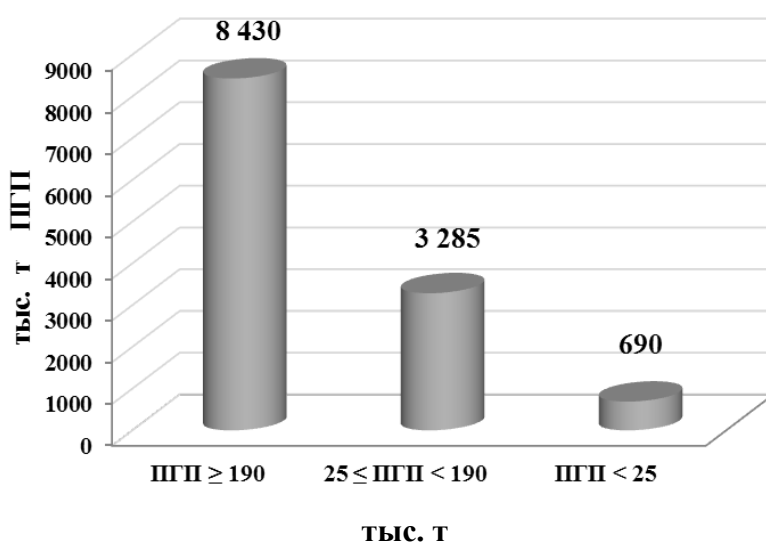


Рис. 2. Распределение общих объемов пассажиро-грузоперевозок по группам аэропортов

На основе выполненной группировки и ранжирования аэропортов построена модель определения годовой арендной платы за право пользования федеральными имущественными комплексами аэродромов на условиях арендных договоров АПЛ (кроме аэродромов в аэропортах, обслуживающих пассажиропотоки интенсивностью более 5 млн. пассажиров в год)

$$A_{пл} = f_0 \times ППП \times k, \quad (2)$$

где $A_{пл}$ - годовой арендный платеж; f_0 - осредненный (в соответствующих сегментах авиарынка, характеризующихся интенсивностью обслуживаемых аэропортами пассажиро-грузопотоков) показатель общей эффективности аэропортовой деятельности (величина EBITDA¹ с 1 т ППП);

¹ EBITDA (сокр. англ. Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) - аналитический показатель, равный сумме прибыли до вычета расходов по уплате налогов, процентных платежей и начисленной амортизации.

$$f_0 = \begin{cases} 3420 \text{ руб./т ПГП для аэропортов с ПГП} \geq 190 \text{ тыс. т/год;} \\ 1571 \text{ руб./т ПГП для аэропортов с объемами обслуживания} \\ 25 \leq \text{ПГП} < 190 \text{ тыс. т/год;} \end{cases}$$

k – коэффициент (в %), определяющий долю чистого денежного потока, формируемого аэропортовым бизнесом, изымаемую собственником через арендную плату на цели обеспечения эксплуатационной годности и развития федеральных аэродромных комплексов.

Величина k составляет

$$k \leq \begin{cases} 14,9 \% \times 0,5 = 7,45\% \text{ при ПГП} \geq 190 \text{ тыс. т/год;} \\ 19,7 \% \times 0,5 = 9,85\% \text{ при } 25 \leq \text{ПГП} < 190 \text{ тыс. т/год,} \end{cases}$$

где значения 14,9% и 19,7% отражают удельный вес доходов от взлет-посадки в общих доходах аэропорта (по группам аэропортов), а коэффициент «0,5» распределяет приходящуюся на аэродромный комплекс часть чистого денежного потока (EBITDA) на две равные части, предназначенные аэропортовому оператору аэродрома (арендатору) и собственнику (государству, арендодателю – в форме арендных платежей). Величина k обосновывается на базе компромисса между целями сбора необходимых ресурсов для эффективного управления федеральным имуществом аэродромов и факторами минимизации расходов аэропортовых операторов.

Для аэропортов с более низкими объемами авиаобслуживания (ПГП < 25 тыс. т/год), как правило, убыточных, не обладающих реальными (объективными) возможностями стабильного обеспечения положительного чистого денежного потока, предлагается фиксированная денежная ставка (предназначенная лишь для частичного финансирования административных расходов балансодержателя аэродромных комплексов):

- для аэропортов с ПГП 25 ÷ 10 тыс. т/год – 500 тыс. руб./год;
- для аэропортов с ПГП менее 10 тыс. т/год – 100 тыс. руб./год.

Для аэродромов аэропортов, обслуживающих пассажиропотоки (отправки + прибытие) интенсивностью более 5 млн. пассажиров в год (аэропорты Московского авиаузла и Санкт-Петербурга), годовая арендная плата за право пользования федеральными имущественными комплексами аэродромов на условиях арендных договоров определяется по следующей модели

$$A_{пл} = C/T, \quad (3)$$

где C – капитальные вложения, необходимые для создания оцениваемого имущественного комплекса, т.е. полная восстановительная стоимость (ПВС); T – период времени, равный 25 годам – расчетный срок службы аэродромного комплекса.

Оценка арендной платы по аэродромным комплексам через ПВС (3) возможна лишь для наиболее крупных аэропортов, которые способны формировать достаточные денежные потоки для возмещения через арендные платежи затрат на создание соответствующих дорогостоящих аэродромных комплексов.

Методика обосновывает расчет арендных платежей за использование федерального государственного имущества, основываясь на открытых и общедоступных данных отраслевой государственной статистики.

В случае заключения договора аренды на неполный год арендная плата рассчитывается исходя из соотношения периода действия договора аренды и количества дней в году. В случае заключения договора аренды на часть площади арендная плата рассчитывается исходя из соотношения арендуемой площади и общей площади имущества аэродрома.

Использование арендных платежей, формируемых моделями (2) - (3), носит исключительно целевой характер: лишь на осуществление работ по поддержанию эксплуатационной годности аэродромных комплексов, их капитальный ремонт и реновацию.

Методика формирования ставок арендной платы предполагает возможность снижения ее тем операторам, которые берут на себя обязательства по финансированию и/или проведению соответствующих работ по капитальному ремонту или реконструкции отдельных объектов (элементов) федеральных аэродромных комплексов, т.е. снижение арендных ставок должно быть адекватным тем дополнительным затратам, обязательства по которым берут на себя операторы (арендаторы).

При условии, что стоимость строительства и обустройства одной ВПП в Московском авиаузле составляет около 25 млрд. руб., полная восстановительная стоимость аэродрома, эксплуатирующего две ВПП, составляет около 50 млрд. руб. Годовые амортизационные отчисления, исходя из срока экономической жизни рассматриваемых объектов 25 лет, составляют 4% или, в абсолютном выражении, около 2 млрд. руб.

Применение предложенного подхода (с использованием ПВС аэродрома) в отношении арендных платежей по крупнейшим аэропортам приводит к возрастанию финансовой нагрузки на авиапассажира, летающего через указанные аэропорты. Однако дополнительная финансовая нагрузка, как показали исследования, в данном случае не будет превышать порог чувствительности пассажира к дополнительным затратам (возникающим вследствие переноса дополнительных расходов на арендные платежи по аэродрому на увеличение стоимости авиабилетов), практически на 1 поездку не будет превышать величины 240 - 370 руб. (при полете из Москвы в Пулково) или 70 – 200 руб. при полетах из Москвы в другие (кроме Пулково) аэропорты.

При внедрении вышеизложенной методики ощутимый рост арендных платежей происходит лишь по аэродромам крупнейших аэропортов (Пулково и Московский авиаузел), что приводит к кардинальному росту возможностей целевых вложений в реновацию или капитальный ремонт указанных комплексов (почти на 2 млрд. руб. в каждый) без критического роста финансовой нагрузки на пассажиров, летающих через указанные аэропорты.

В отношении изменения арендной платы по остальным аэродромам важно подчеркнуть, что она более объективно (чем при имеющем место до настоящего времени подходе) распределена по операторам в соответствии с их потенциальными финансовыми возможностями, хотя в целом она может быть несколько увеличена, но при этом практически лишь незначительно влияет на расходы авиапассажира. В результате применения методики осуществляется объективное перераспределение арендной нагрузки между арендаторами с учетом потенциальных финансовых возможностей каждого аэропортового оператора. Методика обеспечивает компромисс между целями сбора необходимых ресурсов для эффективного управления федеральным имуществом аэродромов и факторами ограничения дополнительных расходов авиапассажиров.

ЛИТЕРАТУРА

1. Транспортная клиринговая палата (ТКП) [Электронный ресурс]: URL: <http://www.tch.ru>.
2. Форма государственной статистической отчетности 67-ГА: «Отчет о финансовой деятельности авиапредприятий и организаций воздушного транспорта» за 2010 год, за 2011 год, за 2012 год.
3. Форма государственной статистической отчетности 15-ГА: "Сведения об объеме перевозок через аэропорт" за 2010 год, за 2011 год, за 2012 год.
4. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]: URL: <http://www.gks.ru>.
5. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г., утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. [Электронный ресурс]: URL: <http://www.mintrans.ru>.

THE FORMATION OF RENT PAYMENTS FOR THE USE OF FEDERAL AIRFIELD COMPLEXES

Fridlyand A.A., Chubukov A.P.

The article offers a method of calculation of rent for the use of Federal airfield complexes, considering differences in conditions of functioning of main operators of airports.

Key words: airport, airfield, revenue passenger traffic, rent.

Сведения об авторах

Фридлянд Александр Абрамович, 1948 г.р., окончил МАИ (1972), доктор экономических наук, профессор кафедры организации перевозок на воздушном транспорте МГТУ ГА, директор Научного центра экономического мониторинга, анализа и прогнозирования ФГУП ГосНИИ ГА, автор более 100 научных работ, область научных интересов – экономика гражданской авиации, управление имуществом гражданской авиации.

Чубуков Александр Петрович, 1969 г.р., окончил МГТУ ГА (1996), кандидат экономических наук, старший научный сотрудник ФГУП ГосНИИ ГА, автор 10 научных работ, область научных интересов – экономика гражданской авиации, управление имуществом гражданской авиации.