

УДК 656.7.072

АНАЛИЗ СОЗДАНИЯ И ФИНАНСИРОВАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ КАЗЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ АЭРОПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СЕВЕРНЫХ И УДАЛЕННЫХ РЕГИОНАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

А.А. ФРИДЛЯНД, А.П. ЧУБУКОВ, П.И. МОСКАЛЕНКО

В статье анализируются процессы создания и функционирования федеральных казенных предприятий аэропортовой деятельности, расположенных в регионах Крайнего Севера и приравненных к нему территорий.

Ключевые слова: аэропорты, федеральные казенные предприятия, субсидирование.

В гражданской авиации РФ десятки аэропортов расположены в северных и удаленных регионах, характеризующихся суровыми климатическими условиями, и удалены от основных авиатранспортных потоков. Указанные предприятия вследствие объективно низких объемов авиaperевозок и доходов ведут высокоубыточную деятельность и поддержание их в состоянии эксплуатационной годности возможно лишь в организационно-правовой форме федеральных казенных предприятий (ФКП), предусматривающих прямое бюджетное субсидирование [4].

Целями создания казенных предприятий аэропортового профиля являются:

- обеспечение сохранности сети аэропортов местных воздушных линий и посадочных площадок в труднодоступных населенных пунктах районов Крайнего Севера и Дальнего Востока и приравненных к ним местностей (далее по тексту – районов КС);

- во многих случаях – сохранение безальтернативного круглогодичного средства транспортного сообщения в населенных пунктах районов КС, обеспечивающего реализацию конституционных прав граждан на свободу перемещения;

- повышение качества жизни населения путем сохранения транспортной доступности регионов;

- сохранение (торможение) величины ставок сборов и тарифов на относительно низком уровне, что благоприятно скажется на транспортной доступности районов КС и будет тормозить рост расходов региональных бюджетов, выделяемых на субсидирование авиакомпаний, выполняющих социально-значимые перевозки в указанные районы.

Сейчас в гражданской авиации (ГА) России действуют 8 ФКП, включающих 58 аэропортов и 13 посадочных площадок (табл. 1). Ряд субъектов РФ совместно с Минтрансом России готовят предложения о расширении состава ФКП, главное препятствие – ограничения в рамках выделяемых лимитов финансирования из средств федерального бюджета (рис. 1).

Разделение аэропортов, аэродромов и посадочных площадок по территориальным зонам Севера осуществляется на основании постановления Совмина СССР от 03.01.1983 г. № 12 [5].

Размер бюджетного субсидирования действующих ФКП ГА в 2013 г. составил около 47-48 млн. руб. в среднем на один аэропорт (без учета посадочных площадок).

В течение первых 2 лет после создания ФКП объемы обслуживания перевозок многих аэропортов (за исключением ФКП «Аэропорты Чукотки» и ФКП «Аэропорты Красноярья») выросли. Рост объемов обслуживания по действующим ФКП через 1-2 года после создания составил (по показателю отправки + прибытие пассажиров) от 8% до 86%. По ФКП «Аэропорты Чукотки» и ФКП «Аэропорты Красноярья» имела место стабилизация (прекращение спада) перевозок. На основании данных о субсидировании и объемах обслуживания в аэропортах и на посадочных площадках ФКП рассчитан показатель эффективности субсидирования (отношение величины годовой субсидии к объему перевозок (отправки+прибытие) (табл. 2).

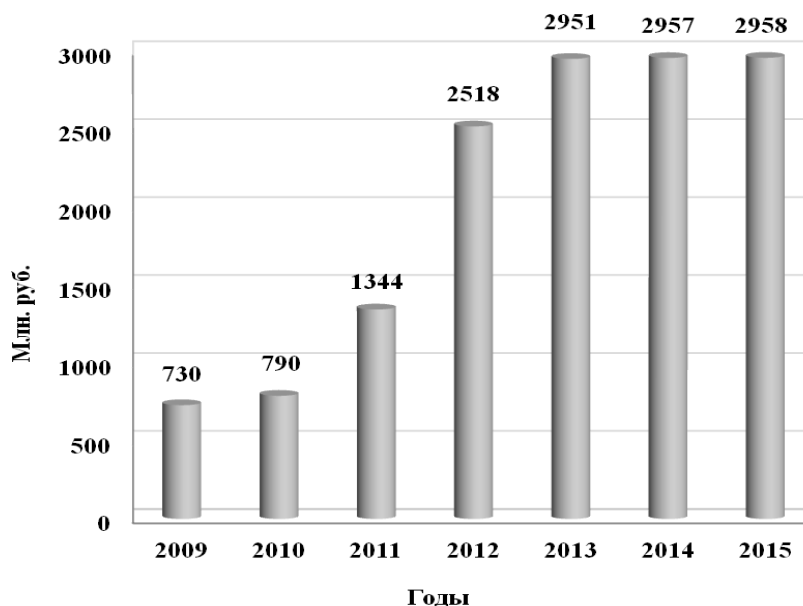


Рис. 1. Субсидирование ФКП, создаваемых на базе региональных и местных аэропортов, из средств федерального бюджета РФ

Таблица 1

Действующие федеральные казенные предприятия ГА

№ п/п	Наименование ФКП	Дата выпуска распоряжения Правительства РФ	Количество аэропортов (площадок)
1	ФКП "Аэропорты Севера"	02.11.2007	26
2	ФКП "Аэропорт Кызыл"	15.05.2013	1
3	ФКП "Аэропорты Камчатки"	29.03.2010	12 (7)
4	ФКП "Аэропорты Приамурья"	08.08.2012	3 (6)
5	ФКП "Аэропорты Чукотки"	15.07.2010	9
6	ФКП "Аэропорт Сахалина"	03.08.2011	1
7	ФКП "Аэропорты Красноярья"	10.11.2011	5
8	ФКП "Аэропорт Амдерма"	28.01.2012	1

Таблица 2

Отношение годовой субсидии через 1-2 года после создания ФКП к объему перевозок (отправки+прибытие) через аэропорты ФКП соответствующего года

№ п/п	Наименование предприятия	Показатель (тыс.руб./пасс.)
1.1	ФКП "Аэропорты Приамурья"*	20,17
1.2	ФКП "Аэропорты Севера"	2,70
1.3	ФКП "Аэропорты Камчатки"	9,27
1.4	ФКП "Аэропорты Чукотки"	7,82
1.5	ФКП "Аэропорт Сахалина"	4,00
1.6	ФКП "Аэропорты Красноярья"	3,71
1.7	ФКП "Аэропорт Амдерма"	27,34
1.8	ФКП "Аэропорт Кызыл"*	4,56
1.9	Сводный показатель эффективности субсидирования (по итогам 2012 г.)	5,46

* В связи с тем, что ФКП «Аэропорты Приамурья» было создано в конце 2012 г., а ФКП «Аэропорт Кызыл» в начале 2013 г., показатель рассчитан как отношение планируемой на 2013 г. субсидии к объемам обслуживания (по показателю отправки + прибытие пассажиров в аэропорты ФКП без учета транзита) за 2012 г. [6].

Анализ расходов ФКП аэропортового профиля (до создания ФКП и после) показал, что основными статьями расходов (занимающими около 89% суммы затрат) являются расходы на заработную плату с начислениями (в среднем 51,5% от общей суммы расходов ФКП через 1-2 года после создания), расходы на ремонт и приобретение основных производственных фондов (в среднем 24,8% от общей суммы расходов ФКП через 1-2 года после создания), расходы на содержание и эксплуатацию зданий, сооружений, оборудования и спецавтотранспорта (10,9% от общей суммы расходов ФКП через 1-2 года после создания) и расходы на охрану аэропортов (в среднем 1,7% от общей суммы расходов ФКП через 1-2 года после создания).

В процессе исследования динамики расходов после перевода эксплуатации аэропортов и посадочных площадок в организационно-правовую форму ФКП была выявлена тенденция интенсивного роста затрат по указанным аэропортам и площадкам (табл. 3).

Таблица 3

Анализ расходов на содержание входящих в состав ФКП аэропортов и посадочных площадок (без учета амортизационных отчислений) до создания и через 1-2 года после создания ФКП

№ п/п	Территории	Относительный прирост расходов (отношение прироста к сумме расходов до создания ФКП)
1	Арктическая зона	2,42
2	Районы Крайнего Севера	2,21
3	Местности, приравненные к районам Крайнего Севера	1,72

При детализированном исследовании роста расходов ФКП было выявлено, что расходы на оплату труда, соцначисления и проезд в отпуск в целом по ФКП выросли в среднем в 2,8 раза. Общий рост численности персонала в целом по предприятиям составил 60,5%. Наибольшее увеличение персонала показывают такие службы, как службы авиационной безопасности (САБ) и служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов (СПАСОП), рост персонала указанных служб определен исключительно требованиями Федеральных авиационных правил в сфере сертификации аэропортов и не всегда отражает реальные потребности в персонале САБ и СПАСОП северных аэропортов.

Наблюдается значительный рост (в целом по ФКП – на 60%) расходов на содержание и эксплуатацию зданий, сооружений, оборудования и спецавтотранспорта. Это связано с увеличением региональных тарифов на коммунальные услуги (электроэнергия, отопление, водоснабжение и пр.). Предприятия-поставщики коммунальных услуг предоставляют обычно коммунальные услуги по льготным тарифам для социально значимых предприятий своего региона. При создании ФКП (смене источника субсидирования с местного бюджета на федеральный) поставщики коммунальных услуг применяют полные тарифы на собственные услуги, что приводит к росту затрат на содержание и эксплуатацию зданий, сооружений и оборудования.

Быстро растущей составляющей расходов ФКП аэропортового профиля (общий рост в 4,6 раза) является статья «Расходы на охрану аэропортов силами УВО Минтранса России».

Значительный рост расходов (в 8,1 раза) показывает статья «Расходы на ремонт и приобретение ОПФ».

Прорабатываемые в настоящее время предложения по расширению ФКП ГА охватывают общее количество дополнительных аэропортов и посадочных площадок 48 ед. (21 аэропорт и

27 аэродромов, вертолетных и посадочных площадок) [4]. Общая сумма требуемых дополнительных бюджетных ассигнований на обеспечение деятельности вышеназванных аэропортов и посадочных площадок оценивается (предварительно, ориентировочно) в 1,8-2,1 млрд. руб. Неохваченными системой ФКП остались следующие регионы: Приморский край, Хабаровский край, западная часть Якутии, часть Красноярского края, Республика Бурятия, территория Ненецкого автономного округа и др.

На основании вышеизложенного можно сделать выводы:

1. Создание ФКП аэропортового профиля является важной задачей, призванной обеспечить доступность авиационных перевозок и круглогодичное средство транспортного сообщения в населенных пунктах со сложными климатическими условиями, где воздушные перевозки зачастую являются безальтернативным видом транспорта.

2. Создание ФКП аэропортового профиля позволит сохранить в состоянии эксплуатационной годности сеть аэропортов местных воздушных линий и посадочных площадок, расположенных в труднодоступных населенных пунктах районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, а также обеспечить их соответствие сертификационным требованиям.

3. Учитывая низкую плотность населения в районах со сложными климатическими условиями, эффективность влияния субсидирования казенных предприятий аэропортового профиля на подвижность населения невысока, в особенности в сопоставлении с эффективностью субсидирования региональных перевозок (через бюджетное субсидирование авиакомпаний).

4. Основное ограничение роста состава казенных аэропортовых предприятий – невозможность существенного увеличения бюджетных расходов РФ на их субсидирование при высоких затратах на содержание аэропортов, расположенных в сложных климатических условиях при действующих Федеральных авиационных правилах (ФАП) в сфере сертификации аэропортов.

5. Анализ расходов действующих ФКП аэропортового профиля показал, что наиболее быстрорастущими (после создания ФКП) статьями расходов являются:

- расходы на заработную плату (при создании ФКП в среднем увеличиваются в 2,8 раза, что напрямую связано с необходимостью доукомплектования штатного расписания предприятий, ростом персонала в среднем на 60% вследствие применения действующих ФАП, и ростом средней заработной платы);
- расходы на содержание и эксплуатацию зданий, сооружений, оборудования и спецавтотранспорта (при создании ФКП увеличиваются в среднем на 60%);
- расходы на охрану аэропортов силами УВО Минтранса России (при создании ФКП увеличиваются в среднем в 4,6 раза);
- расходы на ремонт и приобретение основных производственных фондов. Действующие предприятия аэропортового профиля, расположенные в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, из-за отсутствия средств вынуждены экономить на обновлении материально-технической базы, поддержании в состоянии эксплуатационной годности объектов обслуживаемых аэропортов и посадочных площадок, модернизации аэропортовой инфраструктуры, что ведет к снижению качества авиаобслуживания и уровня безопасности полетов. Поэтому при создании ФКП в течение первых нескольких лет наблюдается резкий рост расходов по статье «Ремонт и приобретение основных средств» - в среднем более чем в 8 раз по сравнению с расходами по указанной статье до создания казенного предприятия.

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 2008 - 2012 гг.
3. Форма государственной статистической отчетности 15-ГА: "Сведения об объеме перевозок через аэропорт" за 2008 - 2012 гг.

4. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года, утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. №1734-р. [Электронный ресурс]: URL: [http:// www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru).

5. О федеральном государственном унитарном Петропавловск-Камчатском авиационном предприятии: Указ Президента РФ от 29.03.2010 г. № 383.

ANALYSIS OF THE ESTABLISHMENT AND FUNDING OF FEDERAL STATE ENTERPRISES OF AIRPORT ACTIVITY IN NORTHERN AND DISTANT REGIONS OF THE RUSSIAN FEDERATION

Fridlyand A.A., Chubukov A.P., Moskalenko P.I.

This article analyses the processes of creation and functioning of Federal enterprises of airport activity, located in regions of the Far North and similar areas.

Key words: airports, Federal state-owned enterprises, subsidies.

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.

Москаленко Полина Ивановна, окончила МГТУ ГА (2003), инженер-экономист ООО «НКЦ «Аэропрогресс», автор 4 научных работ, область научных интересов – экономика гражданской авиации, управление имуществом гражданской авиации.