
ЭКОНОМИКО-ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ МЕХАНИЗМ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЕГО РОЛЬ В РАЗВИТИИ АЭРОПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ ПО СТАДИЯМ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА

Горбачева Оксана Николаевна,

кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов, учета и аудита Национального авиационного университета (г. Киев);
doctorantura2013@yandex.ru

В статье рассмотрена проблема организации процесса финансирования развития аэропортовых комплексов. Проанализирована система финансирования аэропортов в зависимости от источников финансов, определены виды и формы финансирования в авиационной и неавиационной деятельности аэропортов.

Ключевые слова: аэропортовые комплексы, финансирование, капитальные вложения, прибыль, затраты.

Введение

В современных условиях развития финансовых рынков, падении инвестиционной активности, в процессе разработки и реализации стратегии развития аэропортовым комплексам необходимо ориентироваться на собственные средства.

Однако длительные сроки службы основных производственных фондов и большой удельный вес изношенных основных средств отечественных аэропортов, недостаточная теоретическая разработанность вопросов финансовой политики усложняют преобразования аэропортов в современные предприятия мирового уровня. Поэтому в поисках источников увеличения средств, предназначенных обеспечить инновационное развитие предприятия, важное место занимает экономико-организационный механизм финансирования, эффективная организация которого дает возможности аэропортовым комплексам развиваться и поддерживать инфраструктуру в соответствующем состоянии.

Анализ последних исследований и публикаций. Решению теоретических и методологических задач инновационно-инвестиционной деятельности, в частности, по вопросам финансового обеспечения, повышения эффективности инновационной деятельности, выявлению скрытых резервов для ее осуществления, оценке инновационно-инвестиционных проектов посвятили свои труды многие отечественные и зарубежные ученые А.З. Бобылева, П.Н. Городничев, К.П. Городничева, Г.А. Кононова, Я.С. Мелкумов,

В.Н. Парахина, В.В. Погодина, В.Д. Морозова, В.П. Попков, Н.В. Ратушная, К.С. Скуратов и многие другие.

Вместе с тем в современной научной литературе в недостаточной степени изучена возможность эффективного управления аэропортовыми комплексами. На основе создания эффективного финансово-экономического механизма, который позволяет аэропортам эффективно функционировать в процессе продвижения по стадиям жизненного цикла.

Таким образом, целью данной статьи является поиск в направлении обеспечения аэропортовых комплексов соответствующим уровнем финансирования за счет использования соответственных ресурсов и скрытых возможностей.

Изложение основного материала. Создание эффективной системы финансирования аэропорта является одним из основных условий качества управления его жизненным циклом. Именно наличие финансов определяет положение аэропорта на шкале жизненного цикла (рис. 1).

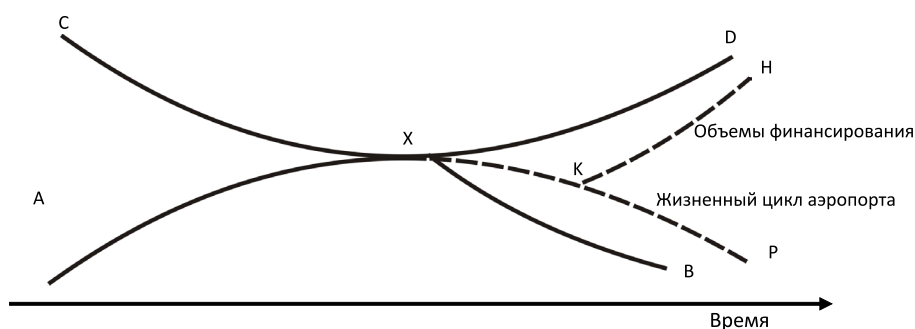


Рис. 1. Влияние механизмов финансирования на жизненный цикл аэропортовых комплексов

Источник: составлено автором.

На рис. 1 приведены варианты развития аэропортовых комплексов при условии их надлежащего финансирования (XD – KH) и в случае нехватки финансовых ресурсов (МИН) – (KP). Как видим, объемы финансирования в авторской интерпретации представляют собой «отражение «жизненного цикла», сами же объемы финансирования зависят от стадии, на которой находится аэропорт, и определяют перспективы его развития.

Без решения вопросов финансирования невозможно провести успешно реструктуризацию и реформирование, а главное, оздоровить экономику и привести к дальнейшему экономическому развитию аэропортов в условиях рынка.

Большинство отечественных аэропортов требует реконструкции и модернизации инфраструктуры, увеличения производственных мощностей зданий и сооружений аэродрома и служебно-технической территории.

Для реализации этих требований необходимы значительные капиталовложения, т.е. создание и использование эффективной системы финансирования.

В тоже время система финансирования аэропортов включает различные виды и формы финансирования. Основными видами являются собственные, государственные, заемные и инвестиционные средства. Состав системы финансирования аэропортов приведен на рис. 2.

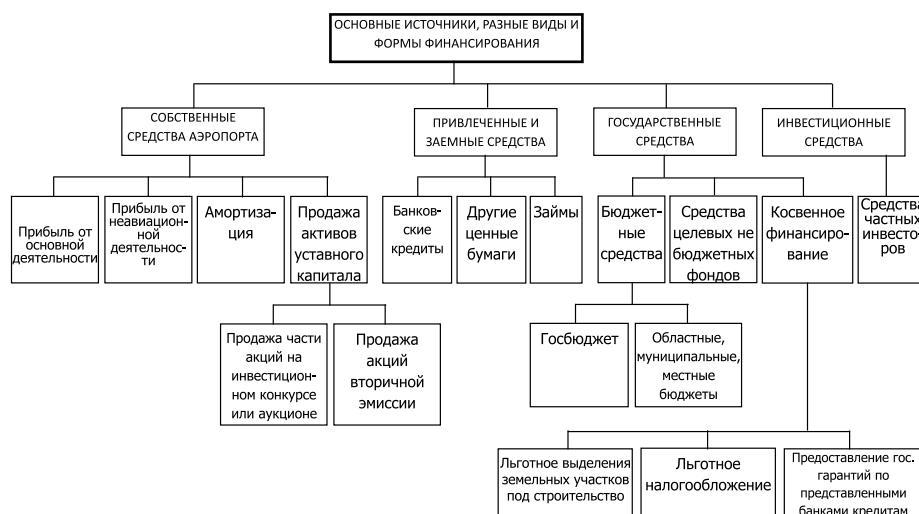


Рис. 2. Система финансирования аэропортов в зависимости от источников финансов

Использование конкретных видов и форм финансирования зависит, в первую очередь, от организационно-правовой системы аэропорта (табл. 1).

Таблица 1

Виды и формы финансирование аэропортов при различной организационно-правовой системе

Организационно-Правовая система аэропорта	Форма (вид) финансирования					
	Собственные средства (прибыль)	Заемные средства (кредиты)	Государственные средства (бюджетные фонды)	Средства инвестора	Средства акционера	Гос. средства и частные средства (ГЧП)
Государственное унитарное предприятие (ГУП) с долей государственности 51%	+	+	+ -	-	-	-
Открытое акционерное общество (ОАО)	+	+	-	-	+	-
ГУП с долей собственности 5% и более	+	+	+ -	- +	-	+ -
Частная собственность	+	+	-	+	-	-

ГЧП – институт государственного и частного партнерства, основанный на частном и государственном секторах управления аэропорта. При государственной форме собственности рассчитывать на средства инвесторов или исключительно на средства государственного инвестора не приходится. В этом случае основными средствами являются собственные или заемные.

Нахождение аэропорта в частной собственности повышает возможность привлечения инвесторов. Одного источника финансирования, как правило,

недостаточно. Для реализации программы реформирования развития аэропорта необходимо привлечение различных источников – инвесторы, заемные средства, бюджетные средства. Только в этом случае будет эффективно вложение собственных средств для успешной реализации программы развития аэропорта.

Аэропорт состоит из большого количества различных производственных комплексов, имеющих определенный уровень значимости для функционирования аэропорта в целом, а также различный уровень технической оснащенности. В связи с этим при финансировании программ развития аэропорта необходим дифференцированный подход к капиталовложениям в те или иные структуры аэропорта.

Анализ существующего состояния производственных комплексов, объектов и сооружений аэропортов определяет примерное распределение капитальных вложений следующим образом (табл. 2).

Таблица 2

Примерное распределение капитальных вложений

Производственные комплексы и сооружения аэропорта	Капитальные вложения, %	Форма финансирования (табл. 1)
Аэропортовые сооружения	24	1,2,3,6
Пассажирский и грузовой комплексы (терминалы)	37	1-6
Объекты технического обслуживания воздушных судов (ангары)	7	1,2,4,5
Объекты авиа топливообеспечения (склады горючесмазочных материалов (ГСМ))	7	1,2,4,5
Объекты служебно-технической территории (СТТ)	25	1-6

Для формирования программ развития аэропортов государственного значения может быть создана специализированная форма финансирования, например, банк, фонд развития (рис. 3).

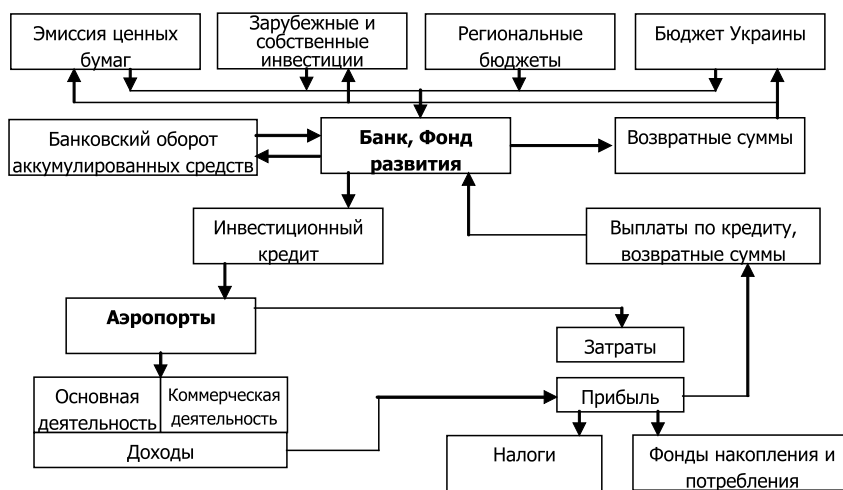


Рис. 3. Принципиальная схема финансирования аэропортовой деятельности

В большинстве стран развитие аэропортов осуществляется главным образом за счет самофинансирования и национальных бюджетных средств.

Сложившееся мнение о том, что аэропорты требуют постоянных ассигнований из бюджета и, следовательно, являются определенным бременем для государства и местных властей, не полностью соответствует реальной действительности. В соответствии со статистикой ИКАО с убытком работают не более четверти всех аэропортов мира. Кроме того, показатель чистой прибыли и рентабельности по аэропортам мира почти вдвое выше, чем по авиакомпаниям. Если средняя норма прибыли по авиакомпаниям даже в годы подъема не превышала 6,5 – 7%, то по аэропортам этот показатель достигал 10 – 12%. Это свидетельствует о том, что при четкой организации деятельности аэропортов и хорошем менеджменте они оказываются более прибыльными, чем авиакомпании. Оснований здесь много, одно из них – меньшая подверженность аэропортов конкуренции, а в отдельных случаях вообще монопольное положение на местном или региональном рынке [10, с. 138].

Доходы аэропорта складываются из авиационных и неавиационных видов деятельности. Авиационная деятельность – это предоставление наземного обслуживания авиакомпаниям и соответственно получение оплаты за предоставленные услуги.

Неавиационная деятельность – это сдача в аренду или концессию различных площадей аэропорта и получение определенных платежей от их эксплуатации.

Что касается доходов от авиационной деятельности, то необходимо отметить, что аэропорт является местом взаимодействия трех основных составляющих частей воздушно-транспортной системы:

- аэропорт (включая систему УВД) – авиапредприятие, обеспечивающее наземное обслуживание авиаперевозок;
- авиакомпании, осуществляющие авиаперевозки;
- пассажиры, грузоперевозчики и клиентура – пользователи авиаперевозок.

Отсюда аэропорт, будучи монополистом, одновременно является структурой, зависящей в экономическом отношении от двух других составляющих.

Эффективное функционирование, т.е. доходы аэропорта напрямую зависят от количества взлетно-посадочных операций, эксплуатируемого парка воздушных судов, годового объема пассажирских и грузовых перевозок, что в конечном итоге составляет общий объем работ в аэропорту, количество предоставляемых аэропортом платных услуг по наземному обслуживанию авиаперевозок.

Уменьшение количества авиакомпаний, обслуживаемых в данном аэропорту, и соответственно уменьшение количества обслуживаемых рейсов, сокращает объемы работ в конкретном аэропорту. Такое положение может

быть вызвано рядом причин: нарушения при обеспечении безопасности и регулярности; неполное и некачественное обслуживание; несоответствие пропускной способности элементов аэродрома и терминалов; недостаточность технического обслуживания воздушных судов; неудовлетворительные условия для работы персонала авиакомпаний; высокие ставки сборов и тарифов.

Эти причины составляют основные противоречия при взаимодействии аэропорта с авиакомпаниями. В интересах аэропорта увеличение количества обслуживаемых авиакомпаний и увеличение стоимости предоставляемых услуг. А в интересах авиакомпании уменьшение числа конкурентов (авиакомпаний), обслуживаемых в данном аэропорту, и обслуживание по более низким ставкам и тарифам.

Следовательно, количество авиакомпаний, обслуживаемых в аэропорту, и их летная деятельность, определяют экономическую эффективность деятельности аэропорта и являются его основными источниками дохода.

Снижение объема авиаперевозок приводит к снижению доходной и расходной части финансовой деятельности аэропорта.

Основной доход аэропорта от авиационной деятельности определяется количеством, качеством, объемом и стоимостью предоставляемых услуг по наземному обслуживанию.

Объем работ аэропорта зависит от количества договоров, заключенных с авиакомпаниями на определенные виды работ. Стоимостные показатели (ставки, тарифы, цены) предоставляемых аэропортом услуг устанавливаются на основе государственной тарифной политики: уровня цен и темпов роста инфляции; уровня рентабельности авиационной деятельности аэропорта (предельное значение коэффициента рентабельности 1,2 – 1,3); соответствия объема и качества предоставляемых услуг (работ); соответствия сроков пересмотра цен, учитывая периодичность и заблаговременность; правильности расчетов с авиакомпаниями, сроков выставления счетов, оформления договоров и отчетной документации.

Аэропорты рассчитывают ставки сборов и тарифов на основе Методических рекомендаций формирования ставок аэропортовых сборов за обслуживание воздушных судов и пассажиров в аэропортах Украины [5].

Порядок расчетов затрат (P) производится путем учета расходов (переменных затрат), включаемых в себестоимость продукции, и их калькулирования по основным видам деятельности и продукции организаций

Исходя из данных по годовому (месячному, дневному) объему работ, выполненных в аэропорту, и соответствующих единичных значений ставок сборов и тарифов определяется доход аэропорта:

$$Дго\delta = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m T_{ij} V_{ij}, \quad (1)$$

где T_{ij} – ставка сбора (тариф) i -й услуги (работы) j -го типа ВС; V_{ij} – годовой объем работы аэропорта при обеспечении услуги для i -й услуги для

j -го типа ВС,

$$T_{ij} = C_{ij} K_p,$$

C_{ij} – себестоимость i -го вида работы для j -го типа ВС, переменные затраты, зависящие от объема работы;

$$K_p = I + P,$$

P – рентабельность аэропорта (прибыль от реализации услуг).

Годовой доход аэропорта в итоге определяет доход, который может служить источником самофинансирования различных программ развития аэропорта: модернизации технического оборудования, реконструкции инфраструктуры и общего технического и экономического развития аэропорта.

Прибыль определяется как:

$$\Pi = Д - P, \quad (2)$$

P – расходы, входящие в себестоимость.

Сумма чистой прибыли определяется по формуле:

$$\Pi_{ч} = \Pi - НП + A, \quad (3)$$

где $НП$ – налог на прибыль; A – годовая сумма амортизационных отчислений от основных фондов.

Доходы и прибыль от неавиационной деятельности, главным образом, зависят от нахождения наиболее эффективного механизма взаимодействия и управления агентскими компаниями и достаточно точной оценки стоимости выделенного аэропортом бизнеса. Неавиационные доходы (Non-aeronautical revenues) – доходы, получаемые от услуг, ориентированных на пассажиров. Они включают доходы от аренды коммерческих площадей (магазины, duty-free, киоски прессы, цветы), услуг по организации питания (рестораны, кафе) и проживания (гостиницы при аэропорте), доходы от парковки автомобилей, доходы от рекламной деятельности, другие доходы (игровые автоматы, организация лаунж-зон, массажных и косметических кабинетов). В среднем по аэропортам Европы неавиационная доля составляет 43%. В отечественной практике она достигает лишь 20%, а в некоторых европейских аэропортах – до 80%.

Неавиационные доходы являются жизненно важным компонентом экономической деятельности аэропортов. Во время экономического спада именно диверсификация доходов помогает смягчить негативное влияние падения объемов перевозки пассажиров и грузов [9].

Главной целью управления эффективностью неавиационной деятельности аэропорта является обеспечение максимизации прибыли от этого вида деятельности и обеспечение потребностей потребителей неавиационных услуг в текущем и перспективном периоде. Учитывая эту главную цель, отметим, что система управления эффективностью неавиационной деятельности аэропорта призвана решать следующие задачи:

1. Обеспечение максимизации размера эффекта при соответствующем

ресурсном потенциале аэропорта и рыночной конъюнктуре.

2. Обеспечение оптимального соотношения между уровнем эффекта и допустимым уровнем риска. Между этими двумя показателями существует прямо пропорциональная связь. С учетом отношения руководителей к хозяйственным рискам формируется допустимый уровень последних, что определяет агрессивную, умеренную (компромиссную) или консервативную политику осуществления тех или иных видов деятельности или проведении отдельных хозяйственных операций. Несмотря на заданный уровень риска, в процессе управления должен быть максимизированный уровень эффекта.

3. Обеспечение высокого качества эффекта. В процессе формирования эффекта деятельности аэропорта должны быть, прежде всего, реализованы резервы его роста за счет операционной деятельности, что обеспечивает основу перспективного развития аэропорта.

4. В пределах операционной деятельности основное внимание необходимо уделить обеспечению роста эффекта за счет увеличения объемов основной деятельности и освоения новых перспектив.

5. Обеспечение выплаты необходимого уровня дохода на инвестированный капитал. Этот уровень при условии успешной деятельности должен быть не ниже средней нормы доходности на рынке капитала, при необходимости возмещать повышенный риск, связанный со спецификой деятельности аэропорта, а также инфляционные потери.

6. Обеспечение формирования достаточного объема финансовых ресурсов за счет прибыли в соответствии с задачами развития аэропорта в будущем периоде. Поскольку прибыль является основным внутренним источником формирования финансовых ресурсов системы, ее размер определяет потенциальную возможность создания фондов, обеспечивающих ее будущее развитие.

7. Обеспечение постоянного роста рыночной стоимости аэропорта. Эта задача призвана обеспечивать максимизацию благосостояния собственников в перспективе. Темп роста рыночной стоимости в значительной степени определяется уровнем капитализации прибыли, полученной аэропортом в отчетном периоде. Каждый аэропорт, учитывая условия и задачи деятельности, определяет перечень критериев оптимизации распределения прибыли на ее капитализированную и потребительскую части.

8. Обеспечение эффективности программ участия персонала в прибылях. Программы участия персонала в прибылях должны гармонизировать интересы собственников предприятия и его наемных работников, а также, с одной стороны, эффективно стимулировать трудовой вклад этих работников в формирование прибыли, а с другой, – обеспечивать достаточно приемлемый уровень их социальной защиты, который в современных условиях государство полностью обеспечить не в состоянии.

Выводы. Все выше перечисленные основные задачи управления аэропортовыми комплексами тесно взаимосвязаны, хотя отдельные из них

характеризуются разной направленностью. Они реализуются путем оптимизации состава ресурсов и обеспечения их эффективного использования. Основными естественными ограничителями размера эффекта выступают максимально возможный уровень использования ресурсного потенциала и конъюнктура авиационного рынка, которая сложилась на данный момент. Таким образом, именно экономико-организационный механизм финансирования должен гибко реагировать на проблемы, возникшие в отрасли, что позволит аэропортовым комплексам развиваться и поддерживать свою работоспособность в различных условиях развития внешней экономической среды, определяющей их продвижение по стадиям жизненного цикла.

Список источников

1. Бобылева, А.З. Финансовое оздоровление фирмы: теория и практика: Учебное пособие [текст] / А.З. Бобылева; 2-е изд., испр. – М.: Дело, 2004. – 256 с.
2. Городничев, П.Н. Финансовое и инвестиционное прогнозирование: Учебное пособие [текст] / П.Н. Городничев, К.П. Городничева. – М.: Экзамен, 2005. – 352 с.
3. Кононова, Г.А. Экономика транспортного предприятия: Учебное пособие [текст] / Г.А. Кононова. – СПб.: СПбГИЭУ, 2002. – 88 с.
4. Мелкумов, Я.С. Организация и финансирование инвестиций: Учебное пособие [текст] / Я.С. Мелкумов. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 248 с.
5. Методических рекомендаций формирования ставок аэропортовых сборов за обслуживание воздушных судов и пассажиров в аэропортах Украины: Приказ от 01.07.2003 № 472 [электронный ресурс]. – URL: <http://www.uazakon.com/document/fpart91/idx91230.htm>
6. Парахина, В.Н. Финансовый менеджмент предприятий пассажирского транспорта: Учебное пособие [текст] / В.Н. Парахина. – Ставрополь: СтГТУ, 1998. – 220 с.
7. Погодина, В.В. Финансовое оздоровление кризисных предприятий: Учебное пособие [текст] / В.В. Погодина, В.Д. Морозова. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2001. – 63 с.
8. Попков, В.П. Организация и финансирование инвестиций [текст] / В.П. Попков, В.П. Семенов. – СПб. : Питер, 2001. – 224 с.
9. Ратушная, Н.В. Формирование механизма управления неавиационной деятельностью аэропорта [электронный ресурс] / Н.В. Ратушная. – URL: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_4/Ratushna_411.htm
10. Скуратов, К.С. Реструктуризация авиатранспортного комплекса на основе модели стратегического сотрудничества [Текст] / К.С. Скуратов // Вестник УГТУ–УПИ. Серия экономика и управление. – 2009. – №4. – С. 45 – 52.

ECONOMIC AND FINANCIAL MECHANISM FINANCING AND ITS ROLE IN THE DEVELOPMENT OF AIRPORT COMPLEX LIFE-CYCLE STAGES

Gorbacheva Oksana Nikolayevna,

Ph. D. of Economy, Associate Professor of the Chair of Finances, Accounting and Audit of National Air University, Kiyev;
doctorantura2013@yandex.ru

In this article the problem of organizing the financing process for the development of airport complexes has been analyzed. The financing system of airports, according to the sources of financing, as well as the types and forms of financing in the aircraft and non-aircraft activities, have been analyzed.

Keywords: airport, financing, investments, profit, costs.