

---

---

**ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ  
АЭРОПОРТОВОГО БИЗНЕСА  
И ПРОБЛЕМЫ МОБИЛИЗАЦИИ НЕГОСУДАРСТВЕННЫХ  
ИНВЕСТИЦИЙ В АЭРОДРОМНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ**

**докт. экон. наук Фридлянд А.А.**

**директор НЦ-19 ФГУП ГосНИИ ГА, профессор МГТУ ГА**

**Москва - 2013**

---

---

**Показатели экономической эффективности аэропортов, осредненные по ранжированным группам аэропортов**

<b>Годы</b>	<b>2011</b>		<b>2012</b>	
<b>Статистические показатели</b>	<b>Финансовый результат /ПГП</b>	<b>(Амортизация + Финансовый результат) /ПГП</b>	<b>Финансовый результат /ПГП</b>	<b>(Амортизация + Финансовый результат) /ПГП</b>
<b>Группы аэропортов, ранжированные по ПГП (тыс. тн./год)</b>	<b>руб./ тн.</b>	<b>руб./ тн</b>	<b>руб./ тн</b>	<b>руб./ тн.</b>
<b>190 ≤ ПГП</b>	<b>1 213</b>	<b>2 292</b>	<b>1 808</b>	<b>3 047</b>
<b>65 ≤ ПГП &lt; 190</b>	<b>986</b>	<b>1 335</b>	<b>600</b>	<b>1 064</b>
<b>25 ≤ ПГП &lt; 65</b>	<b>400</b>	<b>810</b>	<b>298</b>	<b>1 040</b>
<b>10 ≤ ПГП &lt; 25</b>	<b>-407</b>	<b>304</b>	<b>-1272</b>	<b>-308</b>
<b>ПГП &lt; 10</b>	<b>-22 202</b>	<b>-19 065</b>	<b>-17 891</b>	<b>-13 709</b>

## Ранжирование аэропортовой сети

Группа аэропортов	Эквивалентный пассажиро-грузопоток (ПГП) (тыс. тн/год)	Количество а/п в статистической базе (ед.)	Суммарный ПГП в 2012 году (тыс. тн. / %)	Суммарный ПП в 2012 году (млн. пасс./ %)	Средний темп роста ПГП (2012 / 2011) в % по группам
1. Крупнейшие аэропорты международных авиалиний и магистральных внутренних авиалиний	ПГП ≥ 190	8	$\frac{8\,429,984}{68,0\%}$	$\frac{86,542}{68,3\%}$	12,4%
2. Крупные и средние магистральные и региональные аэропорты	25 ≤ ПГП < 190	40	$\frac{3\,285,035}{26,5\%}$	$\frac{33,424}{26,4\%}$	11,7%
3. Небольшие региональные а/п и а/п местных ВЛ	ПГП < 25	184	$\frac{689,725}{5,5\%}$	$\frac{6,731}{5,3\%}$	7,8%

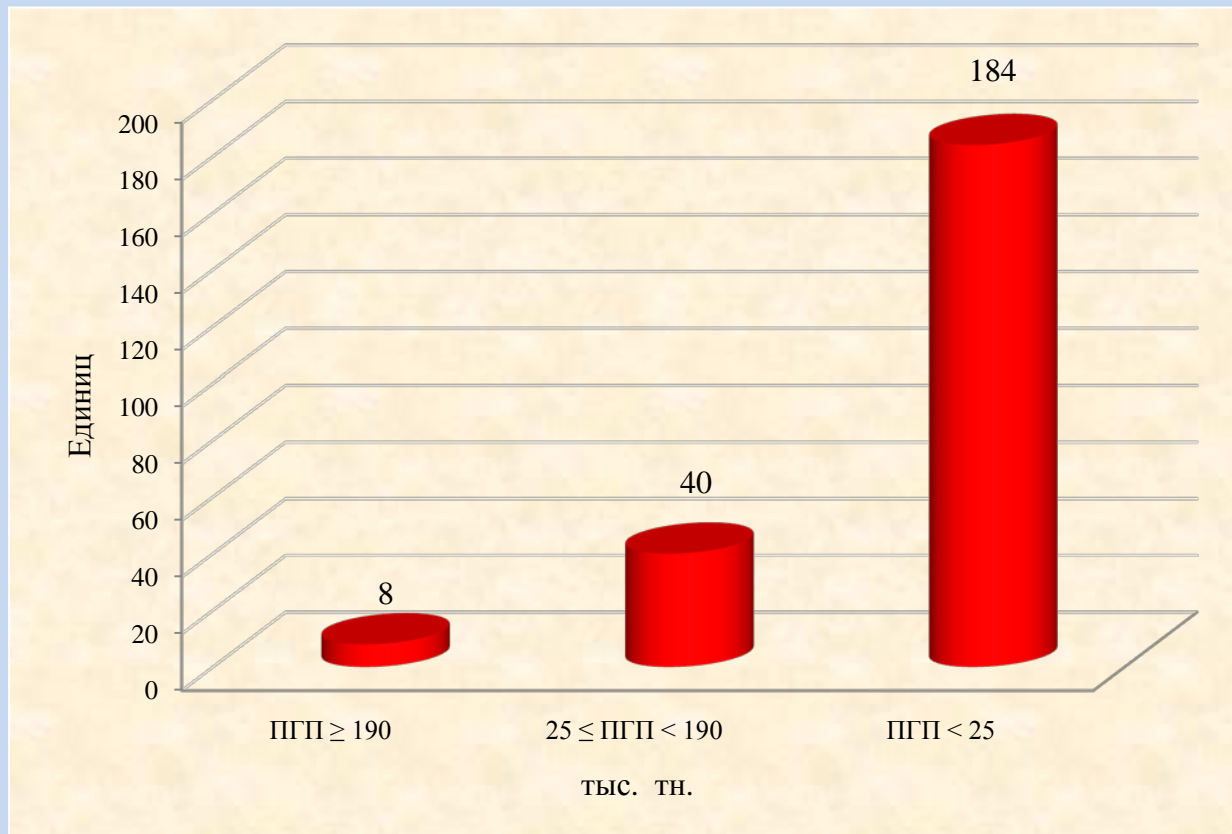
$$\text{ПГП} = (\text{ПП} \times 0,090 + \text{ГП}) / 1000, \quad \text{где}$$

ПП – пассажиропоток (человек в год)

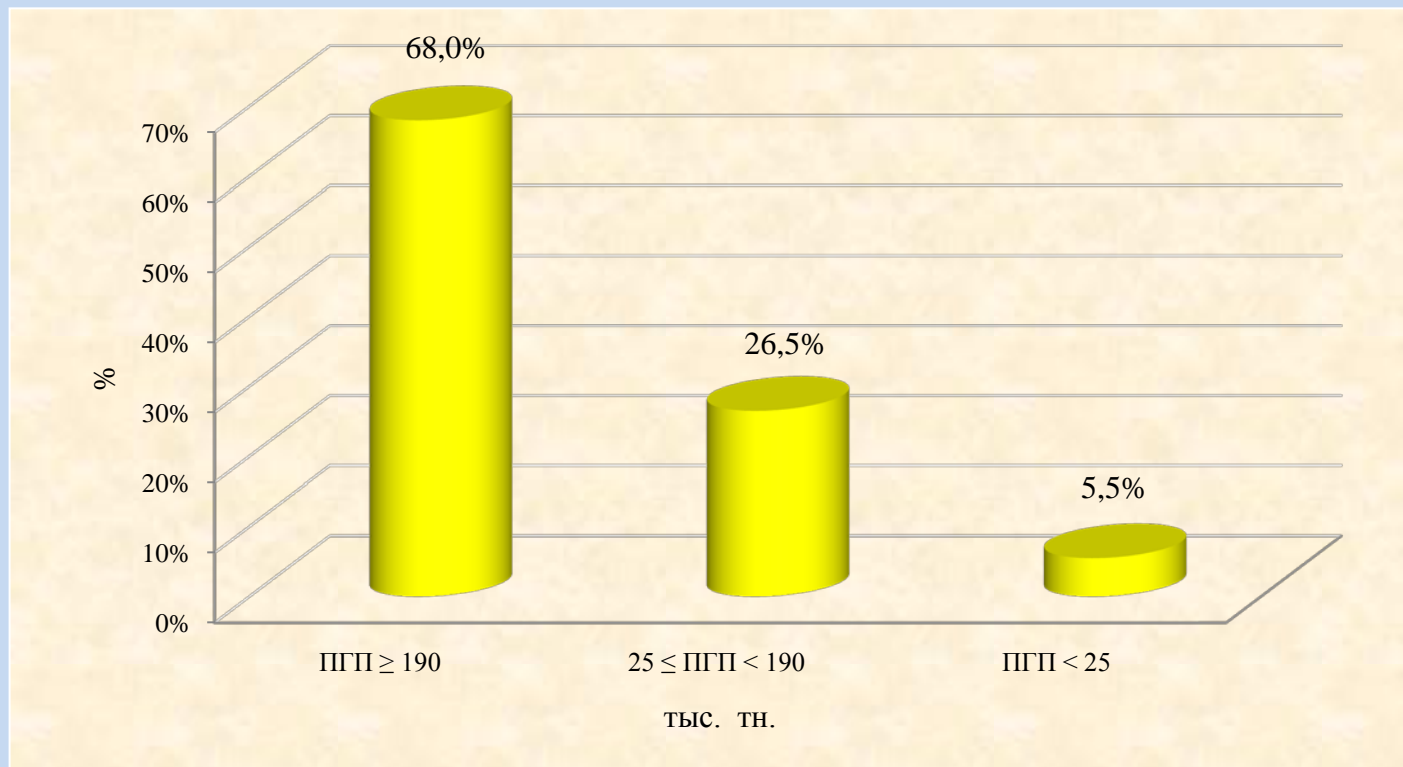
ПГП - эквивалентный пассажиро-грузопоток (тыс. тон/год)

ГП – грузопоток и почта (тыс. тон.)

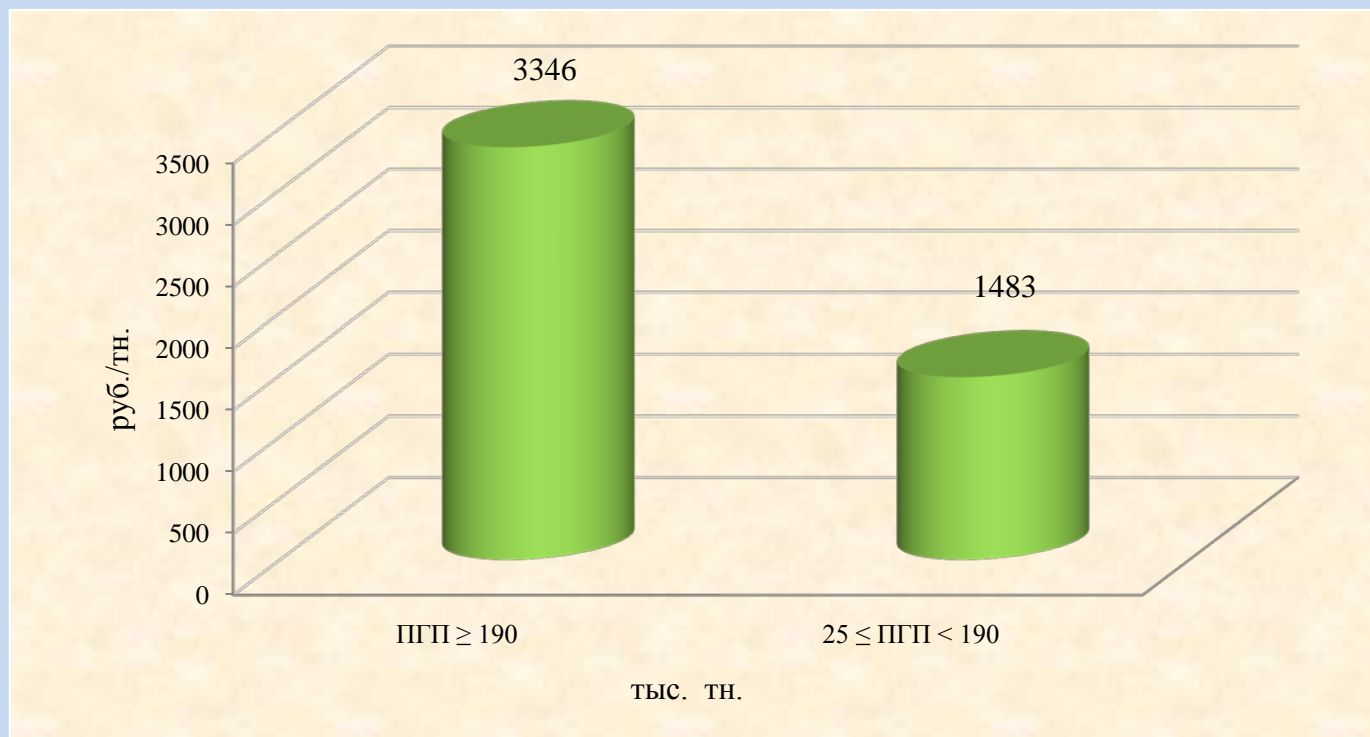
## Распределение аэропортов по объемам пассажиро-грузоперевозок



## Распределение объемов пассажиро - грузоперевозок по группам аэропортов (%)



## Расчетные показатели эффективности (финансовой отдачи) аэропортового бизнеса по группам аэропортов (руб/тн ПГП)

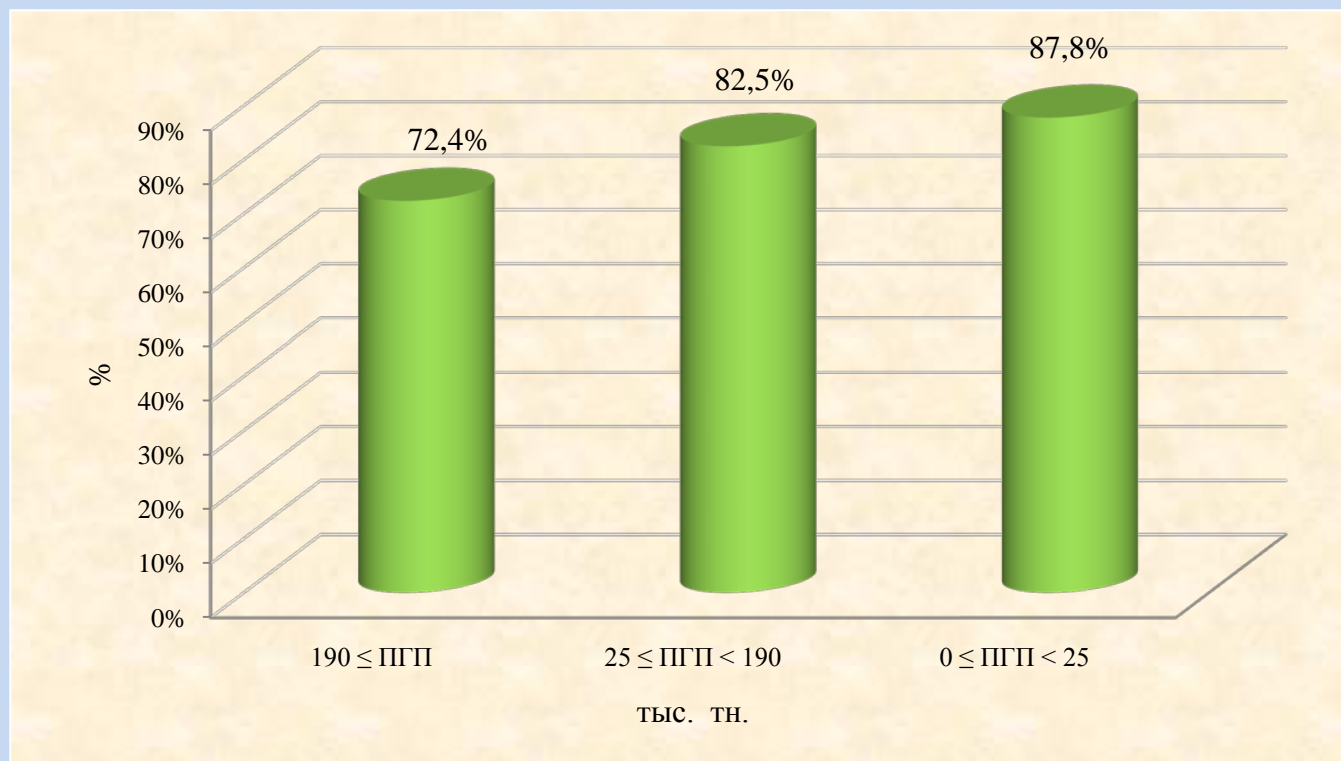


**Аэропорты с объемами авиаобслуживания ПГП < 25 тыс. тн./год, как правило, не обладают реальными возможностями стабильного обеспечения существенно положительного чистого денежного потока и должны рассматриваться как преимущественно социальные инфраструктурные объекты, а не коммерческие бизнес-структуры.**

---

---

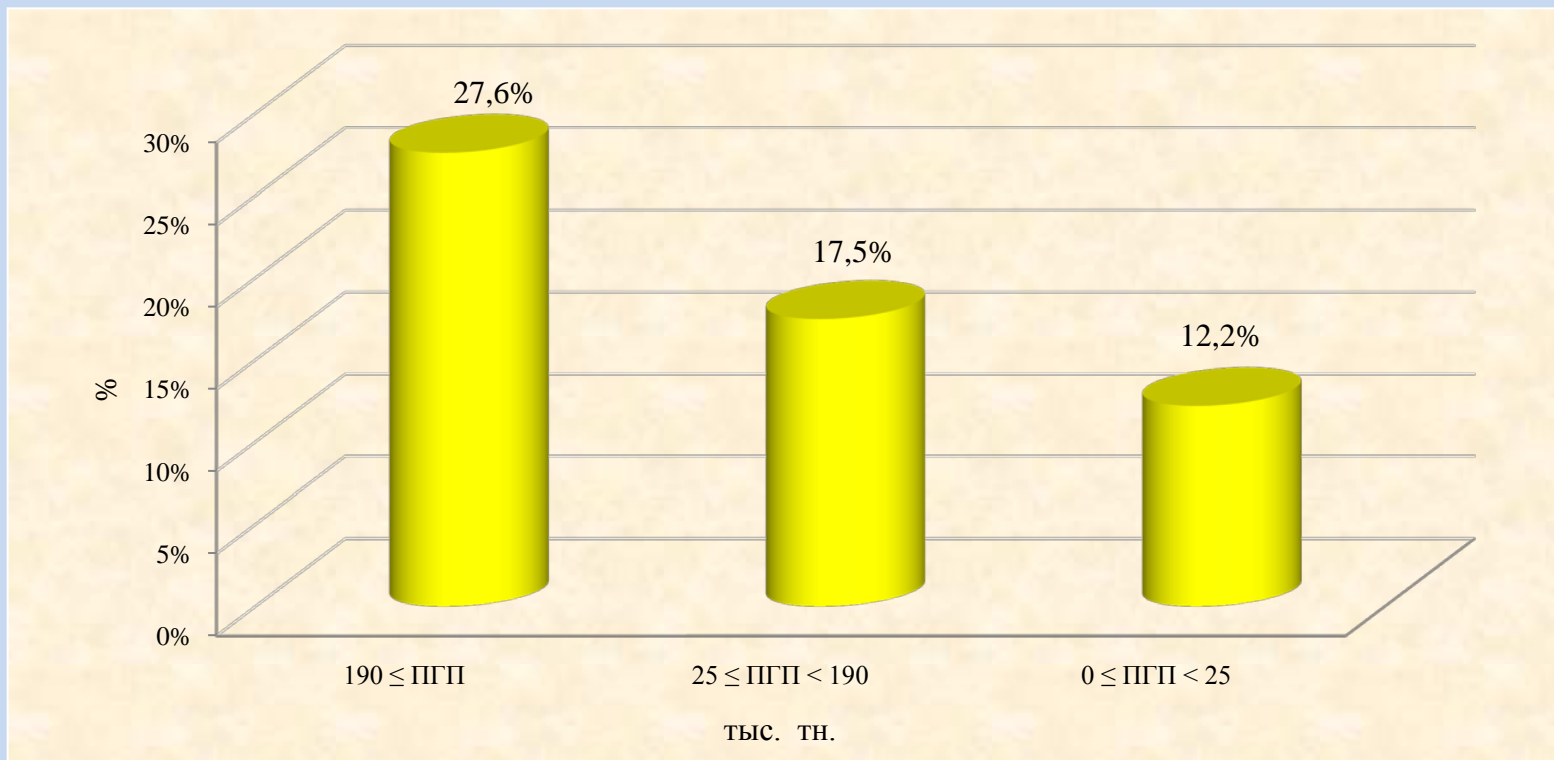
**Удельный вес доходов от авиационной деятельности в общих доходах аэропортов (по группам аэропортов)**



---

---

**Удельный вес доходов от неавиационной деятельности в общих доходах аэропорта (по группам аэропортов)**

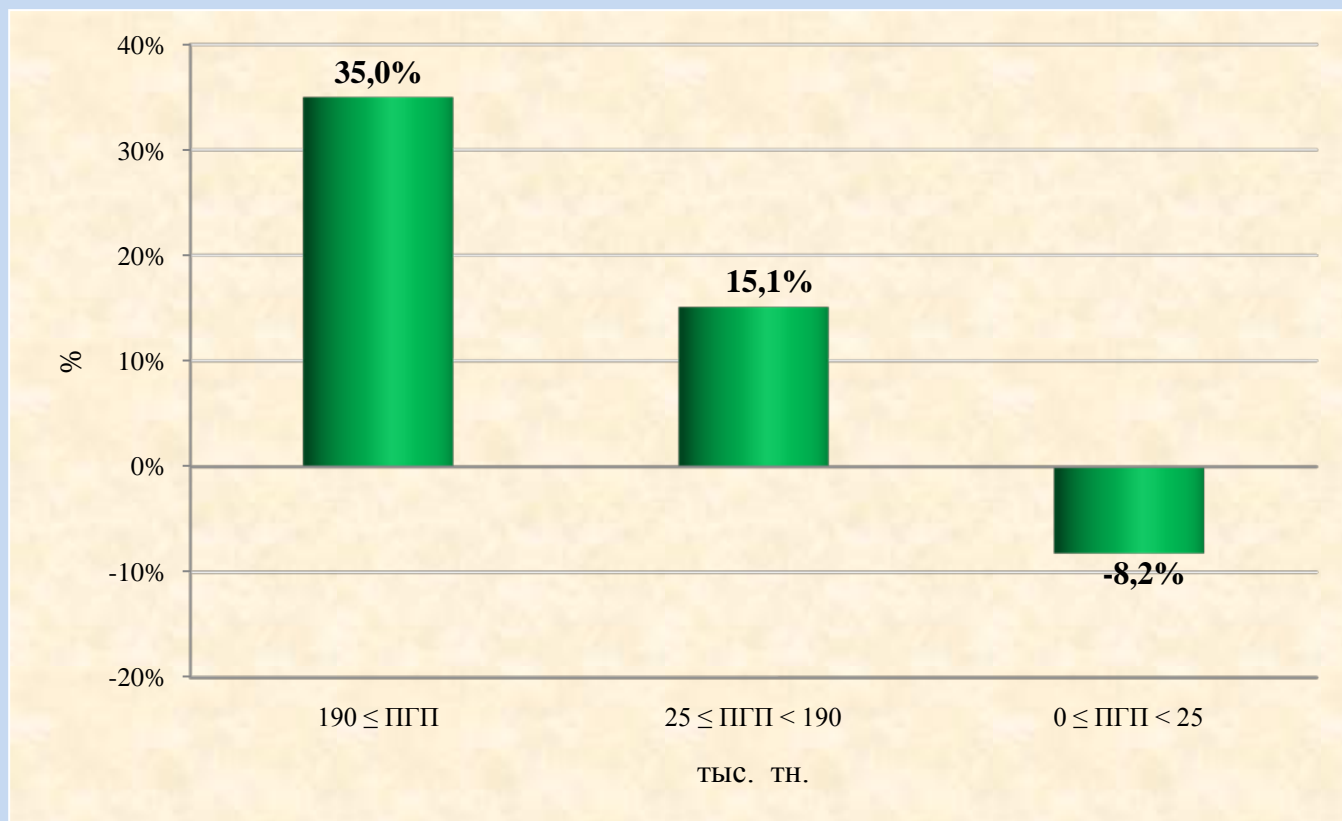




---

---

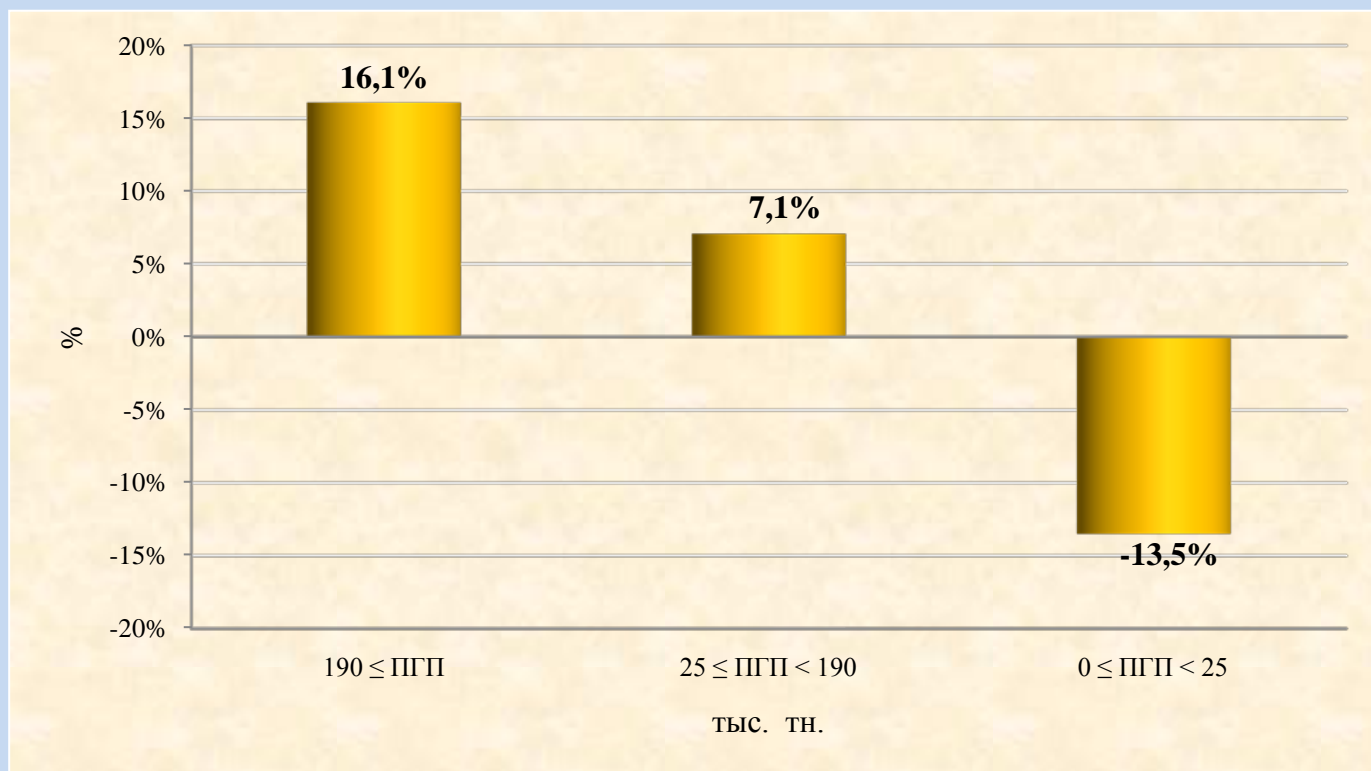
## Операционная рентабельность по EBITDA аэропортовой деятельности в целом (по группам аэропортов)



---

---

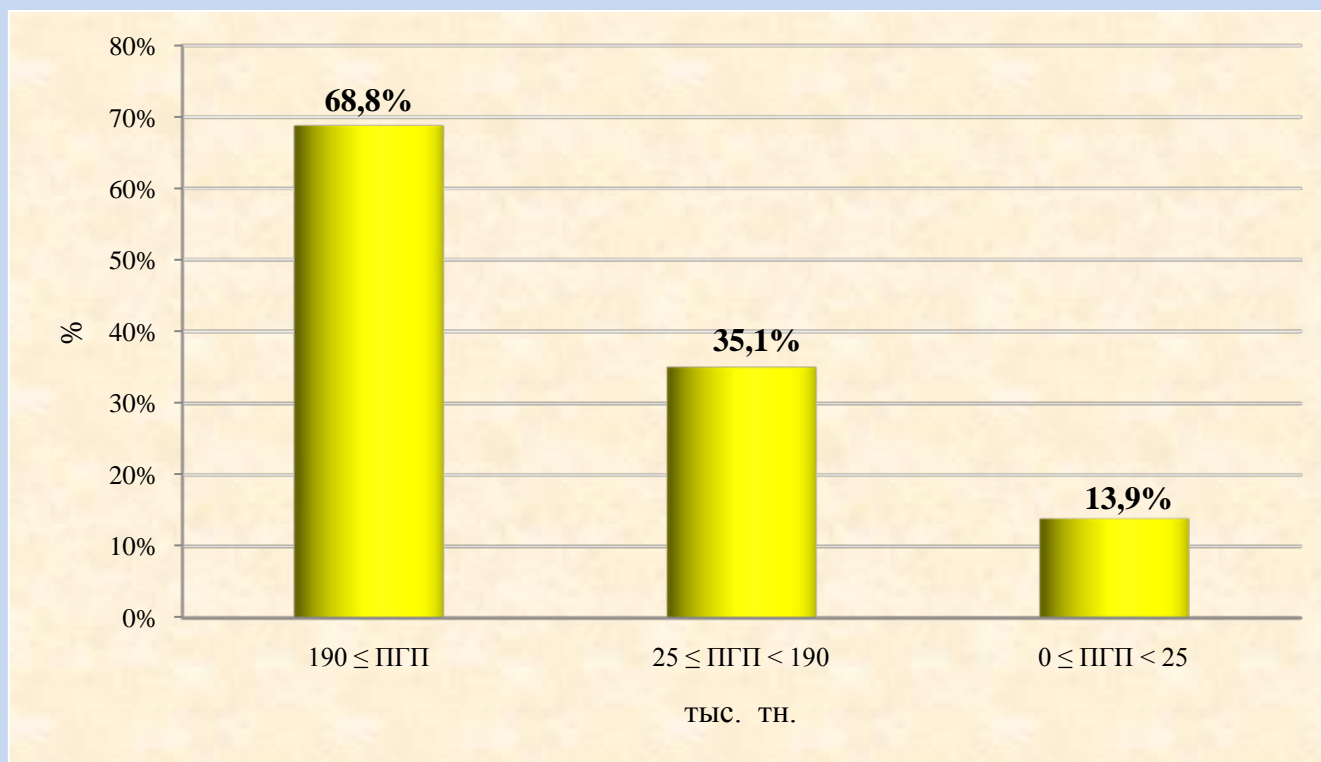
## Операционная рентабельность по EBITDA авиационной деятельности аэропортов (по группам аэропортов)



---

---

## Операционная рентабельность по EBITDA неавиационной деятельности аэропортов (по группам аэропортов)



---

---

Удельный вес неавиационной деятельности в общем чистом денежном потоке от аэропортовой деятельности (в среднем по группе аэропортов с ПГП  $\geq 190$ )

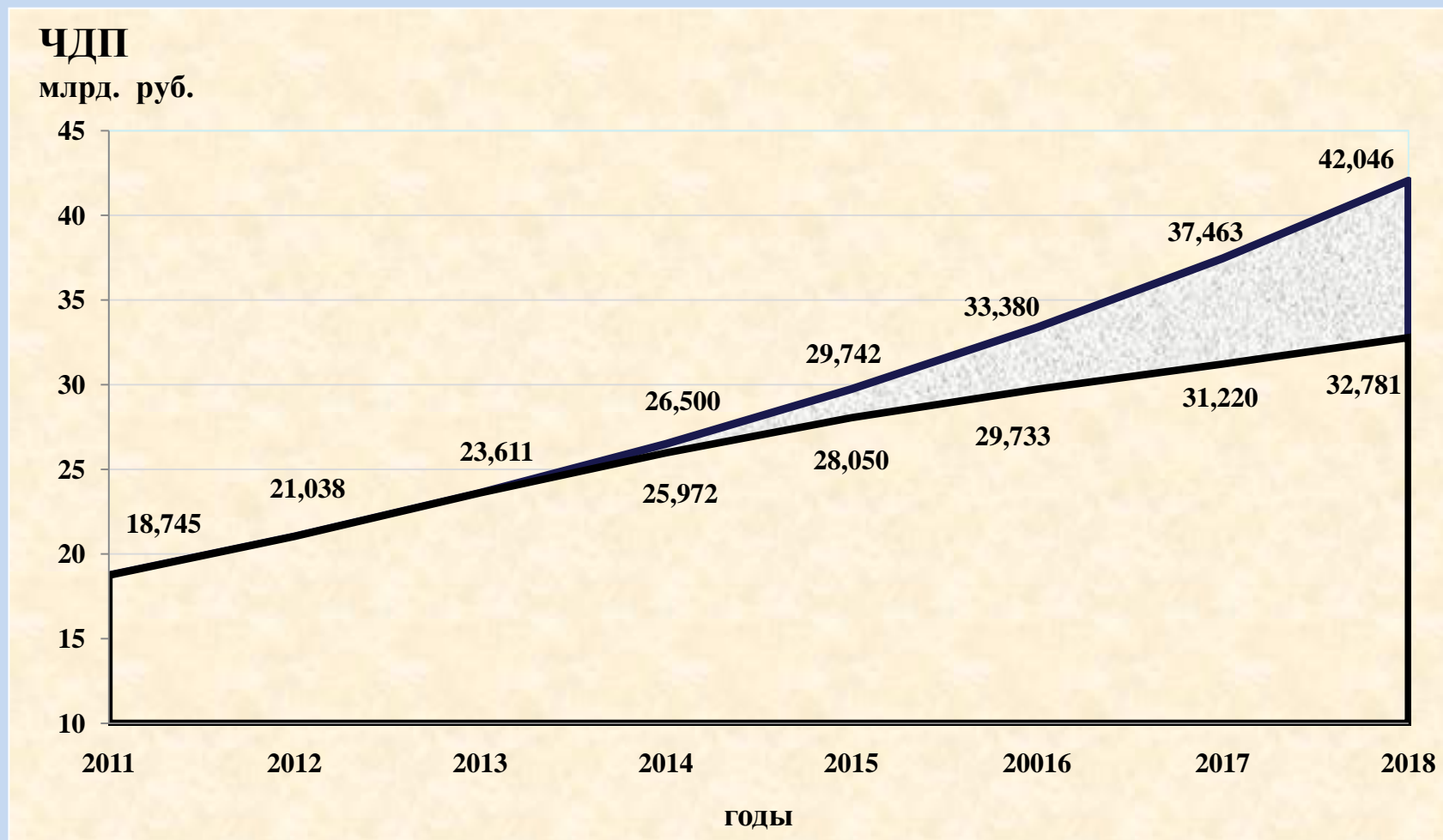


---

Удельный вес авиационной деятельности в общем  
чистом денежном потоке от аэропортовой деятельности  
(в среднем по группе аэропортов с ПГП  $25 \leq \text{ПГП} < 190$ )



## Прогнозный чистый денежный поток от аэропортового бизнеса МАУ



---

## ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИЗМЕНЕНИЮ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ

Необходимо внести изменения в ВК РФ и ФАП по сертификации аэропортовой деятельности, предусмотрев следующие положения:

- ❖ законодательно закрепить понятие «главного оператора аэропорта» и его приоритетные позиции в каждом а/п при формировании и применении генерального плана, согласовании долгосрочных решений, связанных с развитием и использованием территории а/п, строительства и реконструкции объектов, формированием и контролем соблюдения единой технологии обслуживания ВС, пассажиров, клиентуры в а/п и связанных с этим правил организации деятельности и перемещения техники и специалистов в а/п;
  - ❖ обеспечить, что в рамках реализации функций главного оператора все действующие на территории а/п и примыкающих к ней земельных участках операторы, осуществляющие авиационную и неавиационную деятельность, должны вступать в договорные отношения с главным оператором а/п, заключая с ним соответствующие хоз. договора, предусматривающие в т.ч. участие в аккумулировании необходимых сумм арендных (концессионных) платежей по используемым в а/п федеральным аэродромным комплексам. Главный оператор, по поручению (или с согласия) собственника (балансодержателя), выполняет роль агента по сбору (аккумулированию) и передаче собственнику (балансодержателю) необходимых общих сумм арендных платежей.
-