

Аэропорты пошли по рукам

Недавно аэропорт Сочи был исключен из списка стратегических предприятий. Его приватизируют и продадут, возможно, стратегическим инвесторам, уже в этом году. Правительство России продолжает распродавать государственное имущество, совершенно не задумываясь о последствиях.

За последние 15 лет в стране прекратили существование две трети из 1300 функционировавших аэропортов. Умерли самые незащищенные – небольшие и расположенные в малонаселенных районах. Из тех, кто выжил, большинство имеет катастрофическую изношенность производственных фондов и нуждается в модернизации.

Как выходить из критического положения? Государственные финансисты считают, что выход только один: продать все частному капиталу, ибо только он сможет обеспечить счастливое будущее аэропортовому хозяйству страны, да и всему российскому государству. На первый взгляд, идея кажется привлекательной: экономятся бюджетные средства, направляемые на поддержание жизни и развитие аэропортов (а заодно одним махом снимается значительная часть ответственности за их судьбу). Однако у этих чиновничьих планов много противников. Так, по мнению главы консультационной компании "Баланс интересов" Владислава Катчана, прежде чем идти на такой ответственный шаг, надо было бы учесть опыт приватизации аэропортов в развитых странах. В мировой практике продажа аэропорта или доли его в частные руки – большая редкость. Западные аналитики, занимающиеся проблемами приватизации, считают, что государство не выигрывает от продажи своих активов даже в случае, когда они правильно оценены, не говоря уже о их недооценке. Подобная продажа означает, что в обмен на разовое получение крупной суммы происходит отказ от будущего – в данном случае, от растянутого во времени пополнения бюджета за счет средств, получаемых в результате эксплуатации аэропорта.

Вот почему практически все аэропорты США находятся в федеральной или смешанной федерально-муниципальной собственности. Больше того, американские эксперты, изучив в 1992-1993 гг. ситуацию в аэропортовом хозяйстве Москвы, порекомендовали российским властям не приватизировать столичные аэропорты, учитывая их ключевую роль в авиатранспортном обеспечении страны. В Западной Европе аналогичную форму собственности и управления имеют аэропорты Парижа – второго по объему перевозок авиаузла в Европе и пятого в мире. Собственниками подавляющего большинства европейских аэропортов являются госконцерны – акционерные общества, акционерами которых являются правительства центральных и местных властей. Но даже в случае продажи акций на бирже правительства европейских стран не допускают концентрацию их в руках узкой группы собственников. Это достигается распылением акций среди множества юридических и физических лиц. Например, у компании ВАА, владеющей крупнейшим в мире аэропортовым комплексом в Лондоне, 15% акций принадлежит 500 тыс. физических лиц, а 85% – юридическим лицам. В число последних входят 27 тыс. компаний и 15 тыс. финансовых структур.

Начавшаяся скупка российских аэропортов, преподносимая как приход стратегического инвестора, отражает стремление крупного капитала установить контроль над самыми прибыльными аэропортами страны. К таковым относятся аэропорты с пассажиропотоками свыше 1 млн человек в год. Это три московских аэропорта, аэропорты в Санкт-Петербурге, Новосибирске, Екатеринбурге, Сочи, Красноярске, Краснодаре, Самаре и Хабаровске. Заведомо убыточные, обремененные долгами и так называемые социальные аэропорты частному капиталу не интересны. Поддержание их жизнедеятельности – это крест, нести который, кроме государства, просто некому.

Интерес покупателей (а это, прежде всего, крупнейшие российские ФПГ) к аэропортам связан не только с желанием заполучить заведомо прибыльный бизнес, но и со стремлением замкнуть на свои финансовые институты (банки, страховые компании) проходящие через аэропорты денежные потоки. Выручка компаний, управляющих упомянутыми аэропортами, исчисляется миллиардами рублей (в Домодедово – порядка 12 млрд, Шереметьево – 4,5 млрд, у аэропорта Краснодара – 2,1 миллиард). Если у аэропорта и банка один хозяин, банки-конкуренты могут отдыхать. Банк такого хозяина будет кредитовать любые, даже самые расточительные для аэропорта проекты на условиях, которые сам же будет устанавливать. Риска никакого: свои деньги в своем аэропорту банк вернет даже в случае банкротства последнего, хотя банкротство ни одного из перечисленных аэропортов правительство допустить не может.

Наивно полагать, что такой акционер, особенно если он не является единственным собственником аэропорта, тут же начнет вкладывать в аэропорт собственный капитал. Чтобы снять сомнения, достаточно провести целевую аудиторскую проверку и выяснить источники финансирования проектов модернизации и реконструкции основных технологических объектов аэропорта после прихода нового акционера. Если это заемные средства, заслугой нового акционера можно считать разве что более выгодные, чем до него, условия их привлечения.

Что касается аэродромного комплекса в аэропорту, то он для частного капитала в принципе инвестиционно не привлекателен. Стоимость строительства и ввода в эксплуатацию новой или капитальный ремонт действующей взлетно-посадочной полосы может составлять сотни миллионов долларов, срок ее полезного использования – 25 лет, а срок окупаемости – не менее 20 лет. Кто пойдет на омертвление своего капитала на такой срок?

Приватизация по-русски ведет к концентрации все большей части общенародной собственности в руках узкой группы владельцев, что отнюдь не гарантирует пользы для национальной экономики. Пока в списке самых богатых людей мира, публикуемом журналом Forbes, нет ни одного западного бизнесмена, который мог бы похвастаться собственным аэропортом. Но ведь это пока – и у них...

Автор: Валерий Петров © Утро.Ru ЭКОНОМИКА , РОССИЯ 👁 1940 19.07.2006, 19:43 📌 156
URL: <https://babr24.com/?ADE=31478> Bytes: 5754 / 5754 [Версия для печати](#)

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)