

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет)»
Высшая школа экономики и управления
Кафедра «Экономическая безопасность»

ВКР ПРОВЕРЕН

Рецензент,

_____/_____/_____
« ____ » _____ 2019 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Зав. кафедрой ЭБ, д.э.н., доцент

_____/ А.В. Карпушкина /
« ____ » _____ 2019 г.

Имущественный комплекс предприятия как фактор его
экономической безопасности (на примере АО «Аэропорт Толмачево»)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ЮУрГУ – 38.05.01. 2019 489. ВКР

Консультант, должность

_____/_____/_____
« ____ » _____ 2019 г.

Руководитель ВКР, доцент

_____/ Т.С. Окорочкова /
« ____ » _____ 2019 г.

Консультант, должность

_____/_____/_____
« ____ » _____ 2019 г.

Автор

студент группы ЭУ – 525
_____/ Е.И. Шерстобитова /
« ____ » _____ 2019 г.

Консультант, должность

_____/_____/_____
« ____ » _____ 2019 г.

Нормоконтролер, старший лаборант

_____/ Е.В. Курьшова /
« ____ » _____ 2019 г.

Челябинск 2019

АННОТАЦИЯ

Шерстобитова Е.И. Имущественный комплекс предприятия как фактор его экономической безопасности (на примере АО «Аэропорт Толмачево»). – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ-525, 2019, 81с., 13 ил., 11 табл., библиогр. список – 40 наим., 11 приложений, 11 л. раздаточного материала ф. А4.

Выпускная квалификационная работа выполнена с целью рассмотрения реконструкции АО «Аэропорт Толмачево», сделать оценку коммерческой эффективности проекта, рассмотреть срок окупаемости, его рентабельности и устойчивости.

В выпускной квалификационной работе рассмотрены теоретические аспекты экономической безопасности предприятия, угрозы и риски экономической безопасности предприятия, так же рассмотрена характеристика данного предприятия.

Рассчитана коммерческая эффективность проекта реконструкции, рассмотрены изменения основных показателей в проекте. Это в конечном итоге позволило сделать выводы при изменении других показателей.

В заключительной части выпускной квалификационной работы подведены итоги проделанной данной работы и представлена вся используемая литература.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	7
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ.....	8
1.1 Понятие и сущность экономической безопасности предприятия.....	8
1.2 Основные пути повышения уровня экономической безопасности предприятия	18
2 ХАРАКТЕРИСТИКА ОБЪЕКТА ИССЛЕДОВАНИЯ.....	29
2.1 Общая характеристика объекта исследования.....	29
2.2 Описание состояния основных фондов.....	44
3 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЦЕССА РЕКОНСТРУКЦИИ.....	55
3.1 Описание реконструкции АО «Аэропорт Толмачево».....	55
3.2 Расчет экономической эффективности проекта.....	57
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	73
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	74
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	79
ПРИЛОЖЕНИЕ А. АЛЬБОМ ИЛЛЮСТРАЦИЙ.....	79

ВВЕДЕНИЕ

Из-за обширности территории Российской Федерации авиационный транспорт является важнейшей составляющей транспортной системой. На сегодняшний день во всем мире огромным спросом пользуются предприятиями воздушного транспорта, занимающиеся оказанием услуг населению. В настоящее время авиация является неотъемлемой составляющей инфраструктуры современного общества, практически половина населения земли пользуются услугами аэропортов.

Качественное улучшение архитектурно-планировочных, функциональных, социальных характеристик аэровокзалов позволит им не только интегрировать с городской средой, но и эффективно функционировать. Реконструкция аэровокзалов аэропортов является неотъемлемой частью их функционирования. В современном мире, где развитие технологии не стоит на месте, этой теме нужно уделить особое внимание.

Цель работы: Целью данной работы выступает рассмотрение реконструкции АО «Аэропорт Толмачево», оценка коммерческой эффективности проекта, рассмотрение срока окупаемости, его рентабельности и устойчивости.

Для достижения данной цели, поставленной в работе, необходимо выполнить следующие задачи:

- 1) рассмотреть теоретические аспекты экономической безопасности предприятия;
- 2) рассмотреть характеристику АО «Аэропорт Толмачево»;
- 3) рассчитать коммерческую эффективность проекта реконструкции;
- 4) посмотреть изменение основных показателей в проекте;
- 5) сделать выводы.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

1.1 Понятие и сущность экономической безопасности предприятия

Устойчивое и динамичное развитие национальной экономики, ее эффективность и конкурентоспособность на внутреннем и мировых рынках тесно связаны с экономической безопасностью страны.

Понятие «экономическая безопасность страны» отражает способность соответствующих политических, правовых и экономических институтов государства защищать интересы своих ключевых субъектов в рамках национальных хозяйственных традиций и ценностей. Состояние защищенности национального хозяйства от внешних и внутренних угроз, при котором оно способно обеспечивать поступательное развитие общества, его экономическую и социально-политическую стабильность в условиях наличия неблагоприятных внешних и внутренних угроз. Понятие сравнительно новое, но, тем не менее, активно исследуемое в России около двух десятков лет. Проблема экономической безопасности получила признание на государственном уровне в Законе РФ «О безопасности»¹ в 1992 году. Впервые были определены понятие, объекты и субъекты безопасности, сформулированы принципы ее обеспечения

Формулировка экономической безопасности позволяет выделить три части этого понятия, все три составляющие тесно взаимосвязаны.

Первая – это достаточность финансово-экономических ресурсов для обеспечения требуемого уровня национальной безопасности страны.

Вторая – создание наиболее благоприятных условий для стабильного развития экономики в стране, причем для всех легальных секторов экономики. Эти условия должны распространяться на государственный и частный сектора, в том числе, на частное предпринимательство, т.е. на все уровни-государства, общества и личности. Создание этих условий будет одновременно способствовать росту наполняемости бюджета, т.е. обеспечению первой составляющей.

¹ Федеральный закон от 28.12.2010 №390-ФЗ «О безопасности» (в ред. от 05.10.2015)

Третья – защита экономических интересов государства, общества и личности от внешних и внутренних угроз.

Понятие «экономическая безопасность» играет значимую роль в рыночной экономике государства. Она обеспечивает достаточно требуемый уровень национальной безопасности собственными финансовыми и другими необходимыми ресурсами, создание благоприятных условий для развития экономики и повышения уровня конкурентоспособности страны и защищенность жизненно важных интересов личности, общества и государства в экономической сфере от внутренних и внешних угроз. [29, с. 157] Оно включает в себя состояние многих видов и сфер общественной жизни. Законодательное понятие «экономическая безопасность» в Российской Федерации долгое время отсутствовало, и существовало только в научной литературе как комплексное понятие. Экономическая безопасность традиционно рассматривается как важнейшая качественная характеристика экономической системы, определяющая ее способность поддерживать нормальные условия жизнедеятельности населения, устойчивое обеспечение ресурсами народного хозяйства, а также последовательную реализацию национально-государственных интересов.

Экономическая безопасность – это состояние, а не только процесс защиты коммерческой тайны. Можно рассмотреть категорию экономической безопасности в разрезе страны, использовал понятие вероятности в определении экономической безопасности, увязав вероятность изменения внутренних факторов предприятия с изменениями внешней среды. [25, с. 1328]

Различают семь функциональных составляющих экономической безопасности:

- 1) финансовая безопасность рассматривает и регулирует вопросы финансово-экономической состоятельности предприятия, устойчивости к банкротству;
- 2) силовая безопасность занимается режимами, физической охраной объектов и личной охраной руководства, противодействием криминалу, взаимодействием с правоохранительными и другими государственными органами;

3) информационная безопасность основана не только на защите собственной информации, в том числе конфиденциальной, но и проводит деловую разведку, откуда, информационно-аналитическую работу с внешними и внутренними субъектами и т.д.;

4) технико-технологическая безопасность предполагает создание и использования такой технической базы, оборудования и основных средств производства, таких технологий и бизнес-процессов, которые усиливают конкурентоспособность предприятия;

5) правовая безопасность подразумевает всестороннее юридическое обеспечение деятельности предприятия, грамотную правовую работу с контрагентами и властью, решение других правовых вопросов;

6) кадровая безопасность – это процесс предотвращения негативных воздействий на экономическую безопасность предприятия за счет рисков и угроз, связанных с персоналом, его интеллектуальным потенциалом и трудовыми отношениями в целом. [12, с. 205]

Сама экономическая безопасность имеет сложную внутреннюю структуру, в которой можно выделить три её важнейших элемента:

Экономическая независимость. Экономическая независимость не носит абсолютного характера потому, что международное разделение труда делает национальные экономики взаимозависимыми друг от друга. В этих условиях экономическая независимость означает возможность контроля за национальными ресурсами. Необходимо выйти на такой уровень производства, эффективности и качества продукции, который обеспечивает её конкурентоспособность и позволяет на равных участвовать в мировой торговле, кооперационных связях и обмене научно-техническими достижениями.

Стабильность и устойчивость национальной экономики, предполагающие защиту собственности во всех её формах, создание надежных условий и гарантий для предпринимательской активности, сдерживание факторов, способных дестабилизировать ситуацию (борьба с криминальными структурами в экономике,

недопущение серьезных разрывов в распределении доходов, грозящих вызвать социальные потрясения и т. д.).

Способность к саморазвитию и прогрессу, что особенно важно в современном, динамично развивающемся мире. Создание благоприятного климата для инвестиций и инноваций, постоянная модернизация производства, повышение профессионального, образовательного и общекультурного уровня работников становятся необходимыми и обязательными условиями устойчивости и самосохранения национальной экономики.

Необходимо подробнее рассмотреть связь между понятиями развитие и устойчивость экономики.

Развитие – один из компонентов экономической безопасности. Если экономика не развивается, то резко сокращается возможность её выживания, а также сопротивляемость и способность к адаптации к внешним и внутренним угрозам. Устойчивость и безопасность, важнейшие характеристики экономики как единой системы. Их не следует противопоставлять, из них каждая по своему характеризует состояние экономики. Устойчивость экономики характеризует прочность и надёжность её элементов, вертикальных, горизонтальных и других связей внутри системы, способность выдержать внутренние и внешние «нагрузки».

Безопасность – это состояние объекта в системе его связей с точки зрения способности к самовыживанию и развитию в условиях внутренних и внешних угроз, а также действия непредсказуемых и трудно прогнозируемых факторов.

Чем более устойчива экономическая система (например, межотраслевая структура) соотношения производственного и финансово-банковского капитала и т.д., тем жизнеспособней экономика, а значит, и оценка её безопасности будет достаточно высокой.

Сущность экономической безопасности сводилась к обеспечению сохранения коммерческой тайны и защите информации. Представление о сохранности информации является всего лишь одним из важных аспектов экономической

безопасности предприятия, не исключая других факторы. Понимание сущности экономической безопасности предприятия как проблемы сохранности информации было слишком упрощенным вариантом. [10, с. 478] Развитие рыночной экономики в России доказало, что при обеспечении экономической безопасности важна не только защита информации, но и влияние факторов внешней и внутренней среды хозяйствующего субъекта.

Сущность экономической безопасности реализуется в системе критериев и показателей. Критерий экономической безопасности – оценка состояния экономики с точки зрения важнейших процессов, отражающих сущность экономической безопасности.

Критериальная оценка включает в себя:

- 1) ресурсный потенциал и возможности его развития;
- 2) уровень эффективности использования ресурсов, капитала и труда и его соответствие уровню использования в наиболее развитых и передовых странах, а также уровню, при котором угрозы внутреннего и внешнего характера сводятся к минимуму;
- 3) конкурентоспособность экономики;
- 4) целостность территориального и экономического пространства;
- 5) суверенитет, независимость и возможность противостоять внешним угрозам;
- 6) социальная стабильность и условия предотвращения и разрешения социальных конфликтов.

В системе показателей-индикаторов необходимо выделять:

- 1) уровень и качество жизни;
- 2) темпы инфляции;
- 3) норму безработицы;
- 4) экономический рост ВВП;
- 5) дефицит бюджета;
- 6) государственный долг, встроенность в мировую экономику;

- 7) золотовалютные резервы;
- 8) деятельность теневой экономики.

В современной экономической литературе экономическая безопасность рассматривается как некое состояние, которое позволяет предприятию противостоять негативному воздействию внешней среды, как возможность обеспечить его устойчивость и независимость, без учета внутренних трансформаций, а также вне зависимости от характера влияния внешней среды. То есть экономическая безопасность предприятия определяется как защищенность деятельности предприятия от отрицательных влияний внешней среды, а также как способность оперативно исключить угрозы разного характера или адаптироваться к сложившимся условиям.

В последних исследованиях сущности экономической безопасности превалирует мнение Л.Г. Ворониной-Сливинской о понимании экономической безопасности как обеспечения реализации жизненно важных целей предприятия. «Экономическая безопасность – это идеальное состояние экономической системы, при котором она находится в равновесии, способна к саморегулированию в изменяющихся условиях существования и при условии максимизации прибыли и разумном риске».²

Достижение экономической безопасности осуществляется через процесс обеспечения экономической безопасности, при тесном взаимодействии экономики, финансового анализа, юриспруденции, математической статистики в части прогнозирования возникновения угроз, информатики, теории вероятностей и т.д. [18, с. 170]

Концепция экономической безопасности предприятия должна содержать принятую классификацию угроз и опасностей для их идентификации и выбора приоритетов системы экономической безопасности. В настоящих условиях кризиса финансово-экономической системы в стране для стабильного

² Ворониной-Сливинской Л.Г. Экономическая безопасность предприятий: учебное пособие / Л.Г. Ворониной-Сливинской, А.Л. Беспалько, А.С. Власков. – Москва: Изд-во Альпина Бизнес Букс, 2003. – 143 с.

существования предприятия приоритетными являются внешние факторы, определяющие условия его жизнедеятельности. [31, с. 374] Можно классифицировать угрозы по вероятности возникновения, возможности прогнозирования, величине ущерба, объекту посягательства, природе и месту возникновения.

Так же сущность экономической безопасности предприятия заключается в обеспечении оптимального использования ее ресурсов по предупреждению угроз предпринимательству и организации условий устойчивого, эффективного функционирования и получения прибыли.

На рисунке 1.1 показано как можно классифицировать экономическую безопасность.

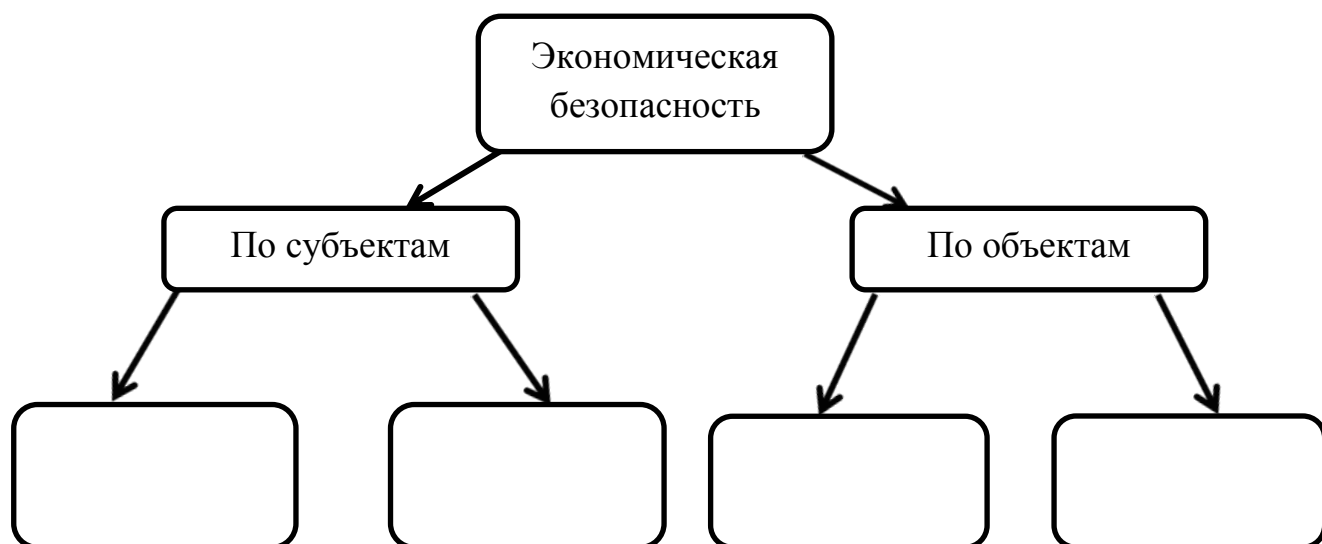


Рисунок 1.1 – Классификация экономической безопасности

Виды и характеристики экономической безопасности представлены в таблице 1.1.

Таблица 1.1 – Виды и характеристика экономической безопасности

Вид экономической безопасности	Характеристика
<p>Внешняя (институциональная) безопасность</p>	<p>Внешними субъектами системы экономической безопасности могут являться институты власти, органы правовой защиты, таможенные органы и органы налогового контроля. Они обеспечивают регулирующее воздействие макроэкономического и социально-политического характера на хозяйственную деятельность предприятий, задают рамки вероятных альтернатив взаимодействия хозяйствующих субъектов, снимают некоторую долю возможных угроз. Институты законодательной и исполнительной власти сдерживают конкурентные позиции ввозимых в страну зарубежных товаров с помощью таможенных сборов и систем квотирования; способствуют стимулированию некоторых видов деловой активности – обеспечивают займами сельхозпроизводителей, сокращают налоги в отношении малого бизнеса и др.</p>
<p>Внутренняя (организационная) безопасность</p>	<p>К внутренним субъектам обеспечения экономической безопасности могут быть отнесены эксперты специально созданной службы безопасности, специалисты иных подразделений, исполняющие отдельные функции по достижению безопасности, руководители предприятий. При внутрифирменной организации системы экономической безопасности, субъектами могут выступать сотрудники отдела разработок и исследований, отдела сбыта, стратегического планирования, маркетинга, IT-отдела. Внутренние субъекты контролируют риски, осуществляют мониторинг рыночных изменений, которые могут положительно или отрицательно повлиять на результаты хозяйственной деятельности предприятия, исполняют весь комплекс предупредительных и реакционных мер, связанных с рисками и новыми перспективами для повышения степени экономической безопасности. Внутренняя безопасность подразумевает, помимо прочего, отлаженную управленческую систему, согласованность и эффективное взаимодействие структурных подразделений для достижения общекорпоративных целей.</p>

Продолжение таблицы 1.1

Вид экономической безопасности	Характеристика
Кадровая безопасность	<p>Включает охрану качества человеческих ресурсов, а именно, параметров здоровья, профессионализма и др., с помощью системы мероприятий, нацеленных на повышение уровня образования персонала, поощрение работников, ведущих здоровый образ жизни, работа по укреплению «корпоративного духа» для обеспечения комфортной психологической обстановки в коллективе. В виду человеческого фактора рассматривается и безопасность, связанная с защитой от мошенничества (воровства, шпионажа в пользу конкурентов, применения имущества предприятия в личных целях). В качестве профилактических мероприятий плановой защиты от мошенничества традиционными являются точное формулирование должностных инструкций с четко очерченным кругом прав и обязанностей, периодическое объединение работников разных служб в команды для исполнения отдельных проектов, организация контроля изменений в межличностном общении сотрудников и пр.</p>
Технико-технологическая безопасность	<p>Основана на защите технических и технологических ресурсов организации от потенциально возможного ущерба, аварийных состояний и поломок оборудования, повреждений (намеренных и случайных), пожаров и прочих форс-мажорных обстоятельств, а также от возможности морального износа. Эта категория ущерба, как правило, может вызвать наиболее ощутимые финансовые потери.</p>
Сырьевая безопасность	<p>Предполагает обеспечение бесперебойных, постоянных поставок, контроль качества получаемого от поставщиков сырья. Кроме тактической работы обеспечение сырьевой безопасности подразумевает также непрерывный стратегический поиск возможностей удешевления сырьевой статьи затрат, так как она оказывает прямое воздействие на себестоимость (и прибыль) предприятия. В этом случае немалое значение обретает инновационная деятельность, которая направлена на внедрение прогрессивных технологий.</p>

Окончание таблицы 1.1

Вид экономической безопасности	Характеристика
Товарная безопасность	<p>Ориентирована на то, чтобы выпущенная организацией продукция была эффективно и своевременно продана на рынке или соответствующим образом сохранена (защищена от потери качества, краж, мошенничества). Тесно взаимосвязана с эффективностью работы отделов сбыта, рекламы, подразумевает непрерывную проверку ассортиментной линейки и улучшение качественных характеристик. При наличии взаимозаменяемых товаров в целях обеспечения товарной безопасности предприятие может предпринимать такие меры, как ведение активного лоббирования условий, препятствующих производству заменяющих продуктов. Другим распространенным вариантом является повышение производства тех позиций ассортиментной линейки, которые в меньшей степени, чем другие подвержены фактору заменяемости.</p>
Финансовая безопасность	<p>Является одним из ключевых видов безопасности, потому как именно финансовые потоки в первую очередь попадают под воздействие неблагоприятных факторов. Финансовая безопасность охватывает обеспечение оперативности расчетов с поставщиками и клиентами, планирование и контроль финансирования процесса производства, погашение кредиторских задолженностей. Наиболее часто встречающимися примерами мошенничества являются мошенничества в финансовой сфере предприятий. Анализ, качественная и количественная оценка всех видов финансовых рисков, в том числе инвестиционных, валютных, кредитных (неполучения, непогашения займов и пр.), в зависимости от особенностей сферы хозяйствования субъекта, являются неотъемлемыми условиями создания надежной системы защиты финансовой безопасности.</p>
Транспортная безопасность	<p>Данный вид безопасности предполагает не только защиту транспортируемой продукции и сырья, но и безопасность всех транспортных потоков в организации, их надежность, защиту от мошенничества и повреждений.</p>
Информационная безопасность	<p>Характерной чертой современного бизнеса являются условия нарастающей конкуренции. Это требует непрерывного отслеживания изменений среды, проведения сравнения позиций организации и позиций других участников рынка. Также нужно иметь возможность вовремя реагировать на благоприятные изменения и предотвращать угрозы.</p>

В современных рыночных условиях вопрос обеспечения экономической безопасности касается всех без исключения предприятий и организаций. В идеале, система обеспечения экономической безопасности должна не только подавать оперативные сигналы о вероятных угрозах и реагировать на них, но и предупреждать их возникновение. [16, с. 416] Система обеспечения экономической безопасности, снимающая, хотя бы, частично, неопределенность и риск, может позволить хозяйствующему субъекту сосредоточить максимум усилий на активизации инновационной деятельности и стратегическом развитии предприятия.

1.2 Основные пути повышения уровня экономической безопасности предприятия

Экономическая безопасность предприятия – это состояние наиболее эффективного использования ресурсов для предотвращения внутренних и внешних угроз и обеспечения его стабильного функционирования, состояние защищенности субъекта. Понятие «безопасность предприятия»³ подразумевает эффективное использование ресурсов, обеспечивающее стабильное функционирование предприятия в настоящем и устойчивое развитие в будущем.

Очевидно, что экономическая безопасность предприятия базируется на том, насколько эффективно службам данного предприятия удастся предотвращать угрозы и устранять ущербы от негативных воздействий на различные аспекты экономической безопасности. [26, с. 272] Источниками таких негативных воздействий могут являться осознанные или неосознанные действия людей, организаций, в том числе органов государственной власти, международных организаций или предприятий-конкурентов, а также стечение объективных обстоятельств, как-то: состояние финансовой конъюнктуры на рынках данного

³ Фрисова О.А. Экономическая безопасность предприятия: учебное пособие / О.А. Фрисова. – Москва: Изд-во Герда, 2015. – 220 с.

предприятия, научные открытия и технологические разработки, форсмажорные обстоятельства и т.д.

Система экономической безопасности предпринимательства (ЭБП) должна обеспечивать состояние защищенности жизненно важных интересов субъектов (физических лиц) и объектов (юридических лиц) предпринимательства. К потенциальным опасностям для предпринимательства можно отнести недобросовестную конкуренцию; противоправную деятельность криминальных формирований и отдельных лиц; внешние и внутренние угрозы; нестабильность функционирования и развития хозяйствующих субъектов и т.п.

Большое влияние на экономическую безопасность предприятия оказывает состояние юридических, экономических отношений, организационных связей, материальных и интеллектуальных ресурсов предприятия, при котором гарантируется стабильность его функционирования, финансово-коммерческий успех, прогрессивное научно-техническое и социальное развитие. [27, с. 308]

Существуют различные классификации угроз экономической безопасности предприятия. По отношению к субъекту угрозы могут быть внешними и внутренними.

Внешние угрозы обусловлены воздействием внешней среды:

- 1) политическая и экономическая нестабильность;
- 2) повышение потребителями требований к качеству продукции предприятия при одновременном уменьшении объема потребления;
- 3) изменение структуры рынка товаров и услуг;
- 4) изменение условий финансирования и усложнение процесса привлечения кредитных ресурсов;
- 5) разрыв хозяйственных связей между предприятиями, составляющими единую технологическую цепочку;
- 6) разбалансированность между производящими, заготовительными и перерабатывающими отраслями;
- 7) низкий уровень ресурсосбережения;

8) обострение глобальных экологических проблем и т. д.

Внутренние угрозы обусловлены состоянием самого предприятия. В то же время внутренние факторы могут как усиливать, так и ослаблять действие внешних угроз, и наоборот. К внутренним угрозам экономической безопасности предприятия следует отнести:

1) увеличение себестоимости продукции в результате неэффективной организации производственных и управленческих процессов;

2) значительные управленческие расходы в результате отсутствия оптимизации систем бюджетного управления, управленческой учетной политики, финансового планирования и финансового анализа на предприятии;

3) медленное реагирование и корректировка производственных и управленческих процессов в случае изменения требований внешней среды и т. д.

Укреплению экономической безопасности будет способствовать совершенствование государственного регулирования экономического роста путем разработки концептуальных и программных документов межрегионального и территориального планирования, создания комплексной системы контроля над рисками, включая проведение активной государственной антиинфляционной, валютной, курсовой, денежно-кредитной и налогово-бюджетной политики, ориентированной на импортозамещение и поддержку реального сектора экономики; стимулирование и поддержку развития рынка инноваций, наукоемкой продукции и продукции с высокой добавочной стоимостью, развитие перспективных технологий общего, двойного и специального назначения.

Предприятие, существующее в условиях жесткой конкуренции рынка, а при высокой степени выраженности политических, инвестиционных, валютных, технологических и прочих средовых рисков, вынуждено заботиться о создании надежной системы экономической безопасности.

Следует отметить, что сегодня не все руководители предприятий готовы в полной мере оценить необходимость создания надежной системы экономической

безопасности. В ст. 1 Закона РФ «О безопасности»⁴ № 2446-1 от 05.03.1992 г. Понятие «безопасность» было определено как состояние защищенности жизненно важных интересов. Однако Закон № 390-ФЗ от 28.12.2010 г., принятый Государственной думой, не содержит данного понятия вообще.

При оценке экономической безопасности предпринимательства необходимо также учитывать риски конкретной предпринимательской деятельности.

В известной степени риском можно управлять, т.е. использовать различные меры, позволяющие в определенной степени прогнозировать наступление рискового события, и принимать меры к снижению степени риска. [23, с. 294] При этом каждому риску соответствует своя система приемов управления риском. Эффективность организации управления риском во многом определяется классификацией риска.

Экономическая безопасность предприятия характеризуется совокупностью качественных и количественных показателей, важнейшим среди которых является уровень экономической безопасности. Уровень экономической безопасности предприятия – это оценка состояния использования корпоративных ресурсов по критериям уровня экономической безопасности предприятия. С целью достижения наиболее высокого уровня экономической безопасности предприятие должно следить за обеспечением максимальной безопасности основных функциональных составляющих системы экономической безопасности предприятия.

Так как государство обязано защищать свое общество, своих граждан, оно обязано защищать и такие хозяйствующие субъекты, как предприятия.

Для обеспечения экономической безопасности предприятия должна существовать нормативно-правовая база, в которой должны быть закреплены положения, методы по обеспечению безопасности. [19, с. 498] На современном этапе нормативно-правовая база по обеспечению экономической безопасности предприятия не до конца разработана. Данные недочеты негативно влияют на

⁴ Федеральный закон от 28.12.2010 №390-ФЗ «О безопасности» (в ред. от 05.10.2015)

состояние деятельности предприятия, приводя производство в неэффективную стадию развития.

Важным законом является Федеральный закон от 28.12.2010 N 390-ФЗ «О безопасности».⁵ Данный Федеральный Закон регламентирует основные положения по обеспечению безопасности государства, общества, личности, безопасности предприятия. Так же в этом законе говорится об основных правах и полномочиях законодательных органов, органов местного самоуправления, которые обязаны обеспечить безопасность всех объектов безопасности

Четыре основных уровня экономической безопасности предприятия представлены в таблице 1.2.

Таблица 1.2 – Основные уровни экономической безопасности предприятия

Уровень экономической безопасности предприятия	Характеристика
Высокий уровень экономической безопасности предприятия	В данный уровень входят наиболее успешные предприятия с высоким уровнем финансовой устойчивости и возможностью направления финансовых потоков на научно – исследовательскую и инвестиционную деятельность. Данные предприятия достаточно финансово стабильны, слабо зависят от внешних займов и обладают высоким уровнем ликвидности и платежеспособности.
Средний уровень экономической безопасности предприятия	Предприятия, входящие в данную группу имеют небольшие финансовые проблемы. В основном данные проблемы минимальные и не являются критическим для предприятия. Часто возникают краткосрочные проблемы с ликвидностью и платежеспособностью, но в течении 3 – 6 месяцев данная ситуация нормализуется. Также у данных предприятий могут быть небольшие сложности с возвратом дебиторской задолженности.

⁵ Федеральный закон "О безопасности" от 28.12.2010 N 390-ФЗ

Окончание таблицы 1.2

<p>Низкий уровень экономической безопасности предприятия</p>	<p>Низкий уровень экономической безопасности предприятия характеризуется высоким риском потери финансовой устойчивости. Данные организации достаточно сильно зависят от внешних займов. Все долгосрочные активы (здания, сооружения, оборудования, нематериальные активы и пр.) приобретают в основном за счет привлеченных, а не собственных средств. Также имеются проблемы с оплатой труда рабочих, а также материалов и комплектующих, поступивших от поставщиков и контрагентов, годностью основных производственных фондов и пр.</p>
<p>Кризисный уровень экономической безопасности предприятия</p>	<p>Характеризуется полным отсутствием финансовой устойчивости и стабильности экономического субъекта. Ликвидность и платежеспособность таких организаций находятся на критическом уровне. По итогам года предприятие начинает получать убытки и постепенно переходит к стадии реорганизации или банкротства.</p>

Разграничение уровней экономической безопасности во многом опирается на финансовое состояние экономического субъекта, так как именно оно в большой мере влияет на дальнейшее развитие предприятия.[9, с. 143]

Предотвращения угроз негативных воздействий на экономическую безопасность предприятия:

- 1) обеспечение высокой финансовой эффективности работы предприятия, его финансовой устойчивости и независимости;
- 2) обеспечение технологической независимости предприятия и достижение высокой конкурентоспособности его технологического потенциала;
- 3) высокая эффективность менеджмента предприятия, оптимальность и эффективность его организационной структуры;
- 4) высокий уровень квалификации персонала предприятия и его интеллектуального потенциала, эффективность корпоративных НИОКР;

5) высокий уровень экологичности работы предприятия, минимизация разрушительного влияния результатов деятельности на состояние окружающей среды;

6) качественная правовая защищенность всех аспектов деятельности предприятия;

7) обеспечение защиты информационной среды предприятия, коммерческой тайны и достижение высокого уровня информационного обеспечения работы всех его служб;

8) обеспечение безопасности персонала предприятия, его капитала, имущества и коммерческих интересов.

Выполнение каждой из вышеперечисленных целей экономической безопасности предприятия является существенно важным для достижения ее главной цели. Кроме того, каждая из целей экономической безопасности имеет собственную структуру подцелей, обуславливаемую функциональной целесообразностью и характером работы предприятия.

Подробная разработка и контроль за выполнением целевой структуры экономической безопасности предприятия являются весьма важной составной частью процесса обеспечения его экономической безопасности. [30, с. 314]

Обеспечение экономической безопасности предприятия – это процесс реализации функциональных составляющих экономической безопасности с целью предотвращения возможных ущербов и достижения максимального уровня экономической безопасности предприятия в настоящий момент времени и в будущем. [24, с. 768]

Способы обеспечения экономической безопасности предприятия – это набор мер и система организации их выполнения и контроля, которые позволяют достигать наиболее высоких значений уровня экономической безопасности предприятия.

Рассмотрим практическое функционирование данной схемы обеспечения экономической безопасности предприятия. Исходя из целей создания бизнеса, а

также особенностей национальной ментальности и природного темперамента высших менеджеров предприятия, отраслевой спецификации бизнеса и общеэкономической ситуации на рынках данного предприятия, формируется философия предприятия. [13, с. 479] Для осуществления целей данного бизнеса на основе сложившейся философии предприятия его менеджментом рассчитываются потребности бизнеса в различных ресурсах и формируется набор корпоративных ресурсов предприятия, за счет которых оно достигает реализации целей своего бизнеса.

Важнейшим этапом обеспечения экономической безопасности предприятия является стратегическое планирование и прогнозирование его экономической безопасности. [8, с. 100] Этот этап включает в себя разработку стратегического плана обеспечения экономической безопасности предприятия. В этом документе необходимо задать качественные параметры использования корпоративных ресурсов предприятия в сочетании с его организационно-функциональной структурой и взаимосвязями структурных подразделений, а также некоторые количественные ориентиры обеспечения функциональных составляющих и экономической безопасности предприятия в целом.

На основе разработанного стратегического плана необходимо выработать общие и функциональные рекомендации по реализации плановых установок, которые, если это представляется возможным, должны содержать определенные количественные характеристики и оформляться специальными приложениями к стратегическому плану обеспечения экономической безопасности предприятия. [15, с. 275] После разработки стратегического плана обеспечения экономической безопасности предприятия и выработки рекомендаций по его реализации в соответствии с данными документами осуществляется стратегическое планирование финансово-хозяйственной деятельности. [28, с. 225] Создаются стратегические финансовые, производственные планы, осуществляется планирование персонала, поставок и др.

После разработки стратегических планов деятельности предприятия необходимо провести оперативную оценку уровня обеспечения и текущее тактическое планирование экономической безопасности предприятия. Анализ уровня экономической безопасности предприятия проводится на основе оценки эффективности мер по предотвращению ущерба и расчета функциональных и совокупного критериев экономической безопасности предприятия. [37, с. 896] Текущее планирование экономической безопасности предприятия осуществляется на основе разработки нескольких альтернативных сценариев развития ситуации и расчета значений совокупного критерия экономической безопасности по каждому из них. После выбора по результатам расчетов лучшего варианта и анализа остальных вырабатываются оперативные рекомендации по текущему планированию деятельности предприятия. [32, с. 102] Эти рекомендации не носят в отличие от стратегических долгосрочного характера и задают не только качественные ориентиры текущей деятельности предприятия, но и содержат количественные задания.

На основе оперативной оценки уровня экономической безопасности предприятия и выработанных рекомендаций осуществляется оперативное планирование финансово-хозяйственной деятельности предприятия, после чего производится практическая реализация разработанных планов.

В процессе осуществления предприятием своей финансово-хозяйственной деятельности появляется информация для анализа состояния его экономической безопасности. На основе этой информации осуществляется оценка функциональных и совокупного критериев экономической безопасности этого предприятия, их отклонений от плановых значений, анализируются причины возникновения этих отклонений. [4, с. 205] После этого вырабатываются рекомендации по корректировке набора корпоративных ресурсов, систем стратегического и текущего планирования финансово-хозяйственной деятельности предприятия, а также системы оперативного управления его деятельностью.

Главная цель любого предприятия — успешное функционирование и развитие. Для этого необходимо соблюдение всех или большинства внешних условий, что на практике означает некоторые добровольные ограничения. [39, с. 470] Предприятия является получение максимальной прибыли в процессе производства и реализации продукции, оказания услуг. Предприятие стремится производить только те затраты, которые позволяют получить доход, либо уменьшить возможные расходы в будущем. Например, расходы на исследование рынка, расходы на рекламу, расходы на закупку нового оборудования и т.д. традиционно считаются продуктивными, т.е. способными принести прибыль. [5, с. 501] А расходы на уплату штрафов, ликвидацию аварий и катастроф-непродуктивными, которых следует избегать. Тогда, если дополнительно предположить, что затраты на обеспечение безопасности являются продуктивными, т.е. они создают дополнительный доход в настоящем или будущем, то администрация промышленного предприятия будет стремиться повысить уровень безопасности.

МЧС России продолжает реализовать все программы повышения готовности органов управления и сил, и один из важнейших приоритетов работы – это безопасность, реализация новых экономических, инфраструктурных проектов. Реконструкция аэропорта является очередным вкладом в реализацию новой стратегии России по безопасности жизнедеятельности населения, по реализации и внедрению новых подходов защиты жизни и здоровья тех, кто работает в сложных условиях. Возрождая аэропорт, мы развиваем российские авиационно-спасательные технологии, которые позволяют повысить оперативность реагирования на все беды и обеспечить в новом формате прикрытие всех экономических, инфраструктурных и других проектов, которые сегодня реализуются в Российской Федерации.

Выводы по разделу один

При решении вопросов повышения уровня экономической безопасности АО «Аэропорт Толмачево» необходимо рассмотреть:

- 1) повышение прибыльности на предприятии;
- 2) повышение рентабельности на предприятии.

2 ХАРАКТЕРИСТИКА ОБЪЕКТА ИССЛЕДОВАНИЯ

2.1 Общая характеристика объекта исследования

Аэропорт – это транспортный узел, обеспечивающий перевозку людей, грузов и почты. Эти операции осуществляются обслуживающим персоналом, а также с помощью специальной техники и зданий и сооружений различного назначения. Вместе с тем, ряд зданий и сооружений (аэровокзалы, ангары и пр.) имеют сугубо специфическое назначение и предназначены только для выполнения соответствующих функций аэропорта.

АО «Аэропорт Толмачево» – один из наиболее интенсивно развивающихся аэропортов федерального значения, крупнейший за Уралом транзитный узел на важнейших маршрутах, соединяющих Европу и Азию. Международный аэропорт Новосибирска входит в холдинг «Новпорт», является одним из крупнейших в Российской Федерации по пассажиропотоку.

Аэропорт расположен в 17 км к западу от центра Новосибирска – административного центра Новосибирской области и Сибирского федерального округа. Регион, где располагается аэропорт, отличается высоким уровнем экономического развития и максимальной для азиатской части России плотностью населения – в радиусе 500 км от аэропорта Толмачёво им. А.И. Покрышкина проживает около 9 млн. человек. При этом потребность жителей Сибири в авиаперевозках растет вдвое быстрее, чем в среднем по России.

По итогам 2018 года аэропорт обслужил 5,909 млн человек из которых 1,357 млн-трансферные пассажиры. Маршрутная сеть аэропорта насчитывает более 95 направлений полётов. На сегодняшний день аэропорт предлагает пассажирам более 2000 практически используемых комбинаций пар стыковочных маршрутов. Сохранение стратегии развития стыковочного хаба обеспечит возможность дальнейшего увеличения пассажирских и грузовых перевозок, сообщают в пресс-службе Толмачево.

Основной вид деятельности – обеспечение взлет-посадок, встречи-выпуска, технического обслуживания воздушных средств, авиационной безопасности, заправка воздушных средств, продажа перевозок и т.д. Концентрация в Новосибирске железнодорожных, автомобильных, водных транспортных артерий, расширение торгово-экономических связей Сибирского Федерального округа с зарубежными и российскими партнерами, развитие инфраструктуры региона способствуют развитию аэропорта «Толмачево» как крупнейшего авиатранспортного узла.

В настоящее время аэропорт «Толмачево» – единственный аэропорт в сибирском регионе, в полной мере выполнивший требования ИКАО по ограждению аэродрома. Основной транзитный узел за Уралом, обслуживающий важнейшие направления между Азией и Европой. Пропускная способность международного и внутреннего терминалов составляет 2550 человек в час. Авиакомпания предлагает гражданам такие виды услуг, как перевозки на воздушном транспорте авиапассажиров, различного вида грузов и почтовые перевозки. Современный аэровокзальный комплекс Международного аэропорта Новосибирск (Толмачёво) способен обслуживать 1800 пассажиров в час на внутренних авиалиниях и 1300 – на международных. Современная инфраструктура позволит усилить лидирующие позиции Международного аэропорта Новосибирск и привлечь к сотрудничеству новые авиакомпании. Сейчас партнёрами аэропорта являются около 50 зарубежных и российских авиакомпаний, выполняющих как грузовые, так пассажирские рейсы.

Географическое положение новосибирского аэропорта позволяет обслуживать перспективные кроссполярные маршруты, соединяющие Северную Америку и Азию. Аэропорт расположен в 17 км к западу от центра Новосибирска – административного центра Новосибирской области и Сибирского федерального округа. Разветвленная маршрутная сеть Толмачёво охватывает основные города России, ближнего и дальнего зарубежья. В ближайших планах аэропорта открытие новых рейсов в Тель-Авив, Хельсинки, Сеул, увеличение частоты

полетов в Прагу, Дубай, Ереван, Симферополь и другие города. Ведется работа по открытию рейсов в Калининград, Нижний Новгород и другие крупные российские города.

Регион, где располагается аэропорт, отличается высоким уровнем экономического развития и максимальной для азиатской части России плотностью населения – в радиусе 500 км от Толмачёво проживает около 9 млн. человек. При этом потребность жителей Сибири в авиаперевозках растет вдвое быстрее, чем в среднем по России. Толмачево обслуживает значительное количество пассажиров не только из Новосибирской области, но также из близлежащих регионов – Томской, Кемеровской областей, Алтайского края и Республики Алтай. В октябре 2012 года по итогам форума WorldRoutes 2012 в Абу-Даби аэропорт «Толмачёво» стал лауреатом премии форума WorldRoutesAwards и вошел в тройку лучших аэропортов стран СНГ по качеству предоставляемых наземных услуг.

Летное поле аэропорта «Толмачево» по техническим параметрам относится к аэродромам класса «А». Технические возможности позволяют аэропорту одному из немногих в стране обслуживать все виды воздушных судов пассажирского и грузового назначения. В настоящий момент взлетно-посадочная полоса позволяет осуществлять 18 взлетов-посадок воздушных судов в час. На перроне предусмотрено 62 места стоянки для воздушных судов всех эксплуатируемых типов самолетов, 17 из которых оборудованы системой централизованной заправки самолетов, имеющей производительность 900 м³ в час.

Пропускная способность международного и внутреннего терминалов выросла с 1450 до 2550 человек в час. Вторая ВПП позволит увеличить производственный потенциал аэропорта и расширить его аэронавигационные возможности, интенсивность полетов воздушных судов увеличится более чем в 2 раза.

Партнерами аэропорта сегодня являются около сотни авиакомпаний, которые связывают Новосибирск с городами России, ближнего и дальнего зарубежья. Высокая пропускная способность аэродромного комплекса, потенциал и

высококачественное покрытие действующей взлетно-посадочной полосы, сертифицированной по I категории ИКАО, обеспечивает возможность приема любых типов воздушных судов.

Основой развития международного аэропорта «Толмачево» как крупнейшего авиатранспортного узла служит разработанный под руководством гендиректора аэропорта Чертенкова А. генеральный план развития предприятия, в соответствии с которых миссией аэропорта является интеграция в мировую транспортную систему. В 2007г. французской компанией «ADPi Designers & Planners», занимающейся комплексной разработкой, развитием и проектированием аэропортов и аэропортовых инфраструктур по всему миру, начато проектирование нового пассажирского терминала класса «С» в аэропорту «Толмачево». Общая площадь аэровокзала, рассчитанного на прием всех типов воздушных судов внутренних и международных авиалиний, составит около 85 тыс. м², пропускная способность – 5,5 млн. пассажиров в год. Ежегодная общая пропускная способность нового и действующих терминалов составит 9 млн. пассажиров.

Аэровокзальный комплекс является основным связующим звеном между наземными видами транспорта и самолетом. Его объемно планировочное решение должно отвечать следующим основным функциональным требованиям: рациональной организации движения потоков пассажиров, багажа, грузов, воздушных судов, исключая образование узких мест и заторов на магистральных путях, соединяющих городской транспорт с самолетами. Обеспечения оптимальной последовательности размещения и удобной взаимосвязи вестибюльно-информационной зоны, зон регистрации, досмотра, ожидания и распределения на посадку, багажных помещений, залов выдачи багажа. Обеспечение необходимости визуального обзора путей движения пассажиров и багажа. Концентрации площадей и технологических устройств с целью их наиболее интенсивного использования.[20, с. 199]

При разработке объемно-планировочного решения аэровокзального комплекса следует применять:

1) модульно-блочный прием компоновки помещений и технологических устройств, что обеспечивает возможность этапного строительства и расширения комплекса;

2) унифицированные функционально-планировочные узлы помещений основного технологического назначения, что создает основу для единого стандарта обслуживания пассажиров в аэровокзалах разной величины;

3) гибкие планировочные и конструктивные схемы помещений с минимумом капитальных перегородок, обеспечивающие возможность их трансформации.

Аэровокзальный комплекс аэропорта по своему решению может быть одно- и многовокзальным, которые, в свою очередь, подразделяются на следующие группы в зависимости от пропускной способности:

1) V класс (малые – 100, 200, 400 пасс./ч для аэропортов);

2) IV – III класс (средние – 600, 800, 1000, 1200 пасс./ч для аэропортов);

3) II – I большие (1500, 1800, 2000, 2500 пасс./ч для аэропортов);

4) Особо большие (свыше 2500 пасс./ч и внеклассные).

В аэровокзальном комплексе обслуживаются следующие категории пассажиров: вылетающие (начальные), прилетающие (конечные), транзитные (пролетающие), трансферные (пересаживающиеся с рейса на рейс).

Основные элементы аэровокзального комплекса в системе наземного обслуживания пассажиров. являются: привокзальная площадь, здание аэровокзала и перрон, которые должны иметь единое технологическое решение. [21, с. 113]

Схема составляющих аэровокзального комплекса представлена на рисунке 2.1

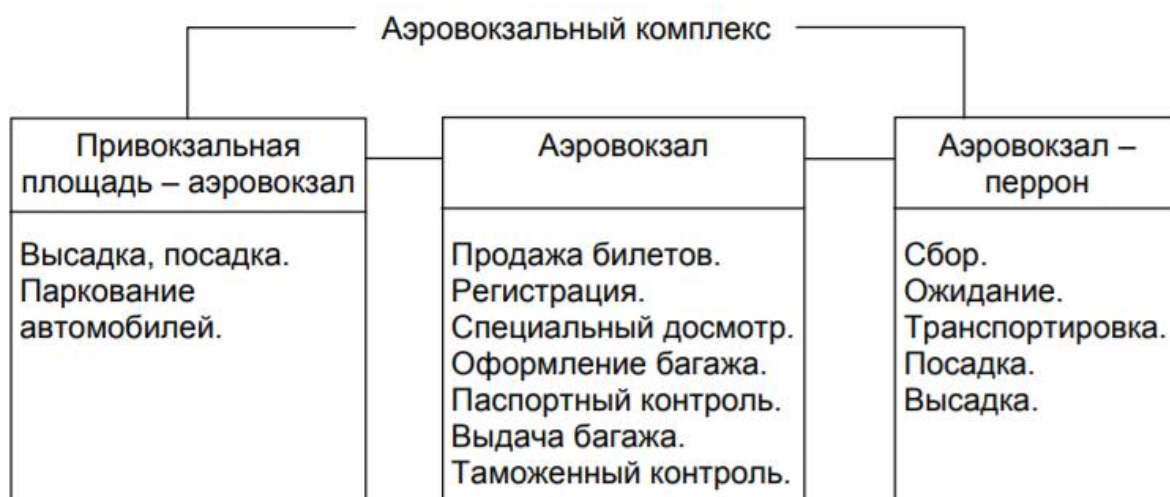


Рисунок 2.1 – Схема составляющих аэровокзального комплекса

Привокзальная площадь с подъездными путями, где пассажир оставляет городской транспорт, доставивший его в аэропорт, и направляется к зоне непосредственного транспортного обслуживания. На привокзальной площади осуществляются: маневрирование, паркование транспорта, как индивидуального (автомобилей, такси), так и общественного, посадка и высадка пассажиров у здания аэровокзала. Зона автопаркинга должна иметь удобную пешеходную или транспортную связь (лифты, эскалаторы, движущиеся тротуары и т.д.) с зоной непосредственного транспортного обслуживания. На привокзальных площадях маршруты транспорта (автобусов, такси и др.), как правило, имеют конечные остановочные пункты (остановки). Остановки конца и начала каждого маршрута должны быть расположены отдельно, последовательно и примыкать к той зоне аэровокзала, которая обслуживает соответственно вылетающих и прилетающих пассажиров. [35, с. 64]

Аэровокзал АО «Аэропорт Толмачево» представлен на рисунке 2.2.

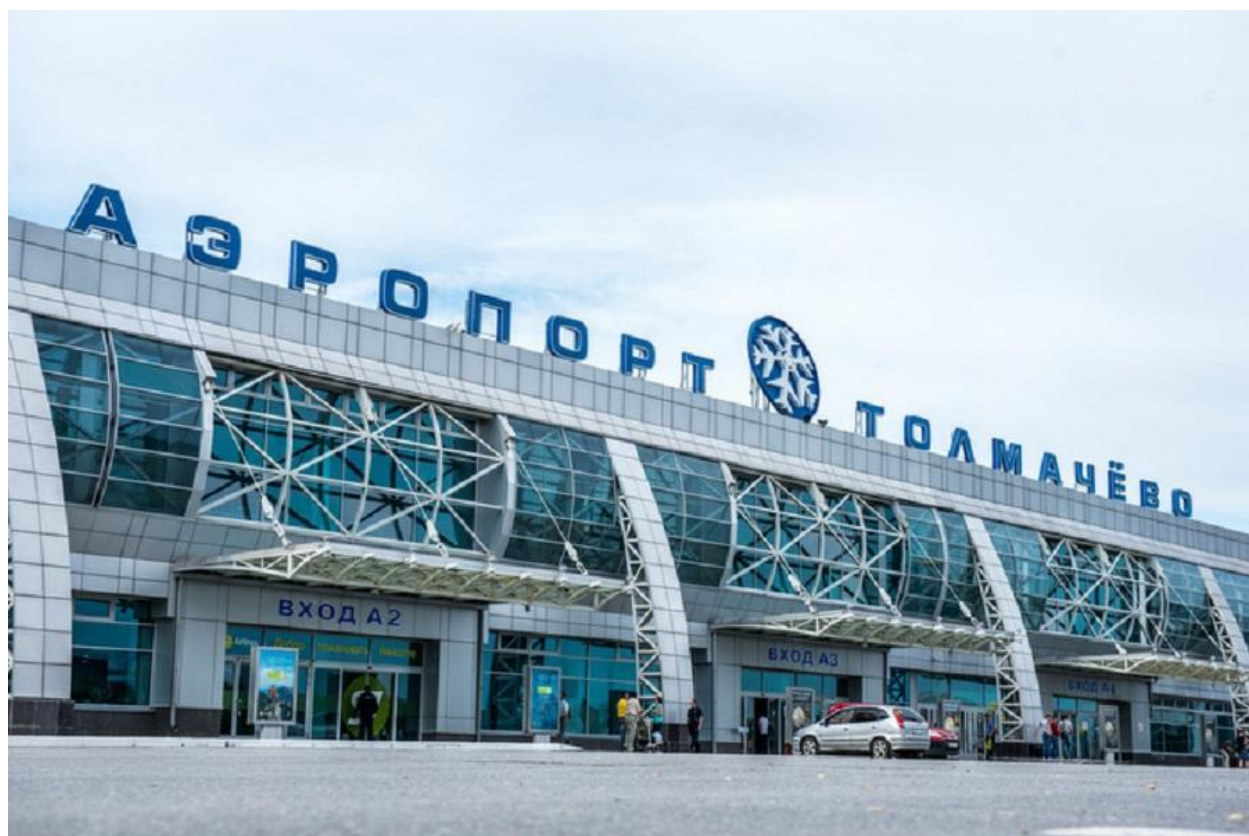


Рисунок 2.2 – Аэровокзал АО «Аэропорт Толмачево»

Аэровокзал является главным связующим звеном в цепи аэровокзального комплекса. Он относится к группе общественных зданий и представляет собой основной элемент аэровокзального комплекса в системе наземного обслуживания пассажиров. Здесь производятся приобретение билетов, регистрация их и оформление багажа, досмотр пассажиров и их ручной клади (багажа) в целях обеспечения безопасности полетов и пограничный контроль в международных аэровокзалах. Аэровокзал оборудуется стойками касс и регистрации билетов, пограничного контроля, транспортерами для приема и выдачи багажа, информационными табло для объявления расписания полетов и другой информации, направляющей движение пассажиров и посетителей внутри аэровокзала. Кроме того, как правило, аэровокзал обеспечивает пассажирам дополнительные виды обслуживания: бытовое и медицинское, общественное питание и т.д. Для этого предусматриваются помещения ресторана, кафе, буфета,

узла связи, камеры хранения багажа, медпункта, киосков, магазинов беспошлинной торговли в международных аэропортах и т.д. Все помещения аэровокзала можно объединить в четыре группы: помещения основного технологического назначения, помещения дополнительного обслуживания пассажиров, служебные помещения и вспомогательные помещения.

Аэровокзальные комплексы аэропортов предназначены для комплексного предполетного и послеполетного обслуживания пассажиров воздушного транспорта, а также провожающих и встречающих. В его состав входят аэровокзал, привокзальная площадь, примыкающий к зданию аэровокзала «ближний» перрон. Перечисленные зоны аэровокзального комплекса должны иметь равную, соответствующую друг другу пропускную способность и единство функционально-технологического и архитектурно-планировочного решений. Основным производственно-технологическим показателем аэровокзального комплекса является его пропускная способность, определяемая числом пассажиров всех категорий, которое может быть обслужено комплексом в течение суток или часа.

Привокзальная площадь АО «Аэропорт Толмачево» в 1990-е годы представлен на рисунке 2.3.



Рисунок 2.3 – Привокзальная площадь АО «Аэропорт Толмачево» в 1990-е годы

Аэродром и приаэродромная территория

Тут происходят взлеты, посадки, руления, стоянки и обслуживание воздушных судов. Составные части аэродрома-летное поле, взлетно-посадочная полоса, перрон, где происходит разгрузка самолета (в том числе и высадка пассажиров) и лоцируются кратковременные стоянки и разгрузка. И места стоянки специальные участки для технического обслуживания и длительной стоянки воздушного судна. А приаэродромной территорией называется пространство, над которым в воздухе маневрируют самолеты. Приаэродромная территория устанавливается решением уполномоченного Правительством Российской Федерации федерального органа исполнительной власти в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов, перспективного развития аэропорта и исключения негативного воздействия оборудования аэродрома и полетов воздушных судов на здоровье человека и окружающую среду в соответствии с настоящим Кодексом, земельным законодательством, законодательством о градостроительной деятельности с

учетом требований законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения. Приаэродромная территория является зоной с особыми условиями использования территорий.

Служебно-техническая территория (СТТ) АЭ «Аэропорт Толмачево» представлена на рисунке 2.4.



Рисунок 2.4 – Служебно-техническая территория (СТТ) АЭ «Аэропорт Толмачево»

Служебно-техническая территория (СТТ) аэропорта предназначена: для размещения на ней зданий, сооружений и транспортных путей, необходимых для выполнения технологических процессов обслуживания пассажиров, переработки грузов и почты, технического обслуживания воздушных судов, удовлетворения хозяйственно-бытовых нужд аэропорта и размещения административного персонала. Структура генплана СТТ определяется расположением летных полос аэродрома, подъезда со стороны города, конфигураций зданий и сооружений,

схемой внутрипортовых, дорог, проездов, площадей и особенностями естественных условий участка. СТТ располагают непосредственно у границ аэродрома со стороны основных коммуникаций, обеспечивая минимальные пути руления воздушных судов/передвижения пассажиров, рациональное использование отводимых земель, сокращение протяженности инженерных коммуникаций, компактность застройки, применение максимально возможной блокировки зданий и сооружений; снижение эксплуатационных и строительных расходов по зданиям и сооружениям.

Структура генплана СТТ определяется расположением летных полос аэродрома, подъезда со стороны города, конфигурацией зданий и сооружений, схемой внутрипортовых дорог, проездов, площадей и особенностями естественных условий участка.

СТТ включает в себя следующие комплексы:

- 1) здания и сооружения производственного назначения;
- 2) здания и сооружения вспомогательного назначения;
- 3) территорию обособленных сооружений управления воздушным движением (УВД), радионавигации, посадки, очистных и водозаборных сооружений, перевалочных складов горюче-смазочных материалов (ГСМ).

К зданиям СТТ относятся: аэровокзалы, ангары, КДП, грузовой комплекс, гостиница, пожарное депо и т.д.; к сооружениям-база ГСМ, железнодорожные платформы, очистные сооружения, струеотклоняющие щиты, установки торможения воздушных судов и прочее.

Для размещения на территории СТТ зданий и сооружений и обеспечения их эффективного функционирования предусматривают их технологическое зонирование с учетом специализации и кооперирования, технологических и транспортных связей между зданиями и сооружениями, безопасного маневрирования воздушных судов, движения спецавтотранспорта, средств механизации и т.п. Здесь проходит обслуживание пассажиров, обработка грузов и почты, техобслуживание и топливообеспечение самолетов. Здесь же работает

административный персонал. На СТТ аэропорта размещены вспомогательные здания (склады, база аэродромной службы и др.) и отдельные сооружения УВД, Управления Воздушным Движением, – радионавигации, посадки, служб очистки и водозабора. Служебно-техническая территория заведует всем, что в аэропорте попадает в поле зрения обычного пассажира. Частично она функционирует как бизнес-центр, управляет местным общепитом, зонами отдыха и другими видами неавиационной деятельности, которая, однако, обеспечивает тебе комфортные перелеты.

Действия в любой точке аэропорта можно определить в одну из двух категорий:

1) услуги для авиаперевозок. Это все, что происходит за гейтом-перед ангаром, на рулежной дорожке, взлетно – посадочной полосе или в отделе технического обслуживания, ремонта и эксплуатации. Каждый подобный сервис обслуживает работу самолета: Управление Воздушным Движением (АТС), радионавигация, освещение, буксировка, заправка, очищение от обледенения, операции с багажом и прочее;

2) другие услуги (не для авиаперевозок). Действия «на земле»: управление пассажирами, парковка, duty-free, выдача багажа и т. д.

Код ОКВЭД 52.23 – Группа «Деятельность вспомогательная, связанная с воздушным и космическим транспортом»

Эта группировка включает:

1) деятельность, связанную с перевозкой воздушным и космическим транспортом пассажиров, космонавтов, животных или грузов, включая: деятельность (эксплуатацию) зданий и сооружений, таких как терминалы авиаперевозчиков и пр.;

2) управление аэропортами и воздушным движением;

3) наземное обслуживание на аэродромах и космодромах;

4) тушение пожаров и предупреждение пожароопасных ситуаций на аэродромах и космодромах.

Основной (по коду ОКВЭД): 52.23 - Деятельность вспомогательная, связанная с воздушным и космическим транспортом представлена в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Деятельность вспомогательная, связанная с воздушным и космическим транспортом

Код ОКВЭД	Деятельность
55.30	Комплекс услуг по обеспечению бортовым питанием авиапассажиров
62.10.1	Деятельность воздушного пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию
62.10.2	Деятельность воздушного грузового транспорта, подчиняющегося расписанию
62.20.1	Деятельность воздушного пассажирского транспорта, не подчиняющегося расписанию
62.20.2	Деятельность воздушного грузового транспорта, не подчиняющегося расписанию
62.20.3	Аренда воздушного транспорта с экипажем
63.23	Взлет – посадка самолета
63.23	Обслуживание авиапассажиров ОКПД 6326010
63.23	Техническое обслуживание самолетов ОКПД 6326010

Окончание таблицы 2.1

63.23.2	Управление воздушным движением
63.23.3	Эксплуатация взлетно-посадочных полос, ангаров и т.п.
63.23.4	Деятельность по наземному обслуживанию воздушных судов
63.23.5	Деятельность школ повышения квалификации (учебно-тренировочных центров) для пилотов коммерческих авиалиний

Конкурентные преимущества АО «Аэропорт Толмачево»:

1) увеличение пропускной способности. За последнее время пропускная способность на внутренних авиалиниях стала составлять 1800 пассажиров в час, на международных – 750 пассажиров. Аэропорт имеет 61 место для стоянки самолётов, 16 из них оборудованы централизованной заправочной системой, так же аэропорт способен производить 40 взлётно-посадочных операций в час;

2) «Аэропорт Толмачево» имеет две взлётно-посадочные полосы I и II категории ICAO. ВПП 07/25 длиной 3597 м и шириной 60 м, асфальтобетонное покрытие без ограничений на массу принимаемых воздушных судов. Летное поле размером 4400×1800 м. Лётная полоса размером 3900×280 м. Имеется две свободные зоны от обоих торцов ИВПП длиной 400 м. Размеры ГВПП 2900×70 м. ВПП оборудована курсо-глиссадной системой (ILS) 1 категории (60×800 м), приводными радиомаяками (NDB, OM, MM), светосигнальными системами.

ВПП 16/34, длиной 3602 м, имеет ширину 45 м, бетонное покрытие без ограничений на массу принимаемых воздушных судов. ВПП 16 оборудована ILS 2 категории (30×350 м), ВПП 34 – ИЛС 1 категории (60×800 м);

3) пассажиропоток аэропорт за последние годы увеличился. Так за 12 месяцев 2017 года аэропорт Толмачёво обслужил 5 007 302 пассажира, что на 22,2%

больше показателя прошлого года и является новым рекордом предприятия по числу обслуженных пассажиров с начала года. Количество пассажиров на внутренних воздушных линиях составило 3 550 375 (+17,7%), на международных – 1 456 927 (+34,9%). Положительная динамика пассажиропотока обусловлена открытием новых направлений и увеличением частоты на существующих маршрутах;

4) у новосибирского аэропорта хорошее расположение в быстроразвивающейся области с наивысшей в Сибири плотностью населения и, благодаря крайне удачному расположению, обслуживает не только Новосибирск, но и все близлежащие окрестные города и регионы. Так же расположен на пересечении воздушных линий, идущих из Юго-Восточной Азии в Европу, и из Северной Америки в Индию и Азию;

5) большой потенциал для дальнейшего развития в качестве крупнейшего пассажирского и грузового авиаузла за Уралом. Модернизация аэродромной инфраструктуры аэропорта предусмотрена в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010 – 2020 годы». Проект включает развитие летных зон взлетно-посадочных полос, строительство пассажирского и грузового перронов, объектов электроснабжения, очистных сооружений. Кроме того, среди приоритетных направлений развития Толмачёво внедрение концепции одновременного использования двух взлётно-посадочных полос, строительство стоянок для обслуживания широкофюзеляжных воздушных судов.

На июльской рабочей встрече Андрея Травникова с президентом России, Путин уделил особое внимание вопросам развития новосибирского аэропорта. Тогда Путин поставил задачу развивать новосибирский аэропорт и другие города: Омск, Красноярск, Кемерово, Иркутск. Президент сообщил, что уже обсуждал эту задачу с министром транспорта и ставил задачу по развитию аэропорта. Модернизация новосибирского аэропорта Толмачёво проводится в рамках исполнения пункта 15 Указа президента РФ Владимира Путина от 07.05.2018 №

204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

На совещании помощника Президента Российской Федерации Игоря Левитина 30 октября прошлого года в Новосибирске отмечалось, что сдерживающим фактором развития аэропорта является состояние и пропускная способность аэродромной инфраструктуры, которое не соответствует текущей интенсивности авиаперевозок, потенциалу её роста и статусу аэродрома совместного базирования. «Проект реконструкции аэродромного комплекса Толмачёво – это большой вклад в продолжение развития аэропорта Толмачёво и реализацию Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры России», – отметил генеральный директор АО «Аэропорт Толмачево» Евгений Янкилевич.

2.2 Описание состояния основных фондов

Аэропорт – комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенные для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование, авиационный персонал и других работников.

Территория аэропорта включает в себя:

- 1) аэродром, предназначенный для обеспечения взлетов, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов;
- 2) служебно-техническую территорию (СТТ), предназначенную для размещения на ней зданий, сооружений и транспортных путей, необходимых для выполнения технологических процессов обслуживания пассажиров, переработки грузов и почты, технического обслуживания воздушных судов, удовлетворения хозяйственно-бытовых нужд аэропорта и размещения административного персонала.

Здания и сооружения аэропорта по своему функционально технологическому назначению подразделяются на здания и сооружения основного производственного назначения и производственные здания и сооружения вспомогательного назначения, все эти здания уникальны и созданы по специальным проектам. [14, с. 168] К зданиям и сооружениям основного производственного назначения относятся: аэродром; объекты УВД, радионавигации и посадки, здания и сооружения обслуживания пассажирских перевозок (аэровокзал, гостиница, цех бортового питания, привокзальная площадь), здания и сооружения обслуживания грузовых и почтовых перевозок(грузовой комплекс, отделение перевозки почты), здания и сооружения технического обслуживания воздушных судов, объекты авиатопливообеспечения.

К производственным зданиям и сооружениям вспомогательного назначения относятся: здание управления аэропорта, профилакторий, столовая, заготовительные предприятия общественного питания, основная и стартовые аварийно-спасательные станции, сооружения службы спецтранспорта, база аэродромной службы, ремонтно-эксплуатационные мастерские, склад материально-технического имущества, ремонтно-строительный участок, котельная, автоматическая телефонная станция, лечебно-профилактическое учреждение, комплекс химической чистки и стирки самолетного и другого мягкого оборудования, централизованная аккумуляторная зарядная станция, мусоросжигательная станция, очистные сооружения. Мощность зданий и сооружений аэропортов определяется с учетом всего объема перевозок, т.е. суммарного количества отправок и прибытия (пассажиров, грузов, почты), включая транзит.

Технологическая схема работы аэропорта должна обеспечивать выполнение основных технологических процессов с учетом следующих факторов: сокращения времени пребывания пассажиров, грузов, почты и воздушных судов в аэропорту. Исключения или сокращения пересечений и длины путей движения воздушных судов, спецмашин, путей следования и транспортировки пассажиров, багажа,

бортового питания, грузов и почты; безопасности при движении пассажиров, грузовой клиентуры и работников служб по территории. Располагаемые на служебно-технической территории объекты различного назначения можно разделить на здания и сооружения.

Согласно Федеральному закону от 30.12.2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»:⁶

1) здание – это результат строительства, представляющий собой объемную строительную систему, имеющую надземную и (или) подземную части, включающую в себя помещения, сети инженерно-технического обеспечения и системы инженерно-технического обеспечения и предназначенную для проживания и (или) деятельности людей и размещения производств;

2) сооружение – это результат строительства, представляющий собой объемную, плоскостную или линейную строительную систему, имеющую наземную, надземную и (или) подземную части, состоящую из несущих, а в отдельных случаях и ограждающих строительных конструкций и предназначенную для выполнения производственных процессов различного вида и временного пребывания людей.

Дополнительные требования безопасности к зданиям и сооружениям (в том числе к входящим в их состав сетям инженерно-технического обеспечения и системам инженерно-технического обеспечения), а также к связанным со зданиями и с сооружениями процессам проектирования (включая изыскания), строительства, монтажа, наладки, эксплуатации и утилизации (сноса) могут устанавливаться иными техническими регламентами. При этом указанные требования не могут противоречить требованиям настоящего Федерального закона.

Настоящий Федеральный закон устанавливает минимально необходимые требования к зданиям и сооружениям (в том числе к входящим в их состав сетям

⁶ Федеральный закон от 30.12.2009 №384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» (в ред. от 02.07.2013)

инженерно-технического обеспечения и системам инженерно-технического обеспечения), а также к связанным со зданиями и с сооружениями процессам проектирования (включая изыскания), строительства, монтажа, наладки, эксплуатации и утилизации (сноса), в том числе требования:

- 1) механическая безопасность;
- 2) пожарная безопасность;
- 3) безопасность при опасных природных процессах и явлениях и (или) техногенных воздействиях;
- 4) безопасность для здоровья человека условий проживания и пребывания в зданиях и сооружениях;
- 5) безопасность для пользователей зданиями и сооружениями;
- 6) доступность зданий и сооружений для инвалидов и других групп населения с ограниченными возможностями передвижения;
- 7) энергетическая эффективность зданий и сооружений;
- 8) безопасный уровень воздействия зданий и сооружений на окружающую среду.

Конструктивные решения аэровокзалов отличаются большим разнообразием. Применяются как железобетонные, так и стальные конструкции. Помещения аэровокзалов можно разделить на крупно и мелкопространственные. Для перекрытия больших зальных пространств применяют балки, фермы, арки, ванты, пространственные конструкции и т.д., т.е. конструкции, которые характерны для общественных зданий. В средних и малых аэровокзалах в аэропортах нашей страны применяют конструкции по сериям ИИ-20 и ИИ-04. Перрон с посадочными сооружениями, где пассажир перемещается из аэровокзала в самолет и наоборот. Здесь происходит сбор пассажиров, доставка их к самолету, посадка и высадка из него.

В зоне перрона предусмотрены пространство для сбора и накапливания пассажиров у стоянок самолетов, средства доставки пассажиров к самолету

(автобусы перронные, движущиеся тротуары и т.д.), средства посадки в самолет (трапы телескопические и обычные самоходные).

Различают привокзальные (ближние) перроны и отдельно расположенные (дальние) перроны. Между аэровокзалом и самолетами на ближнем перроне осуществляется пешеходная связь, а к самолетам на дальний перрон пассажиров доставляют от аэровокзала перронным транспортом (автобусами или автопоездами). Возможно комбинированное решение, при котором одновременно используют как ближний, так и дальний перроны.

Характеристики зданий

Фундаменты сборные бетонные и железобетонные, каркасы сборные железобетонные в аэровокзалах, стены кирпичные, перекрытия и покрытия сборные железобетонные, кровли рулонные, полы цементные, мозаичные, из линолеума, метлахских и поливинилхлоридных плиток.

Здания оборудованы отоплением, вентиляцией, водопроводом, канализацией, горячим водоснабжением, электроосвещением, радио, телефоном и электрочасами.

Аэропорт Толмачево имеет два терминала: для внутренних рейсов (терминал А), и для международных (терминал Б). На схеме аэропорта хорошо видно эти терминалы, а также гостиницу, платные и бесплатные парковки.

Общая схема АО «Аэропорт Толмачево» представлены на рисунке 2.5.

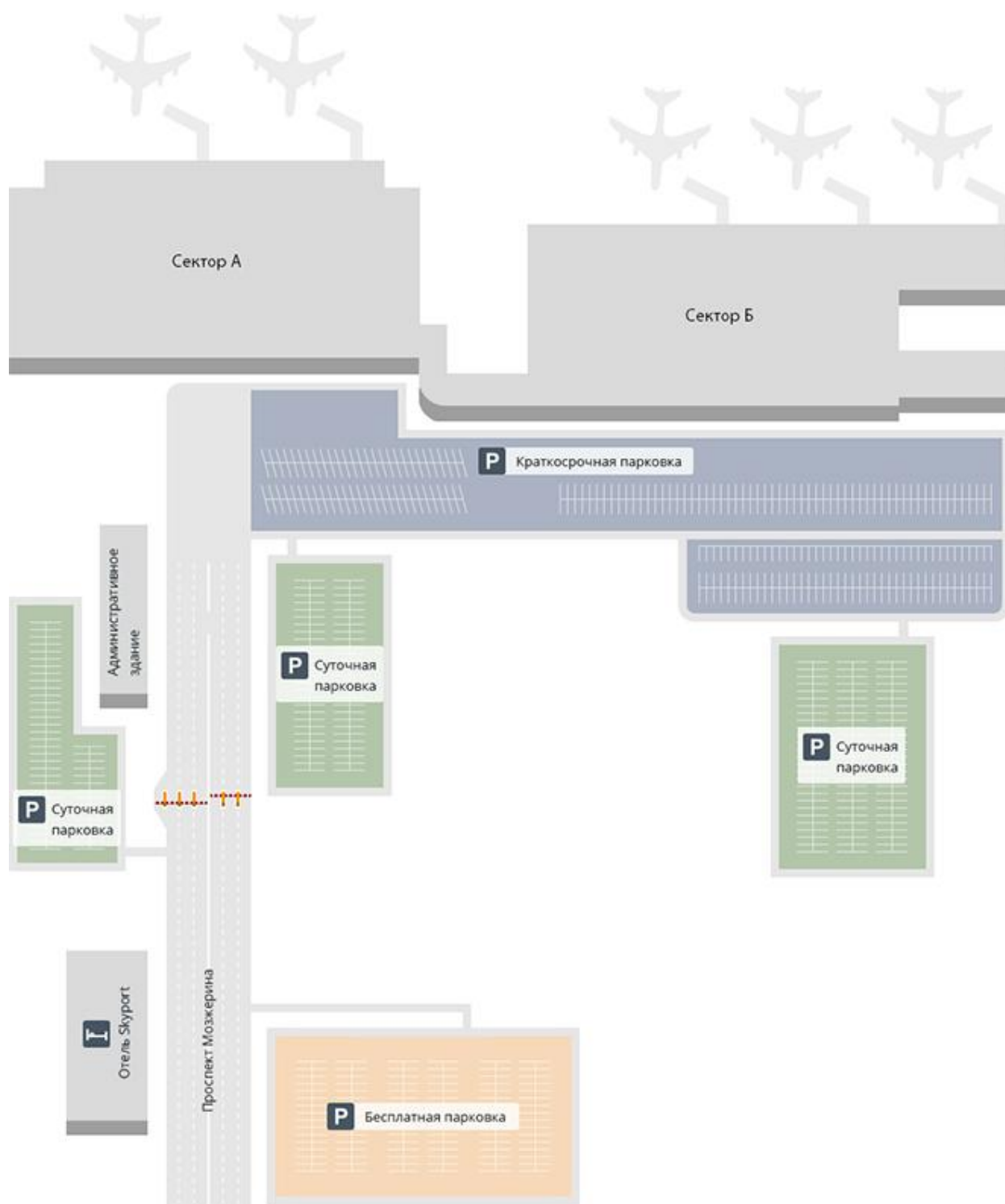


Рисунок 2.5 – Общая схема АО «Аэропорт Толмачево»

Пассажирам внутренних авиалиний

Обслуживание пассажиров, вылетающих из Международного аэропорта Новосибирск (АО «Аэропорт Толмачёво») внутренними рейсами, осуществляется в Секторе А (внутренние воздушные линии).

Схема сектор А (1 этаж) АО «Аэропорт Толмачево» представлена на рисунке 2.6.

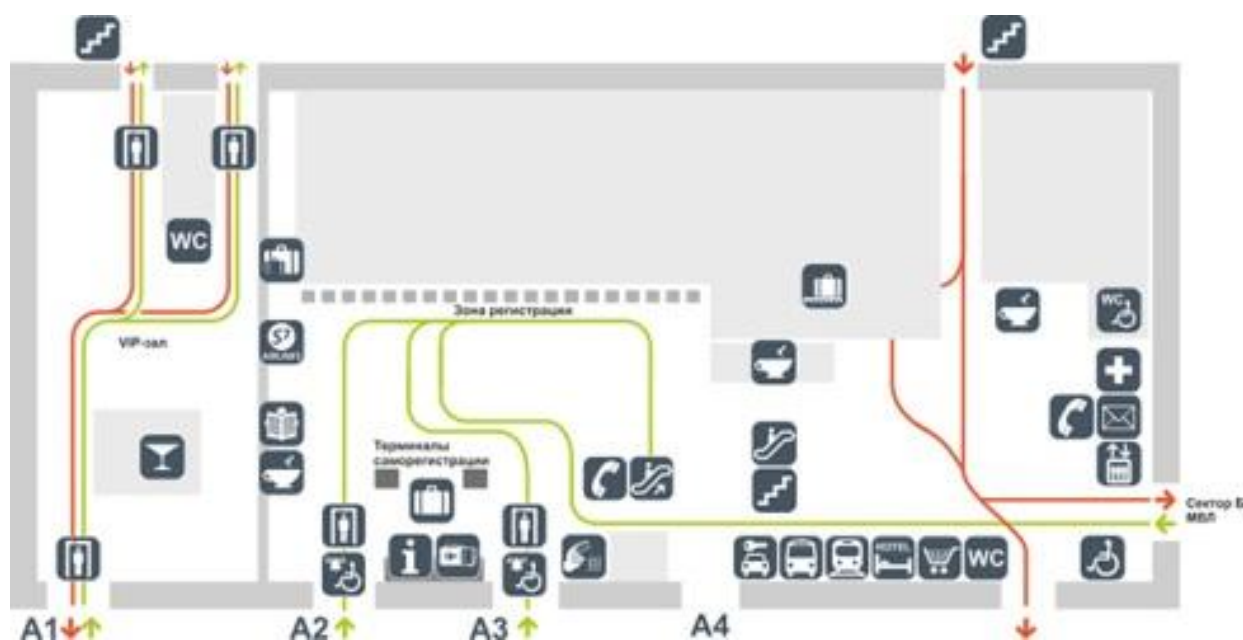


Рисунок 2.6 – Схема сектор А (1 этаж) АО «Аэропорт Толмачево»

Схема сектор А (2 этаж) АО «Аэропорт Толмачево» представлена на рисунке 2.7.



Рисунок 2.7 – Схема сектор А (2 этаж) АО «Аэропорт Толмачево»

Пассажирам международных авиалиний

Обслуживание пассажиров, вылетающих из Международного аэропорта Новосибирск (Толмачёво) международными рейсами, осуществляется в Секторе Б (международные воздушные линии).

Схема сектор Б (1 этаж) АО «Аэропорт Толмачево» представлена на рисунке 2.8.

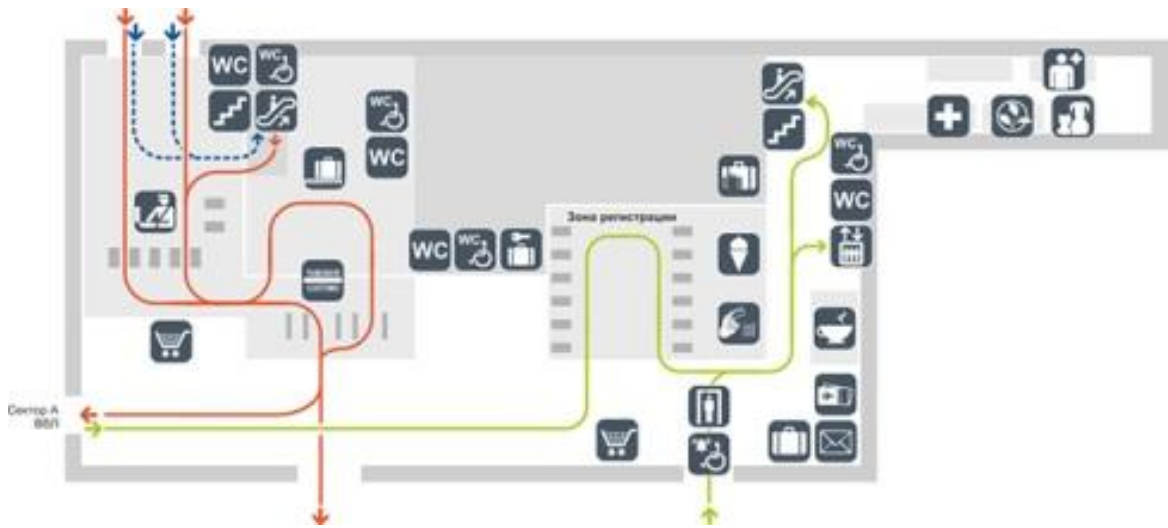


Рисунок 2.8 – Схема сектор Б (1 этаж) АО «Аэропорт Толмачево»

Схема сектор Б (2 этаж) АО «Аэропорт Толмачево» представлена на рисунке 2.9.



Рисунок 2.9 – Схема сектор Б (2 этаж) АО «Аэропорт Толмачево»

Схема сектор Б (3 этаж) АО «Аэропорт Толмачево» представлена на рисунке 2.9.



Рисунок 2.9 – Схема сектор Б (3 этаж) АО «Аэропорт Толмачево»

Указ президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года «О национальных целях и стратегических задачах развития страны на период до 2024 года», приоритетными задачами являются реконструкция региональных аэропортов, в этот список входит АО «Аэропорт Толмачево». Здание аэропорта реконструировали давно, за последние года Новосибирский аэропорт подвергся к износу.

Проблема определения величины физического износа достаточно важно.

Существует два вида физического износа:

- 1) устранимый физический износ предполагает, что затраты на текущий ремонт меньше, чем добавленная при этом стоимость объекта;
- 2) неустрашимый физический износ считается тогда, когда затраты на исправление дефекта превосходят стоимость, которая при этом будет добавлена к объекту.

Под физическим износом конструктивного элемента, системы инженерного оборудования и здания в целом следует понимать утрату ими первоначальных технико-эксплуатационных качеств (прочности, устойчивости, надежности и др.) в результате воздействия природно-климатических факторов и жизнедеятельности человека происходит соответствующая утрата их стоимости.

Определение величины физического износа пропорционально нормативному сроку службы и возрасту зданий, как правило, не допускается. В основу разработки настоящей методики положена закономерность соотношения физического износа и стоимости объективно необходимого капитального ремонта, имеющего возмещение этого износа, с учетом восстановительной стоимости конструктивных. [40, с. 250]

Физический износ на момент его оценки выражается соотношением стоимости объективно необходимых ремонтных мероприятий, устраняющих повреждения конструкции, элемента, системы или здания в целом, и их восстановительной стоимости. [11, с. 205] Признаки физического износа отдельных конструкций, элементов, систем или участков следует оценивать путем сравнения признаков физического износа, устанавливающиеся в основном путем осмотра визуального и инструментального обследования, с их значениями. [22, с. 476]

Характеристики зданий: фундаменты сборные бетонные и железобетонные, каркасы сборные железобетонные в аэровокзалах, стены кирпичные, перекрытия и покрытия сборные железобетонные, кровли рулонные, полы цементные, мозаичные, из линолеума, метлахских и поливинилхлоридных плиток. [1, с. 142] Здания оборудованы отоплением, вентиляцией, водопроводом, канализацией, горячим водоснабжением, электроосвещением, радио, телефоном и электрочасами.

Выводы по разделу два

За последние года здание аэропорта Толмачево подверглось к износу. Оценка его технического состояния неудовлетворительная, целесообразно рассмотреть вариант реконструкции здания и сооружения для устранения выявленной проблемы.

3 РАССМОТРЕНИЕ ПРОЦЕССА РЕКОНСТРУКЦИИ

3.1 Описание реконструкции АО «Аэропорт Толмачево»

Реконструкция – комплекс строительных работ и организационно-технических мероприятий, связанных с изменением основных технико-экономических показателей (нагрузок, планировки помещений, строительного объема и общей площади здания, инженерной оснащенности) с целью изменения условий эксплуатации, максимального восполнения утраты от имевшего место физического и морального износа, достижения новых целей эксплуатации зданий.

Изменение параметров объекта строительства, его частей (высоты, количества этажей, площади, объема), в том числе надстройка, перестройка, расширение объекта капитального строительства, а также замена и (или) восстановление несущих строительных конструкций объекта капитального строительства, за исключением замены отдельных элементов таких конструкций на аналогичные или иные улучшающие показатели таких конструкций элементы и (или) восстановления указанных элементов.

В налоговом законодательстве для зданий, сооружений, отнесённых к основным средствам, под реконструкцией понимается их переустройство, связанное с совершенствованием производства и повышением его технико-экономических показателей и осуществляемое по проекту реконструкции в целях увеличения производственных мощностей, улучшения качества и изменения номенклатуры продукции.

Финансирование проекта реконструкции аэродромного комплекса Толмачёво подтверждено ФАИП России. Федеральной адресной инвестиционной программой России (ФАИП), опубликованной на сайте Министерства экономического развития России, подтверждены бюджетные ассигнования на реализацию проекта реконструкции аэропортового комплекса Толмачёво. Объем необходимых затрат определен на основании Министерства экономического развития России, в 2019 году на реконструкцию будет направлено 876 млн руб.

Заказчиком – застройщиком по проекту выступает ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», в хозяйственном ведении которого находится комплекс ВВП – 2.

В рамках сотрудничества частных инвесторов и государства в настоящее время ведутся работы по проектированию аэровокзального комплекса Толмачёво. Как сообщили в пресс-службе аэропорта Толмачево, проект включает развитие летной зоны взлетно-посадочной полосы (ВВП-2) со строительством соединительных рулежных дорожек, перрона, оснащением его системой централизованной заправки самолетов и сооружением других объектов аэродромной инфраструктуры в целях повышения пропускной способности аэродрома Толмачево. Проект реконструкции аэровокзального комплекса аэропорта Толмачёво планируется реализовать за счёт частных инвестиций к 2025 году в два этапа с завершением первого, основного, этапа в 2022 году. К этому времени аэропорт рассчитывает увеличить пассажиропоток до 10 млн человек в год, ориентировочная общая площадь аэровокзального комплекса после реализации двух этапов должна составить более 100 тыс. кв. м.

Необходимость своевременной реконструкции аэродромной инфраструктуры аэропорта Толмачёво, важность её синхронизации с масштабными работами по аэровокзальному комплексу неоднократно подчеркивались представителями региональных и федеральных органов власти.

Заказчиком разработки проекта реконструкции аэровокзального комплекса внутренних и международных воздушных линий выступает АО «Аэропорт «Толмачево». Как следует из материалов закупки, подрядчик должен разработать архитектурно-планировочную концепцию, проектную документацию и сопровождать все бумаги при прохождении главгосэкспертизы и поиске генерального подрядчика. Все работы по этому контракту должны быть завершены не позднее 25 декабря 2019 года.

На первом этапе проект должен предусмотреть годовую пропускную способность для терминала внутренних авиалиний и для международных.

Реконструкции проектировщики должны предложить вариант по совместным технологическим площадям для внутреннего и международного терминалов. Это включает в себя зоны досмотра, регистрации, контроля и обработки багажа и так далее. Работы на объекте будут идти без остановки всех технологических процессов. Второй этап строительства предполагает за счет сноса существующего аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий застройку на освобожденном участке площадей развития аэровокзала ВВЛ/МВЛ, – говорится в техническом задании. При реализации второго этапа сохраняются условия непрерывности технологических процессов обслуживания в аэровокзале. Особенностью этапа является необходимость резервирования площадей с учетом перевода на данном этапе технологических зон обслуживания из эксплуатируемого МВЛ и расширения технологических зон и секторов ВВЛ.

Первый транш из федерального бюджета аэропорт «Голмачево» получил уже в этом году. Его объем составит более 876 миллионов рублей, период реконструкции составляет 12 месяцев.

3.2 Расчет коммерческой эффективности проекта

Коммерческая эффективность проекта рассчитывается на основе денежных потоков с использованием коэффициентов дисконтирования. Определяются показатели эффективности проекта: ЧДД, ИД, ВНД и срок окупаемости проекта.

Предприятие рассматривает процесс реконструкции с затратами на нее в сумме 876000000 руб.

Представим денежные потоки от реализации проекта в таблице 3.1.

Таблица 3.1 – Денежные потоки от реализации проекта реконструкции аэропорта, тыс. руб.

Показатель	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Инвестиции	876												
Выручка		1578	1894	2083	2395	3540	4520	5424	6210	6458	6580	6680	6850
Себестоимость		150	150	150	116	50	50	35	35	35	35	35	35
Чистая прибыль		1201	1453	1605	1882	2850	3634	4370	4998	5197	5294	5374	5510

На рисунке 3.1 показаны денежные потоки проекта реконструкции аэропорта.

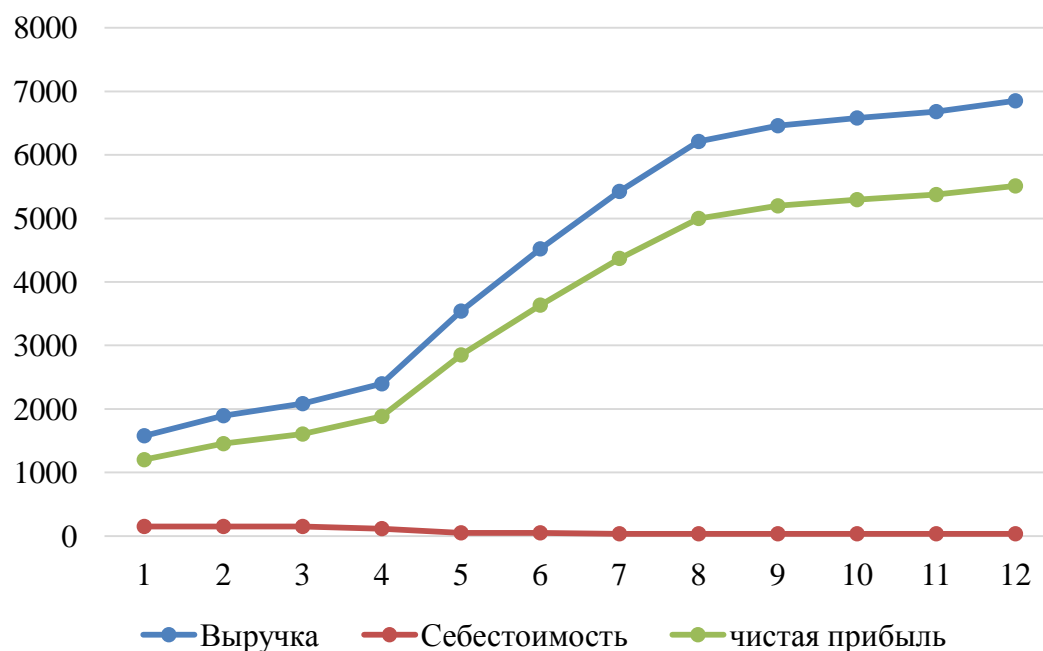


Рисунок 3.1 – Денежные потоки проекта реконструкции аэропорта

Проведем обоснование ставки дисконтирования проекта

Метод расчета ставки дисконтирования (r) выбирается в зависимости от источника финансирования. [2, с. 256]

В данном проекте используется смешанная форма финансирования (собственные средства + заемные средства). [38, с. 470] Для расчета ставки

дисконтирования будет использоваться WACC (weighted average cost of capital) – метод оценки средневзвешенной стоимости капитальных активов. [7, с. 176]

Расчет ставки дисконтирования производится по формуле (1)

$$r = K_s \times W_s + K_d \times W_d \times (1 - \text{СнП}), \quad (1)$$

где r – ставка дисконтирования;

K_s – стоимость собственного капитала в процентах;

W_s – доля собственного капитала в процентах;

K_d – стоимость заемного капитала в процентах;

W_d – доля заемного капитала в процентах;

СнП – ставка налога на прибыль.

Следующим шагом необходимо вычислить коэффициент рентабельности собственного капитала. [6, с. 215]

Коэффициент рентабельности собственного капитала высчитывается по формуле (2)

$$P_{\text{СК}} = \frac{\text{П}}{\overline{\text{СК}}}, \quad (2)$$

где $P_{\text{СК}}$ – коэффициент рентабельности собственного капитала;

П – чистая прибыль;

$\overline{\text{СК}}$ – собственный капитал, среднее значение.

При расчетах будем использовать данные бухгалтерской и финансовой отчетности аэропорта по состоянию на декабрь 2018 года:

$$P_{\text{СК}} = \frac{\text{П}}{\overline{\text{СК}}} = \frac{222000}{\frac{2821000 + 2226000}{2}} = 0,088 = 8,8\%$$

$$r = K_s \times W_s + K_d \times W_d \times (1 - \text{СНП}) = 8,8\% \times 55,0\% + 37,8\% \times 37,8\% \times (1 - 0,20) = 11,0\%$$

Рассчитаем коммерческую эффективность проекта на основе денежных потоков с использованием коэффициентов дисконтирования:

1. Определим величину ЧДД, ИД, ВНД и срок окупаемости проекта. [3, с. 251]

Чистый дисконтированный доход рассчитывается как разность накопленного дисконтированного дохода от реализации проекта и дисконтированных единовременных затрат на внедрение инновации по формуле (3)

$$\text{ЧДД} = \sum_{i=1}^n \frac{\text{ЧД}_i}{(1+d)^{i-1}} - \sum_{i=1}^n \frac{K_i}{(1+d)^{i-1}} = \sum_{i=1}^n \frac{(\text{ЧД}_i - K_i)}{(1+d)^{i-1}}, \quad (3)$$

где D_i – доходы i -го периода;

K_i – затраты i -го периода;

n – количество периодов реализации проекта;

d – дисконт.

Рассчитанный ЧДД > 0 . Такая ситуация говорит о том, что с экономической точки зрения инвестиция в покупку нового оборудования выгодна. [17, с. 129]

Метод индекса доходности и рентабельности проекта рассчитывается по формуле (4)

$$\text{ИД} = \text{PV} / I, \quad (4)$$

где PV - дисконтированный доход;

I - сумма инвестиционных затрат, денежных вложений в проект.

Валовой национальный доход находим по формуле (5)

$$\text{ВНД} = r_1 + \frac{\text{NPV}_{r_1}}{\text{NPV}_{r_1} - \text{NPV}_{r_2}} \times (r_2 - r_1), \quad (5)$$

где r_1 – процентная ставка при которой ЧДД > 0 ;

NPV – чистый дисконтированный доход;

r_2 – процентная ставка при которой ЧДД < 0 .

В таблица 3.2. представлен расчет экономической эффективности проекта реконструкции аэропорта.

Таблица 3.2 – Расчет экономической эффективности проекта реконструкции аэропорта, тыс. руб.

Показатель	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Итого
Инвестиции	876													
Выручка		1578	1894	2083	2395	3540	4520	5424	6210	6458	6580	6680	6850	54212
Амортизация		73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	876
Себестоимость, в т.ч.		150	150	150	116	50	50	35	35	35	35	35	35	876
Переменные затраты		120	120	120	86	20	20	5	5	5	5	5	5	516
Постоянные затраты		30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	360
Прибыль		1501	1817	2006	2352	3563	4543	5462	6248	6496	6618	6718	6888	54212
Налог на прибыль		300	363	401	470	713	909	1092	1250	1299	1324	1344	1378	10842
Чистая прибыль		1201	1453	1605	1882	2850	3634	4370	4998	5197	5294	5374	5510	43370
Коэф. Диск.		0,901	0,812	0,731	0,659	0,593	0,535	0,482	0,434	0,391	0,352	0,317	0,286	
ЧДД		205,8	1179,5	1173,4	1239,7	1691,6	1943,1	2104,7	2168,9	2031,6	1864,6	1705,2	1575,1	18883

При коэффициенте дисконтирования 11, 0 %:

ЧДД = 18883 > 1, такая ситуация говорит о том, что с экономической точки зрения инвестиции выгодны.

ИД > 1, следовательно, инвестиционный проект рассматривается в дальнейшем, как достаточно рентабельный.

ВНД = 39,9 % > 11,0 % (дисконт), следовательно, проект эффективен.

Срок окупаемости проекта составляет 0,435 года.

На рисунке 3.2 показана экономическая эффективность проекта реконструкции аэропорта.

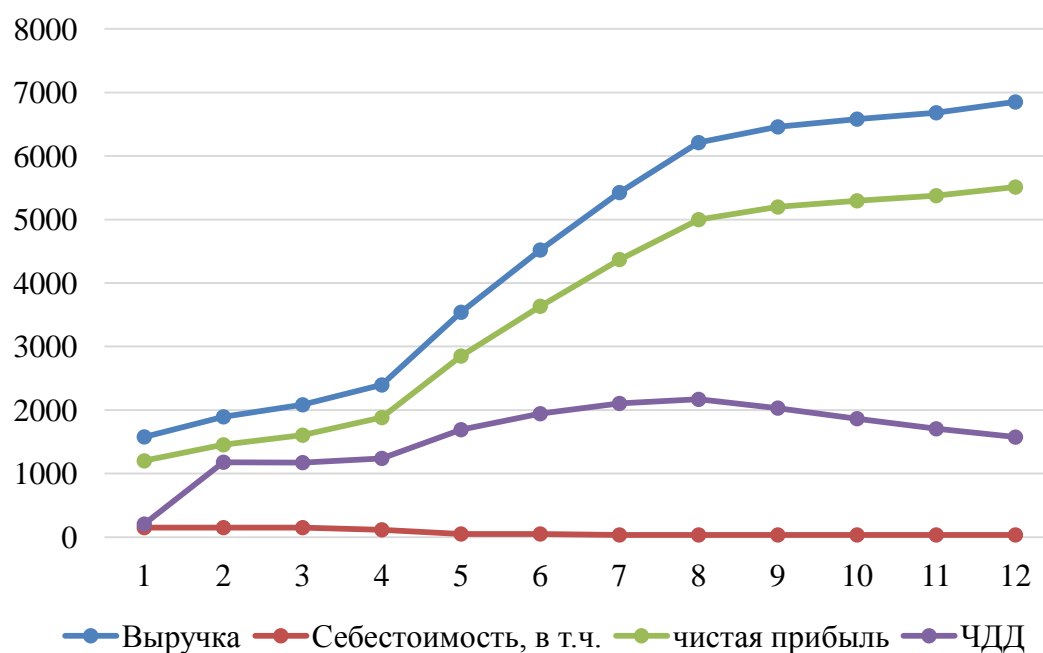


Рисунок 3.2 – Экономическая эффективность проекта реконструкции аэропорта

2. Определим величину ЧДД, ИД, ВНД в условиях инфляции, если индекс роста цен по каждому элементу затрат, формирующих себестоимость составляет 1,1 %, а индекс роста цен на продукцию составляет 1,12 % (табл. 3).

Применение индексов инфляции применяемые к цене продукции и себестоимости кардинально не поменяли ситуацию.

Рассчитанный ЧДД > 0. Такая ситуация говорит о том, что с экономической точки зрения инвестиция в реконструкцию аэропорта выгодна, даже в условиях инфляции, если индекс роста цен по каждому элементу затрат, формирующих

себестоимость составляет 1,1 %, а индекс роста цен на продукцию составляет 1,12 %. Инфляция на него не повлияет.

Расчет экономической эффективности проект реконструкции аэропорта при учете инфляции цен представлен в таблице 3.3.

Таблица 3.3 – Расчет экономической эффективности проекта реконструкции аэропорта при учете инфляции цен, тыс. руб.

Показатель	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Итого
Инвестиции	876													
Выручка		1578	1767	1979	2217	2483	2781	3115	3488	3907	4376	4901	5489	38082
Амортизация		73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	876
Себестоимость, в т.ч.		150	165	182	200	220	242	266	292	322	354	389	428	3208
переменные		120	135	152	170	190	212	236	262	292	324	359	398	2848
постоянные		30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	360
Прибыль		1501	1675	1871	2090	2336	2612	2922	3269	3659	4095	4585	5134	35750
Налог на прибыль		300	335	374	418	467	522	584	654	732	819	917	1027	7150
Чистая прибыль		1201	1340	1497	1672	1869	2090	2338	2615	2927	3276	3668	4107	28600
Коэф. Диск.		0,901	0,812	0,731	0,659	0,593	0,535	0,482	0,434	0,391	0,352	0,317	0,286	
ЧДД		205,8	1087,8	1094,4	1101,6	1109,2	1117,4	1125,9	1134,9	1144,2	1153,8	1163,8	1174,0	12613

65

$ЧДД = 12613 > 1$, такая ситуация говорит о том, что с экономической точки зрения инвестиции выгодны.

$ИД = 14,39 > 1$, следовательно, инвестиционный проект рассматривается в дальнейшем, как достаточно рентабельный.

$ВНД = 39,9\% > 11,0\%$ (дисконт), следовательно, проект эффективен.

Срок окупаемости проекта составляет 0,441 года.

Расчет экономической эффективности проекта при увеличении цены на продукцию на 15, 0 % представлен в таблице 3.4.

Таблица 3.4 – Расчет экономической эффективности проекта при увеличении цены на продукцию на 15, 0 %, тыс. руб.

Показатель	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Итого
Инвестиции	876													
Выручка		1578	1815	2087	2400	2760	3174	3650	4198	4827	5551	6384	7341	45765
Амортизация		73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	876
Себестоимость, в т.ч.		150	150	150	116	50	50	35	35	35	35	35	35	876
переменные		120	120	120	86	20	20	5	5	5	5	5	5	516
постоянные		30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	360
Прибыль		1501	1738	2010	2357	2783	3197	3688	4236	4865	5589	6422	7379	45765
Налог на прибыль		300	348	402	471	557	639	738	847	973	1118	1284	1476	9153
Чистая прибыль		1201	1390	1608	1886	2226	2558	2950	3388	3892	4471	5138	5904	36612
Коэф. Диск.		0,901	0,812	0,731	0,659	0,593	0,535	0,482	0,434	0,391	0,352	0,317	0,286	
ЧДД		205,8	1128,3	1175,7	1242,1	1321,2	1367,4	1421,1	1470,3	1521,5	1574,7	1630,0	1687,5	15746

ЧДД = 15746 > 1, такая ситуация говорит о том, что с экономической точки зрения инвестиции выгодны.

ИД = 17, 9 > 1, следовательно, инвестиционный проект рассматривается в дальнейшем, как достаточно рентабельный.

ВНД = 39, 9 % > 11, 0 % (дисконт), следовательно, проект эффективен.

Срок окупаемости проекта составляет 0,43 года. При увеличении цены на продукцию на 15 % увеличение ЧДД происходит на 30,9 %, ИД становится больше 1 значит проект будет рассматриваться дальше.

Расчет экономической эффективности проекта при снижении цены на продукцию на 15,0% представлен в таблице 3.5.

Таблица 3.5 – Расчет экономической эффективности проекта при снижении цены на продукцию на 15,0 %, тыс. руб.

Показатель	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Итого
Инвестиции	876													
Выручка		1341	1610	1771	2036	3009	3842	4610	5279	5489	5593	5678	5823	46080
Амортизация		73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	876
Себестоимость, в т.ч.		150	150	150	116	50	50	35	35	35	35	35	35	876
Переменные затраты		120	120	120	86	20	20	5	5	5	5	5	5	516
Постоянные затраты		30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	360
Прибыль		1264	1533	1694	1993	3032	3865	4648	5317	5527	5631	5716	5861	46080
Налог на прибыль		253	307	339	399	606	773	930	1063	1105	1126	1143	1172	9216
Чистая прибыль		1011	1226	1355	1594	2426	3092	3719	4253	4422	4505	4573	4688	36864
Коэф. Диск.		0,901	0,812	0,731	0,659	0,593	0,535	0,482	0,434	0,391	0,352	0,317	0,286	
ЧДД		35,2	995,1	990,6	1050,3	1439,5	1653,1	1791,2	1845,6	1728,6	1586,5	1450,9	1340,1	15907

ЧДД = 15907 > 1, такая ситуация говорит о том, что с экономической точки зрения инвестиции выгодны.

ИД = 18, 16 > 1, следовательно, инвестиционный проект рассматривается в дальнейшем, как достаточно рентабельный.

ВНД = 19, 9 % > 11, 0 % (дисконт), следовательно, проект эффективен.

Срок окупаемости проекта составляет 0, 431 года. При уменьшении цены на продукцию на 15% ЧДД составляет 32, 2 % от ЧДД с использованием исходных данных , ИД становится больше 1 значит проект рассматриваться дальше

Расчет экономической эффективности проекта при увеличении постоянных затрат на продукцию на 10,0% представлен в таблице 3.6.

Таблица 3.6 – Расчет экономической эффективности проекта при увеличении постоянных затрат на продукцию на 10, 0 %, тыс. руб.

Показатель	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Итого
Инвестиции	876													
Выручка		1578	1736	1909	2100	2310	2541	2796	3075	3383	3721	4093	4502	33744
Амортизация		73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	876
Себестоимость, в т.ч.		150	150	150	116	50	50	35	35	35	35	35	35	876
Переменные		120	117	117	83	17	17	2	2	2	2	2	2	483
Постоянные		30	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	393
Прибыль		1501	1659	1832	2057	2333	2564	2834	3113	3421	3759	4131	4540	33744

Окончание таблицы 3.7

Показатель	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Итого
Выручка		1578	1752	1944	2158	2396	2659	2952	3276	3637	4037	4481	4973	35841
Амортизация		73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	876
Себестоимость, в т.ч.		150	150	150	116	50	50	35	35	35	35	35	35	876
переменные		120	120	120	86	20	20	5	5	5	5	5	5	516
постоянные		30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	360
Прибыль		1501	1675	1867	2115	2419	2682	2990	3314	3675	4075	4519	5011	35841
Налог на прибыль		300	335	373	423	484	536	598	663	735	815	904	1002	7168
Чистая прибыль		1201	1340	1494	1692	1935	2146	2392	2651	2940	3260	3615	4009	28673
Коэф. Диск.		0,826	0,812	0,731	0,659	0,593	0,535	0,482	0,434	0,391	0,352	0,317	0,286	
ЧДД		116,4	1087,3	1092,3	1114,6	1148,2	1147,1	1151,9	1150,5	1149,2	1148,0	1146,9	1146,0	12598

70

ЧДД = 12598 > 1, такая ситуация говорит о том, что с экономической точки зрения инвестиции выгодны.

ИД = 14, 38 > 1, следовательно, инвестиционный проект рассматривается в дальнейшем, как достаточно рентабельный.

ВНД = 39, 9 % > 11, 0 % (дисконт), следовательно, проект эффективен.

Срок окупаемости проекта составляет 0, 439 года. При увеличении нормы дисконта на 10 % увеличение ЧДД происходит на 4, 7 % , ИД становится больше 1 значит проект рассматривается дальше.

Рассчитанный ЧДД > 0, по всем предполагаемым изменениям, что говорит о том, что с экономической точки зрения инвестиция в реконструкцию аэропорта выгодна и проект устойчив к предполагаемым изменениям.

Наиболее чувствителен проект является к снижению цены на продукцию на 15, 0 %, нежели чем к изменению других показателей.

Расчеты изменения основных показателей в проекте представлены в таблице 3.8.

Таблица 3.8 – Изменение основных показателей в проекте

Изменения	ЧДД	ИД	Срок окупаемости
P +15 %	15746	17, 974	0,430
P - 15 %	15907	18, 158	0,431
FC + 10 %	12032	13, 735	0,446
R + 10 %	12598	14, 382	0,439

Выводы по разделу три

Таким образом, проведенная коммерческая эффективность проекта реконструкции аэропорта показала, что при коэффициенте дисконтирования 11,0%:

$ЧДД = 18883 > 1$, такая ситуация говорит о том, что с экономической точки зрения инвестиции выгодны.

$ИД > 1$, следовательно, инвестиционный проект рассматривается в дальнейшем, как достаточно рентабельный.

$ВНД = 39,9 \% > 11,0 \%$ (дисконт), следовательно, проект эффективен.

Срок окупаемости проекта составляет 0,435 года.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Новосибирский аэропорт Толмачево рассматривает процесс реконструкции, дано 876000000 рублей на реконструкцию аэропорта, период реконструкции составляет 12 месяцев.

Проведенная коммерческая эффективность проекта реконструкции аэропорта показала, что при коэффициенте дисконтирования 11,0 %:

$ЧДД = 18883 > 1$, такая ситуация говорит о том, что с экономической точки зрения инвестиции выгодны.

$ИД > 1$, следовательно, инвестиционный проект рассматривается в дальнейшем, как достаточно рентабельный.

$ВНД = 39,9 \% > 11,0 \%$ (дисконт), следовательно, проект эффективен.

Срок окупаемости проекта составляет 0,435 года.

Рассчитанный $ЧДД > 0$, по всем предполагаемым изменениям, что говорит о том, что с экономической точки зрения инвестиция в реконструкцию аэропорта выгодна и проект устойчив к предполагаемым изменениям.

Наиболее чувствителен проект является к снижению цены на продукцию на 15,0 %, нежели чем к изменению других показателей.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Ананьин М.Ю. Реконструкция зданий: учебное пособие / М.Ю. Ананьин. – Москва: Изд-во ИНФРА-М. 2018, – 142 с.
- 2 Балабанов В.С. Инновационный менеджмент: учебник / В.С. Балабанов, М.Н. Дудин. – Москва: Изд-во Российская академия предпринимательства, Наука и образование. 2016, – 256 с.
- 3 Баринов В.А. Бизнес-планирование: учебное пособие / В.А. Баринов. – Москва: Изд-во Форум. 2015, – 251 с.
- 4 Безуглая А.С. Экономика и экономические науки: научная статья / А.С. Безуглая. – Санкт-Петербург: Изд-во Герда, 2010. – 205 с.
- 5 Бородай В.А. Экономика предприятия (организации): учебное пособие / В.А. Бородай., Е.В. Галенко., Л.В. Дегтева., Е.Н. Дмитриева., А.Н. Дугин., О.В. Дудкина., Д.В. Дудкин., С.А. Дьяков., В.Л. Карлинский. – Нижний Новгород: Изд-во НОО, 2018. – 501 с.
- 6 Бухалков М.И. Внутрифирменное планирование: учебное пособие / М.И. Бухалков. – Москва: Изд-во Инфра-М, 2017 г. – 215 с.
- 7 Бухаров А.В. Разработка бизнес-плана: учебное пособие / А.В. Бухаров, Н.В.Никитин, Б.В. Сазыкин. – Москва: Изд-во Логос, 2017. – 176 с.
- 8 Вегнер-Козлова Е.О. Экономико-правовые основы безопасности предприятий: учебное пособие / Е.О. Вегнер-Козлова. – Екатеринбург: Изд-во Уральского университета, 2015. – 100 с.
- 9 Ворониной-Сливинской Л.Г. Экономическая безопасность предприятий: учебное пособие / Л.Г. Ворониной-Сливинской, А.Л. Беспалько, А.С. Власков. – Москва: Изд-во Альпина Бизнес Букс, 2003. – 143 с.
- 10 Гончаренко Л.П. Экономическая безопасность: учебник для вузов / Л.П. Гончаренко, Ф.В. Акулинин. – Москва: Изд-во Учет, 2016. – 478 с.

11 ГОСТ 31937-2011 Здания и сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния – Москва: Изд-во Стандартиформ, 2014. – 205 с.

12 Ермолаев Д.В. Составляющие экономической безопасности предприятия: научная статья / Д.В. Ермолаев. – Санкт-Петербург: Изд-во Социум, 2012. – 205 с.

13 Зверев А.В. Экономическая безопасность: учебное пособие / А.В. Зверев, Б.А. Юлин, В.М. Захарова, В.Н. Сидорова, Д.А. Кузьмищев, Л.П. Гончаренко, С.А. Сыбачин, С.Ф. Остапюк, Ф.В. Акулинин. – Москва: Изд-во Альпина Паблишерз, 2015. – 479 с.

14 Золотозубов Д.Г. Здания и сооружения: учебное пособие / Д.Г. Золотозубов, М.А. Безгодов. – Пермь: Изд-во Пермский национальный исследовательский политехнического университет, 2017. – 168 с.

15 Карзаева Н.Н. Основы экономической безопасности: учебное пособие / Н.Н. Карзаева. – Москва: Изд-во: ИНФРА-М, 2019. – 275 с.

16 Кирильчук С.П. Экономика предприятия: учебное пособие / С.П. Кирильчук. – Москва: Изд-во Финансы и статистика, 2019. – 416 с.

17 Ковалев В.В. Финансовый анализ: управление капиталом. Выбор инвестиций. Анализ отчетности: учебное пособие / В.В. Ковалев. – Москва: Изд-во Финансы и статистика, 2016. – 129 с.

18 Колесникова Т.В. Правовое обеспечение экономической безопасности: учебное пособие / Т.В. Колесникова – Санкт-Петербург: Изд-во Герда, 2018. – 170 с.

19 Колышкин А.В. Экономика предприятия: учебное пособие / А.В. Колышкин С.А. Смирнов. – Москва: Изд-во Юрайт, 2018. – 498 с.

20 Комский М.В. Аэровокзалы: учебное пособие / М.В. Комский, М.Г. Писков. – Москва: Изд-во Стройиздат, 1987. – 199 с.

- 21 Комский М.В. Проектирование аэровокзальных комплексов аэропортов: учебное пособие / М.В. Комский, К.Р. Киселева, М.Н. Коболова, Г.Л. Трубачев, Е.Н. Прожоренко, Л.М. Шерман. – Москва: Изд-во ИНФРА-М, 1988. – 113 с.
- 22 Кривошапко С.Н. Конструкции зданий и сооружений: учебное пособие / С.Н. Кривошапко, В.В. Галишникова. – Москва: Изд-во Юрайт, 2018. — 476 с.
- 23 Кузнецова Е.И. Экономическая безопасность: учебное пособие / Е.И. Кузнецова. – Москва: Изд-во Юрайт, 2017. – 294 с.
- 24 Лукасевич И.Я. Финансовый менеджмент: учебное пособие / И.Я. Лукасевич. – Москва: Изд-во Эксмо, 2016. – 768 с.
- 25 Нордхаус В.Д. Экономика: учебное пособие / В.Д. Нордхаус, П.А. Самуэльсон. – Москва: Изд-во Учет, 2017. – 1328 с.
- 26 Орлова Е.А. Экономическая безопасность предприятия: учебное пособие / Е.А. Орлова, С.А. Хмелев, А.Е. Суглобов. – Москва: Изд-во Юнити-Дана, 2012. – 272 с.
- 27 Покидченко М.Г. Пути развития экономики России: учебное пособие / М.Г. Покидченко. – Санкт-Петербург: Изд-во Герда, 2005. – 308 с.
- 28 Поляка Б.Г. Финансовый менеджмент: учебное пособие / Б.Г.Поляка. – Москва: Изд-во ЮНИТИ, 2017. – 225 с.
- 29 Родионова Л. Н. Экономическая безопасность: концепция, стандарты / Л.Н. Родионова. – Будва (Черногория): Изд-во Высшее образование, 2014. – 157 с.;
- 30 Самсонова Н.Ф. Финансовый менеджмент: учебное пособие / Н.Ф.Самсонова. – Москва: Изд-во ЮНИТИ, 2017. – 314 с.
- 31 Уразгалиев В.Ш. Экономическая безопасность: учебное пособие / В.Ш. Уразгалиев. – Санкт- Петербург: Изд-во Юрайт, 2018. – 374 с.
- 32 Уткин, Э.А. Бизнес-план компании: учебное пособие / Э.А Уткин. – Москва: Изд-во ЭКМОС, 2016. – 102 с.
- 33 Федеральный закон от 28.12.2010 №390-ФЗ «О безопасности» (в ред. от 05.10.2015).

34 Федеральный закон от 30.12.2009 №384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» (в ред. от 02.07.2013).

35 Федулов В.К. Здания и сооружения аэропортов: учебное пособие / В.К. Федулов, В.Н. Иванов, М.Д. Суладзе, Л.Ю. Артемова. – Москва: Изд-во МАДИ, 2017. – 64 с.

36 Фрисова О.А. Экономическая безопасность предприятия: учебное пособие / О.А. Фрисова. – Москва: Изд-во Герда, 2015. – 220 с.

37 Хасбулатов Р.И. Мировая экономика: учебное пособие / Р.И. Хасбулатов. – Санкт-Петербург: Изд-во Книжный мир, 2017. – 896 с.

38 Черняк В.З. Бизнес планирование: учебное пособие / В.Э. Черняк. – Москва: Изд-во ЮНИТИ-ДАНА, 2016. – 470 с.

39 Шимко П.Д. Основы экономики: учебное пособие / П.Д. Шимко. – Москва: Изд-во Юрайт, 2017. – 380 с.

40 Шифрина Э.Ш. Ведомственные строительные нормы. Правила оценки физического износа жилых зданий: учебное пособие / Э.Ш. Шифрина, С.Н. Нотенко, А.Г. Ройтман. – Санкт-Петербург: Изд-во Герда, 1987. – 205 с.

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет)»
Высшая школа экономики и управления
Кафедра «Экономическая безопасность»

Имущественный комплекс предприятия как фактор его
экономической безопасности (на примере АО «Аэропорт Толмачево»)

АЛЬБОМ ИЛЛЮСТРАЦИЙ
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ
ЮУрГУ – 38.05.01. 2019 489. ВКР

Количество листов _____

Руководитель ВКР, доцент

_____ / Т.С. Окорокова/

« _____ » _____ 2019 г.

Автор

студент группы ЭУ - 525

_____ / Е.И. Шерстобитова/

« _____ » _____ 2019 г.

Челябинск 2019

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет)»
Высшая школа экономики и управления
Кафедра «Экономическая безопасность»

Имущественный комплекс предприятия как фактор его экономической безопасности (на примере АО «Аэропорт Толмачево»)

Автор работы:
Шерстобитова Е.И. ЭУ- 525
Научный руководитель:
Огорокова Т.С.

Челябинск 2019

1

Рисунок А.1 – Титульный лист

Актуальность

Из-за обширности территории Российской Федерации авиационный транспорт является важнейшей составляющей транспортной системой. На сегодняшний день во всем мире огромным спросом пользуются предприятиями воздушного транспорта, занимающиеся оказанием услуг населению. В настоящее время авиация является неотъемлемой составляющей инфраструктуры современного общества, практически половина населения земли пользуются услугами аэропортов.

Качественное улучшение архитектурно-планировочных, функциональных, социальных характеристик аэровокзалов позволит им не только интегрировать с городской средой, но и эффективно функционировать. Реконструкция аэровокзалов аэропортов является неотъемлемой частью их функционирования. В современном мире, где развитие технологии не стоит на месте, этой теме нужно уделить особое внимание.

2

Рисунок А.2 – Актуальность работы

Цель выпускной квалификационной работы – рассмотреть реконструкцию АО «Аэропорт Толмачево», оценить коммерческую эффективность проекта, рассмотреть срок окупаемости, его рентабельность и устойчивость.

Задачи выпускной квалификационной работы:

- 1) рассмотреть теоретические аспекты экономической безопасности предприятия;
- 2) рассмотреть характеристику АО «Аэропорт Толмачево»;
- 3) рассчитать коммерческую эффективность проекта реконструкции;
- 4) рассмотреть изменение основных показателей в проекте;
- 5) сделать выводы.

3

Рисунок А.3 – Цель и задачи работы

Экономическая безопасность предприятия – это состояние наиболее эффективного использования ресурсов для предотвращения внутренних и внешних угроз, состояние защищенности субъекта, обеспечения его стабильного функционирования в настоящем и устойчивое развитие в будущем.

4

Рисунок А.4 – Понятие экономической безопасности предприятия

АО «Аэропорт Толмачево» – один из наиболее интенсивно развивающихся аэропортов федерального значения, крупнейший за Уралом транзитный узел на важнейших маршрутах, соединяющих Европу и Азию. Международный аэропорт Новосибирска входит в холдинг «Новоапорт», является одним из крупнейших в Российской Федерации по пассажиропотоку.

5

Рисунок А.5 – АО «Аэропорт Толмачево»

Проект реконструкции аэровокзального комплекса аэропорта Толмачёво планируется реализовать к 2025 году в два этапа с завершением первого, основного, этапа в 2019 году. К 2025 году аэропорт рассчитывает увеличить пассажиропоток до 10 млн человек в год.

6

Рисунок А.6 – Проект реконструкции

На первом этапе проект по реконструкции аэропорта должен предусмотреть годовую пропускную способность для терминала внутренних и международных авиалиний.

На втором этапе проект реконструкции развитие летной зоны взлетно-посадочной полосы со строительством соединительных рулежных дорожек, перрона, оснащением его системой централизованной заправки самолетов.

7

Рисунок А.7 – Этапы реконструкции АО «Аэропорт Толмачево»

Существует два вида физического износа:

- 1) устранимый физический износ предполагает, что затраты на текущий ремонт меньше, чем добавленная при этом стоимость объекта;
- 2) неустранимый физический износ считается тогда, когда затраты на исправление дефекта превосходят стоимость, которая при этом будет добавлена к объекту.

7

Рисунок А.8 – Физический износ

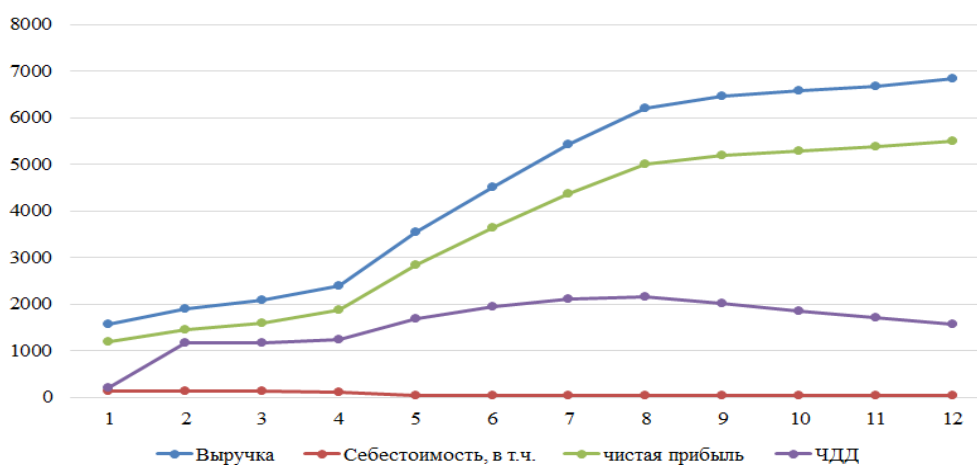
Расчет экономической эффективности проекта реконструкции аэропорта, тыс. руб.

Показатель	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Итого
Инвестиции	876													
Выручка		1578	1894	2083	2395	3540	4520	5424	6210	6458	6580	6680	6850	54212
Амортизация		73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	876
Себестоимость, в т.ч.		150	150	150	116	50	50	35	35	35	35	35	35	876
Переменные затраты		120	120	120	86	20	20	5	5	5	5	5	5	516
Постоянные затраты		30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	360
Прибыль		1501	1817	2006	2352	3563	4543	5462	6248	6496	6618	6718	6888	54212
Налог на прибыль		300	363	401	470	713	909	1092	1250	1299	1324	1344	1378	10842
Чистая прибыль		1201	1453	1605	1882	2850	3634	4370	4998	5197	5294	5374	5510	43370
Коэф. Диск.		0.901	0.812	0.731	0.659	0.593	0.535	0.482	0.434	0.391	0.352	0.317	0.286	
ЧДД		205.8	1179.5	1173.4	1239.7	1691.6	1943.1	2104.7	2168.9	2031.6	1864.6	1705.2	1575.1	18883

9

Рисунок А.9 – Расчет экономической эффективности проекта реконструкции
аэропорта, тыс. руб.

Результаты экономической эффективности проекта реконструкции аэропорта



10

Рисунок А.10 – Результаты экономической эффективности проекта
реконструкции аэропорта

Изменение основных показателей в проекте

Изменения	ЧДД	ИД	Срок окупаемости
P +15%	15746	17.974	0.430
P -15%	15907	18.158	0.431
FC + 10%	12032	13.735	0.446
R + 10%	12598	14.382	0.439

11

Рисунок А.11 – Изменение основных показателей в проекте

Полученные результаты

Проведенная коммерческая эффективность проекта реконструкции аэропорта показала, что при коэффициенте дисконтирования 11,0%:

Срок окупаемости проекта составляет 0,435 года.

Рассчитанный ЧДД > 0, по всем предполагаемым изменениям, что говорит о том, что с экономической точки зрения инвестиция в реконструкцию аэропорта выгодна и проект устойчив к предполагаемым изменениям.

Наиболее чувствителен проект является к снижению цены на продукцию на 15,0%, нежели чем к изменению других показателей.

12

Рисунок А.12 – Полученные результаты