

УДК 336.225.511

## ОЦЕНКА РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ ЗЕМЕЛЬНОГО УЧАСТКА АЭРОПОРТА

*Александр Данилович Власов*

ООО Сибирский научный центр «Экопрогноз», 630501, Россия, Новосибирская область, пгт Краснообск, дом 15, кандидат экономических наук, научный руководитель, тел. (383)348-05-92, e-mail: vlasovad@yandex.ru, www.cal.su

Представлены теоретические и практические результаты оценки рыночной стоимости земельных участков аэропорта для налогообложения и иных целей.

**Ключевые слова:** аэропорт, земельный участок, оценочные факторы, рыночная стоимость, статистическая модель.

## ASSESSMENT OF THE MARKET VALUE OF THE LAND AIRPORT

*Alexander D. Vlasov*

Siberian scientific center «Ecoprognoz», 630501, Russia, Novosibirsk region, village Krasnoobsk, the house 15, candidate of economic Sciences, scientific Director, tel. (383)348-05-92, e-mail: vlasovad@yandex.ru, www.cal.su

Presents theoretical and practical results of the estimation of the market value of land airport for taxation and other purposes.

**Keywords:** airport, land evaluation factors, the market value, a statistical model.

### Определения

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

**Имущественный комплекс** - объект используемый для осуществления предпринимательской деятельности, включающий все виды имущества, предназначенные для деятельности, включая земельные участки, здания, сооружения, оборудование, инвентарь, сырье, продукцию, услуги, права требования, долги, а также права на обозначения, индивидуализирующие предприятие, его продукцию, работы и услуги (фирменное наименование, товарные знаки, знаки обслуживания), и другие исключительные права, если иное не предусмотрено законом или договором.

Аэропорт как имущественный объект может занимать несколько земельных участков. Функционально аэропорт представляет собой единый производ-

ственныи, имущественный комплекс со сложной структурой права собственности, где сложно выделить долю прибыли на вклад каждого фактора в отдельности.

Аэропорт в качестве имущественного комплекса независимо от структуры права собственности на его элементы может функционировать только при наличии полного комплекса служб, строений и сооружений. Технологии функционирования любого аэропорта данного класса, достаточно близкие и однородные. С одной стороны, существуют определенные требования к функционалу аэропорта, которые должны быть обязательно исполнены. Рыночная стоимость предложений по реализации обязательных требований к исполнению функционала аэропорта является стандартной. С другой стороны, ожидать, что качество функционала аэропорта будет сверх установленных высоких требований - нет оснований. В результате, затраты на единицу услуги аэропорта данного класса примерно одинаковые, а эффективность работы аэропорта данного класса в значительной степени зависит от объема его загрузки. Установленные стандарты безопасности и качества предоставляемых услуг аэропортом устанавливают примерно одинаковый уровень обслуживания аэропортами данного класса. А конкуренция воздушного транспорта с наземными и водными видами транспорта не позволяет установить монопольные, сверхприбыльные цены на услуги воздушного транспорта и, в частности, на услуги аэропорта. По доходному подходу, при условии фиксированной стоимости выручки и затрат на единицу услуги аэропорта, рыночная стоимость аэропорта прямо пропорциональна объему оказанных услуг, измеряемого количеством перевезенных пассажиров и груза в единицу времени и может быть определена из соотношений:

$$C_3 = C_{уз} * E_f \quad (1)$$

$$E_n = \exp(11.465 + 0.2427 * \ln(\Pi + 10 * \Gamma)) \quad (2)$$

$$C_{уз} = [(\Pi + 10 * \Gamma) * K_a * K_p * K_3] / \exp(11.465 + 0.2427 * \ln(\Pi + 10 * \Gamma)) \quad (3)$$

где:  $C_3$  – расчетная рыночная стоимость земельного участка аэропорта на дату оценки, руб;

$E_f$  – фактическая (проектная) площадь аэропорта, кв.м;

$E_n$  – нормативная площадь, необходимая для реализации технологических функций аэропорта по проектному условному пассажиропотоку, кв.м;

$C_{уз}$  – удельная стоимость земельного участка аэропорта в зависимости от проектного пассажиропотока и нормативной площади аэропорта, руб/кв.м;

$\Pi$  – пассажиропоток аэропорта (принято, отправлено пассажиров), пассажир/год;

$\Gamma$  – объем перевезенного груза (принято, отправлено) через данный аэропорт, тонн/год;

10 – коэффициент перевода объема груза (тонн) в условных пассажиров, пассажир/тонн;

$P_u = \Pi + 10 * \Gamma$  – объем условных пассажиров/год)

Ка – коэффициент капитализации рыночной стоимости аэропорта на дату расчета, долл/пассажир/год;

Кр – средний курс рубля к доллару на дату расчета, руб/долл;

Кз – доля стоимости земельного участка в стоимости аэропорта, таблица 5, графа 7, строка 11;

exp – функция экспоненты; Ln – функция натурального логарифма;

Са = [(П+10\*Г)\*Ка] – капитализированная стоимость аэропорта, долл.

К сожалению, выявить долю затрат на реализацию услуг аэропорта в части перевозки грузов не представляется возможным. Исходим из предположения, что основным нормативом калькуляции затрат и тарифов на услуги транспортировки грузов воздушным транспортом является показатель среднего веса авиапассажира 100 кг/пассажир. Соответственно, 1 тонна груза = 10 пассажиров. По табл. 1 получаем средний показатель капитализации имущественного комплекса аэропорта 80 долл/авиапассажир/год (<http://politcom.ru/print.php?id=11714>). Близкие значения этого показателя получаем по затратному подходу, табл. 2. Показатель капитализации табл. 1 отражает доходность бизнеса на рынке услуг авиаперевозок. Соответственно, можно считать, что значение капитализации имущественного комплекса аэропорта (80долл/авиапассажир/год) получено доходным подходом. Коэффициент капитализации табл. 2, рассчитанный из проектных показателей объемов инвестиций и мощности объемов услуг аэропорта, методически, с большой долей достоверности, можно считать полученным затратным подходом. Значение показателя удельных инвестиций по затратному подходу (табл. 2) на 15-25% выше значения этого показателя по доходному подходу (табл. 1). Это показывает низкую окупаемость инвестиций даже в самые лучшие объекты аэропортового бизнеса. А аэропорты внутренних местных авиалиний, с объемом услуг менее 100 тысяч пассажиров в год, являются убыточными и не могут существовать без государственной поддержки. Данные табл. 1 и 2 показывают, что в оценке рыночной стоимости аэропорта для целей налогообложения значение показателя удельной капитализации имущественного комплекса аэропорта в 80долл/авиапассажир/год является максимальным.

Таблица 1  
Капитализация аэропорта в зависимости от пассажиропотока

Аэропорт	Количество пассажиров за 2010 год, млн человек	Капитализация, млрд. долл	Капитализация на пассажира, рублей
Франкфуртский узел	88,6	7,2	2260
Парижский узел	83,4	8,7	2933
Лондон (Gatwick)	31,3	2,5	2202
Вена	19,7	1,2	1742

Цюрих	22,9	2,6	3191
Домодедово	22,25	1,17	1479

Источник: [http://slon.ru/economics/domodedovo\\_stoit\\_ne\\_bolshe\\_1\\_2\\_mlrd-590464.xhtml](http://slon.ru/economics/domodedovo_stoit_ne_bolshe_1_2_mlrd-590464.xhtml)

Таблица 2

### Эффективность проектов строительства аэропорта

№ пп	Показатель	Аэропорт					
		Аль Мактум, Дубай	Атланта, США	Гонконг, Китай	Цюрих, Швейца- рия	Южный, Ростов-на- Дону	Сочи
1	2	4	3	6	5	7	8
1	Стоймость проекта, млрд руб					31,4	14
2	Стоймость проекта, млрд долл	33,0	7,0	20	2,6		
3	Проектная мощность аэропорта, млн пасс/год	160	121	87	22,9	11,6	3,1
4	Проектная мощность аэропорта, млн тонн/год	14		9		0,044	
5	Всего мощность аэропор- та, млн усл.пасс/год	300		177		12,04	
6	Эффективность аэропор- та, долл/пасс*год	110	74	113	113	87	146
7	Эффективность аэропор- та, руб/пасс*год					2706	4516
8	Средний курс рубля 2010-2013гг, руб/долл					31	31

В классической триаде факторов производства (земля, труд, капитал) необходимо методически определить вклад каждого из них. Авиаперевозки включают самые передовые технологии, научные разработки и стандарты безопасности, которые поддерживаются и реализуются персоналом самой высокой квалификации и ответственности. Далее, бизнес услуг аэропорта является капиталоемким и землеемким. Точно определить вклад каждого фактора, из указанных, в конечный результат практически невозможно. Можно лишь определить некоторые границы.

Эффективность создания, функционирования и развития аэропорта в решающей степени зависит от структуры права собственности на элементы аэропортового бизнеса. В то же время, независимо от структуры права собственности на объект оценки, стоимость аэропорта включает два элемента:

- стоимость местоположения объекта оценки;
- стоимость улучшений земельного участка.

Затраты на улучшения земельного участка, используемого под аэропорт, можно рассчитать по нормативам [9], они известны по фактическим инвестици-

ям в данный аэропорт. Сложнее определить рыночную стоимость земельного участка, как капитализированную ренту от местоположения объекта оценки. В крайне сложной структуре элементов аэропорта [9] и права собственности на них достаточно проблематично определить долю чистого дохода от функционирования аэропорта, составляющую земельную ренту от местоположения земельного участка. Гипотетически можно сказать, что стоимость земельного участка под аэропортом по сравнительному подходу не может быть меньше удельной стоимости земельного участка сельскохозяйственного назначения и не должна быть больше удельной стоимости земельного участка под объектом промышленности в аналогичных условиях размещения объекта оценки, табл. 5.

Капитализированная стоимость аэропорта (табл. 3, графа 4) получена как произведение значения графы 3 табл. 3 на норматив капитализации (80 долл/авиапассажир/год, табл. 1). Показатель стоимости аэропорта (табл. 3, графа 4), рассчитанный по доходному подходу в наибольшей степени подходит для расчета стоимости земельного участка аэропорта для целей налогообложения.

Таблица 3  
Экономические показатели аэропортов России

№ пп	Аэропорт	Пасса- жиро- поток, 2013г млн пасс/год	Капитали- зированная стоимость аэропорта, млн долл	Кадастровая стоимость зе- мельного участка, руб/пасс/год	Земельный налог, руб/пасс/год	Удельный вес кадастровой сто- имости земельного участка в капи- тилизированной стоимости аэропорта, %
1	2	3	4	5	6	7
1	Домодедово	30.76	2460.8	35	0.52	1.4
2	Шереметьево	29.26	2340.8	471	7.07	19.0
3	Санкт-Петербург	12.85	1028.0	433	6.50	17.5
4	Внуково	11.18	894.4	2003	30.05	80.8
5	Екатеринбург	4.293	343.4	1142	17.13	46.1
6	Новосибирск	3.748	299.8	478	7.16	19.3
7	Краснодар	2.853	228.2	2592	38.88	104.5
8	Сочи	2.428	194.2	5689	85.34	229.4
9	Самара	2.218	177.4	37	0.56	1.5
10	Ростов-на-Дону	2.191	175.3	2958	44.37	119.3
11	Уфа	2.168	173.4	108	1.63	4.4
12	Красноярск	2.089	167.1	429	6.43	17.3
13	Хабаровск	2.065	165.2	14	0.21	0.6
14	Владивосток	1.853	148.2	2056	30.84	82.9
15	Оренбург	0.661	52.9	424	6.35	17.1
16	Томск	0.537	43.0	1143	17.15	46.1

17	Благовещенск	0.316	25.3	794	11.91	32.0
18	Владикавказ	0.200	16.0	362	5.43	14.6
19	Чебоксары	0.039	3.2	7732	115.99	311.8

В графе 5 табл. 3 приведен расчет удельной кадастровой стоимости земельного участка аэропорта на авиапассажира в год. С экономической точки зрения кадастровая стоимость земельного участка аэропорта и, соответственно, земельный налог с этого участка (графа 6) должны быть примерно одинаковыми по аэропортам (графа 5). Как показано в табл. 1 и 2, показатель пассажиропотока является критерием эффективности и капитализации аэропорта. Однако по факту значений граф 5 и 6 дифференциация налогообложения составляет 400 раз между аэропортами Сочи и Хабаровска (5689/14) и 13,5 раз между аэропортами Домодедово и Шереметьево (471/35).

Графа 7 табл. 3 показывает долю кадастровой стоимости земельного участка (%) в стоимости аэропорта (графа 4). Неадекватность оценки кадастровой стоимости земельных участков аэропортов (графа 5) проявилась в значениях графы 7, где кадастровая стоимость земельного участка аэропорта города Чебоксары оказалась в три раза больше стоимости капитализации аэропорта в целом, а в Сочи – в два раза больше.

Наоборот, кадастровая стоимость земельного участка аэропорта Домодедово составляет всего 1,4% от общей стоимости аэропорта. Соответственно, как показано в графике 6, в аэропорту города Чебоксары земельный налог составляет 116 руб/пасс/год, а в аэропорту Домодедово – 0,52 руб/пасс/год. Очевидно, кадастровая стоимость земельного участка аэропорта Домодедово существенно занижена, а аэропорта города Чебоксары – завышена. Для уплаты 1 рубля налога из прибыли хозяйствующего субъекта необходимо оказать услугу на 5 рублей. Земельный налог 116 руб/пасс в аэропорту города Чебоксары обуславливает увеличение стоимости авиабилета на  $116 \times 5 = 580$  руб/пасс, что существенно снижает пассажиропоток. Такой земельный налог (116 руб/пасс/год) в аэропорту города Чебоксары является экономической границей, при которой дешевле добраться до города Казани (164 км) и от туда улететь, например, в Москву.

Если в графике 7 таблицы 3 исключить аэропорты, где удельный вес кадастровой стоимости земельного участка в стоимости аэропорта менее 10% и более 50%, как не адекватные, то среднее значение этого показателя по остальным аэропортам составит 20%, табл. 5.

Воздушный транспорт в условиях России является важным фактором социально-экономического развития регионов, с одной стороны, а с другой – низкая эффективность авиаперевозок предопределяют, что стоимость земельного участка не может быть более 20% от стоимости аэропорта. В системе имущественных отношений возможны два подхода расчета кадастровой стоимости земельного участка аэропорта.

Первый подход - установить максимальную границу удельной кадастровой стоимости земельного участка аэропорта в зависимости от объемов его грузооборота, табл. 4.

Второй подход - законодательно для аэропортов установить льготное налогообложение, по аналогии с сельскохозяйственными угодьями.

*Таблица 4*

**Расчет рыночной стоимости земельных участков  
аэропортов России по первому подходу**

№ пп	Аэропорт	Пассажиропоток, 2013г млн пасс/год		Капитализированная стоимость земельного участка, млн руб		Площадь аэропорта, фактическая, кв.м		Отклонение площади фактической от нормативной, %		Расчетная удельная кадастровая стоимость земельного участка, руб/кв.м		Фактическая удельная кадастровая стоимость земельного участка, руб/кв.м		Расчетная стоимость земельного участка, млн руб		Расчет налога с земельного участка, млн руб		Фактический налог с земельного участка, млн руб		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12							
1	Домодедово	30.76	15257	5297832	6259224	-15	2438	202	12914	193.70	16.05									
2	Шереметьево	29.26	14513	9665000	6183737	56	2347	1426	22683	340.25	206.73									
3	С-Петербург	12.85	6374	5796966	5064272	14	1259	961	7296	109.44	83.53									
4	Внуково	11.18	5545	5379170	4896019	10	1133	4164	6093	91.39	335.98									
5	Екатеринбург	4.293	2129	4601882	3881122	19	549	1066	2525	37.87	73.56									
6	Новосибирск	3.748	1859	3749348	3755324	0	495	477	1856	27.84	26.85									
7	Краснодар	2.853	1415	4248171	3514698	21	403	1741	1710	25.66	110.92									
8	Сочи	2.428	1204	2649783	3379762	-22	356	5213	944	14.16	207.21									
9	Самара	2.218	1100	2919273	3306367	-12	333	1314	971	14.57	1.24									
10	Ростов-на-Дону	2.191	1087	3514209	3296554	7	330	1850	1155	17.38	97,82									
11	Уфа	2.168	1075	2630213	3288121	-20	327	80	860	12.90	3.52									
12	Красноярск	2.089	1036	3258348	3258632	0	318	312	1036	15.54	13.44									
13	Хабаровск	2.065	1024	2868162	3249506	-12	315	9	904	13.56	0.44									
14	Владивосток	1.853	919	4243378	3165189	34	290	898	1232	18.48	57.15									

15	Оренбург	0.661	328	2250000	2464615	-9	133	140,22	299	4.49	4.20
16	Томск	0.537	266	2284333	2343425	-3	114	268.91	260	3.89	9.21
17	Благовещенск	0.316	157	1675000	2060442	-19	76		127	1.91	3.77
18	Владикавказ	0.2	99	2500000	1843938	36	54	36.54	134	2.02	1.09
19	Чебоксары	0.039	19	1200000	1240045	-3	16	262	19	0.28	4.64

Таблица 5

Альтернативный метод расчета кадастровой стоимости земельных участков аэропортов России

№ пп	Аэропорт	Пассажиропоток, 2013 г млн пасс/год	Расчетная удельная кадастровая стоимость аэропорта, руб/кв.м	Кадастровый номер примыкающего земельного участка		Удельная кадастровая стоимость земельного участка, аэропорта или примыкающего к нему земельного участка, руб/кв.м	Доля расчетной стоимости земельного участка аэропорта в стоимости аэропорта, %			
				1	2	3	4	5	6	7
1	Домодедово	30,76	12188	50:28:0070310:21		2785			23	
2	С-Петербург	12,85	6293	78:42:0018246:22		1247			20	
3	Екатеринбург	4.293	2743	66:41:0509008:25		702			26	
4	Екатеринбург	4.293	2743	66:41:0612067:2		511			19	
5	Новосибирск	3.748	2473	54:36:010801:159		477			19	
6	Красноярск	2.089	1590	24:11:0140201:23		267			17	
7	Оренбург	0.661	665	56:21:0000000:6648		140			21	
8	Томск	0.537	568	70:14:0300092:23		104			18	
9	Томск	0.537	568	70:14:0300092:1596		125			22	
10	Благовещенск	0.316	380	28:10:013006:32		59			16	
11	Среднее								20	

В графе 4 табл. 4 приведен расчет капитализированной стоимости земельного участка аэропорта по доходному подходу в зависимости от объема пассажиропотока аэропорта (графа 3), из расчета коэффициента капитализации - 80долл/авиапассажир/год; среднего курса рубля к доллару за 2010-2013гг на уровне - 31руб/долл; доли стоимости земельного участка аэропорта в общей

стоимости – 20%, табл. 5. Капитализированная стоимость земельного участка аэропорта Домодедово составила:  $30,76*80*31*0,2 = 15257$  млн рублей.

По фактической площади аэропортов (табл. 4, графа 5) определена формула расчета нормативной площади аэропорта (табл. 4, графа 6) в зависимости от объема пассажиропотока (табл. 4, графа 3) – формула (2).

Данные табл. 4, графы 7 показывают отклонение нормативной площади аэропорта ( $E_n$ ) от фактической площади ( $E_f$ ). Например, в Шереметьево фактическая площадь земельного участка превышает нормативную на 56%; во Владивостоке – на 34%; во Владикавказе – на 36%. И наоборот, в Сочи этот показатель оказался ниже на 22%; в Благовещенске - на 19%.

Основным, фундаментальным показателем является удельная стоимость земельного участка аэропорта (табл. 4, графа 8), получаемая как частное от деления расчетной стоимости земельного участка аэропорта от объема авиаперевозок (графа 4) на нормативную площадь аэропорта (графа 6).

Значение графы 10 табл. 4 получено как произведение значений графы 5 и графы 8. Данные графы 10 показывают расчет рыночной стоимости земельного участка аэропорта в зависимости от объема авиаперевозок и фактической площади земельного участка аэропорта ( $E_f$ ).

В отличии от графы 10, значения графы 4 не учитывают эффективность использования земельного участка. Например, в Шереметьево площадь земельного участка на 56% превышает нормативную, соответственно, расчетная стоимость земельного участка аэропорта графы 10 на 56% больше значения графы 4. Это является экономическим стимулом оптимизации земельной площади, продажи излишних площадей, превышающие технологическую потребность землепользователя. Если дополнительные площади земельных участков аэропорта Шереметьево действительно необходимы и приносят дополнительную прибыль, то дополнительный земельный налог, минимальный по расчету, не является слишком обременительным. Если площадь земельного участка аэропорта существенно меньше нормативной площади ( $E_n$ ), например, аэропорт Сочи, то предприятие получает существенную скидку (22%) в части налоговых платежей.

Значение графы 11 рассчитано по расчётной капитализированной стоимости земельного участка графы 10.

Сравнение значений граф 11 и 12 показывает неадекватность кадастровой оценки земельных участков аэропортов России. В графике 11 представлен расчет земельного налога аэропорта в зависимости от объема авиаперевозок и его землеобеспеченности. А в графике 12 – фактический земельный налог аэропорта, установленный постановлениями субъектов России. У лидеров объемов авиаперевозок России кадастровая стоимость земельных участков существенно занижена: Домодедово – в 12 раз; Шереметьево на 65%. В тоже время кадастровая стоимость земельного участка Внуково завышена почти в четыре раза (335,98/91,39). Объем авиаперевозок через аэропорт Внуково в шесть раз меньше этого показателя Домодедово и Шереметьево вместе взятых, в земельный налог Внуково на треть превышает сумму земельного налога Домодедово и Шереметьево вместе взятых.

Фактический земельный налог (графа 12) превышает полученный по модели (1) по доходному подходу сравнительным методом расчетный земельный налог (графа 11): по аэропорту Сочи почти в пятнадцать раз; аэропорту Краснодар – более четырех раз; аэропорт Владивосток – три раза; аэропорт Томск - 2,4 раза; аэропорт Благовещенск – 2 раза; аэропорт Чебоксары в 16,5 раза.

В тоже время, земельный налог аэропортов оказался занижен: в Самаре – в 12 раз; в Хабаровске – в 31 раз; Владикавказе – почти в два раза.

В табл. 5 представлен расчет доли стоимости земельного участка в стоимости аэропорта. В табл. 5, графа 2 представлена практически вся география России (Москва, С-Петербург, Екатеринбург, Красноярск, Оренбург, Томск, Благовещенск) с объемом пассажиропотока от 31 до 0,31 млн пассажир/год, графа 3. В графе 4 представлена удельная капитализированная стоимость аэропорта по формуле (3), рассчитанная по графе 3, руб/кв.м. В качестве аналога рыночной стоимости земельного участка аэропорта (графа 6), принята кадастровая стоимость земельного участка под объектами промышленности, примыкающего к аэропорту, либо самого аэропорта, которая по определению по расчету максимально приближается к рыночной. В графе 7 показана доля стоимости земельного участка аэропорта (графа 6) в стоимости аэропорта (графа 4), которая в среднем составила 20%.

Как показывает табл. 4, «индивидуальный» расчет рыночной (кадастровой) стоимости (графа 9) существенно отличается от «массового» расчета (графа 8) по модели (3). Результаты «индивидуального» расчета не поддаются логическому объяснению. Например, по «индивидуальному» расчету удельный показатель кадастровой стоимости земельного участка в Домодедово составил – 202 руб/кв.м, во Внуково – 4164 руб/кв.м, в Сочи – 5213 руб/кв.м. При этом пассажиропоток во Внуково меньше в 3 раза, а в Сочи в 13 раз меньше, чем в Домодедово. Следовательно, расчет рыночной стоимости земельного участка аэропорта по формуле (3) («массовая» оценка) дает результат на порядок точнее «индивидуальной» оценки.

Схема расчета рыночной стоимости земельного участка аэропорта на заданную дату по формуле (3) представлена в таблице 6 на примере аэропорта «Южный» г. Ростова-на-Дону.

Проектный объем авиаперевозок составляет 11,6 млн пассажиров/год и 44 тысяч тонн груза, или 12,04 млн условных пассажиров/год (графа 4). Проектная стоимость аэропорта «Южный» 31,4 млрд рублей и мощность авиаперевозок показывают эффективность вложенных средств (строка 6) равную 2608 руб/пасс/год или 84 долл/пасс/год (2608/31), строка 7, что примерно соответствует мировой практике эффективности инвестиций в аэропорт на уровне 80 долл/пасс/год [11].

Заметим, что нормативная площадь аэропорта (строка 8, формула (2)), рассчитанная по проектному объему авиаперевозок, составляет 498 га, что в два раза больше фактической площади проектируемого аэропорта, равную 248 га.

Удельная капитализированная стоимость земельного участка аэропорта, рассчитанная на нормативную площадь, на дату проектирования, по форму-

ле (3), составила 1198 руб/кв.м, Общая капитализированная стоимость фактической площади земельного участка аэропорта «Южный» будет составлять 2,97 млрд рублей, строка 10.

В настоящее время обсуждается стоимость строительства новой взлетно-посадочной полосы либо в Шереметьево за 34,6 млрд руб [14], либо в Домодедово за 29,3 млрд руб [13], аналогичной взлетно-посадочной полосы аэропорта «Южный» длиной 4000 м. Следовательно, стоимость строительства взлетно-посадочной полосы аэропорта «Южный» составит около 30 млрд рублей. А на финансирование остального функционала аэропорта «Южный» остается 1,4 млрд рублей. Реальные же инвестиции в аэропорт «Южный» в ценах 2013 года составят не менее 60 млрд рублей. Это еще раз подтверждает сложившуюся закономерность, что инвестиционная стоимость аэропорта значительно больше его капитализированной стоимости.

*Таблица 6*  
Расчет рыночной стоимости земельного участка  
аэропорта «Южный» г. Ростова-на-Дону [12]

№ пп	Показатель	Значение
1	Площадь земельного участка аэропорта, кв.м (Еф)	2 480 000
2	Объем пассажироперевозок, пасс/год (П)	11 600 000
3	Объем грузоперевозок, тонн/год (Г)	44 000
4	Объем условных пассажироперевозок, пасс/год (Пу)	12 040 000
5	Стоимость аэропорта (проект), руб	31 400 000 000
6	Стоимость аэропорта, руб/пасс/год (стр5/стр1)	2 608
7	Стоимость аэропорта, долл/пасс/год (стр6/31)	84
8	Нормативная площадь земельного участка аэропорта, кв.м (Ен) формула (2)	4 984 875
9	Капитализированная стоимость земельного участка аэропорта на дату проектирования, 01.01.2013г, (31руб/долл), формула (3), руб/кв.м	1198
10	Капитализированная стоимость земельного участка аэропорта на дату проектирования, 01.01.2013г, (31руб/долл), формула, руб (стр9*стр1)	2 971 019 901
11	Капитализированная стоимость земельного участка аэропорта на 01.01.2014г по фактическому объему перевозок 2,342 млн пасс/год, (31руб/долл), формула (3), руб/кв.м	347
12	Капитализированная стоимость земельного участка аэропорта на 01.01.2014г, по фактическому объему перевозок 2,342 млн пасс/год (31руб/долл), руб (стр11*стр1)	858080000

В 2014 году объем перевозок аэропорта Ростов на Дону составил 2,342 млн пасс/год с ростом 6,9% к прошлому году. Это в 5,1 раза меньше проектной

мощности аэропорта «Южный». В условиях мирового кризиса, экономической рецессии в России, даже с учетом чемпионата мира по футболу в 2018 году, сложно ожидать в ближайшие пять лет пятикратного увеличения объема авиаперевозок в Ростове на Дону. С учетом фактора социальной значимости аэропорта, считаем необходимым производить расчет рыночной стоимости земельного участка аэропорта «Южный» по формуле (3) по фактическому объему грузоперевозок равному 2,342 млн пасс/год (строка 11). Тогда удельная капитализированная стоимость земельного участка аэропорта «Южный» составит 347 руб/кв.м, а общая капитализированная стоимость земельного участка аэропорта «Южный» составит 858 млн руб (строка 12). Что в три раза меньше капитализированной стоимости земельного участка аэропорта, рассчитанной по его проектной мощности. Величина капитализации аэропорта зависит от эффективности его работы, а значит прямо пропорциональна фактическому объему грузооборота. Следовательно, кадастровая стоимость земельного участка аэропорта для целей налогообложения должна рассчитываться по формуле (3), по данным фактического объема перевозки пассажиров данного аэропорта, строка 12.

Заключение. Во-первых, разработанный метод расчета рыночной стоимости земельного участка для аэропорта, изложенный в данной статье, позволяет упорядочить имущественные отношения в сфере землепользования и налогообложения. Во-вторых, приведенные фактические данные выявили чрезвычайную актуальность применения этого метода массовой оценки, формула (3).

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» № 135-ФЗ от 29.07.1998 г.
2. Распоряжение Минимущества России от 06.03.2002 № 568-р «Методические рекомендации по определению рыночной стоимости земельных участков»
3. Федеральный стандарт оценки «Общие понятия оценки, подходы к оценке и требования к проведению оценки (ФСО №1)», утвержденным приказом Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации от 20.07.07 г. №256
4. Федеральный стандарт оценки «Цель оценки и виды стоимости (ФСО №2)», утвержденным приказом Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации от 20.07.07 г. №255
5. Федеральный стандарт оценки «Требования к отчету об оценки (ФСО №3)», утвержденным приказом Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации от 20.07.07 г. №254
6. Федеральный стандарт оценки «Определение кадастровой стоимости объектов недвижимости (ФСО №4)», утвержденным приказом Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации от 22.10.2010 г. №508
7. Приказ Минэкономразвития России от 04.07.2011 № 328 «Об утверждении Федерального стандарта оценки «Виды экспертизы, порядок её проведения, требования к экспертному заключению и порядку его утверждения (ФСО № 5)»
8. Приказ Минэкономразвития России от 26.09.2014 № 611 «Об утверждении Федерального стандарта оценки «Оценка недвижимости (ФСО № 7)»
9. Методические рекомендации по оценке рыночной стоимости объектов федерального аэродромного имущества и величины арендной платы за их использование. – Москва, 2010. – Финансовый университет при правительстве Российской Федерации. – 105 с.
10. <http://data.cemi.rssi.ru/isepweb/socrokco.htm> Рейтинг стран мира