

УДК 656; 658.1

К ВОПРОСУ О МЕТОДАХ АНАЛИЗА ФАКТОРОВ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ

Сычева Е.Г.,

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации
имени Главного маршала авиации А.А. Новикова, Санкт-Петербург,
email: e.g.sycheva@yandex.ru

Паристова Л.П.,

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации
имени Главного маршала авиации А.А. Новикова, Санкт-Петербург,
email: e.g.sycheva@yandex.ru

Аннотация. В течение последнего десятилетия большое количество исследований было сосредоточено на выявлении важности региональных аэропортов для местной экономики, а также на измерении и прогнозировании их эффективности. Учитывая растущее давление на доходы от авиации, повышенное внимание к финансовым показателям аэропортов и ужесточение руководящих принципов государственной помощи, важно иметь подробное представление о факторах, определяющих рентабельность аэропортов. Эта статья восполняет пробел в научных исследованиях, представляя наиболее важные факторы, определяющие рентабельность регионального аэропорта, поскольку большая часть научной литературы по финансовой деятельности аэропортов фокусируется на эффективности, а не на прибыльности.

Ключевые слова: воздушный транспорт, аэропорт, экономическая рентабельность, региональное развитие, социальные издержки, социальные выгоды.

ON THE ISSUE OF METHODS FOR ANALYZING THE PROFITABILITY FACTORS OF REGIONAL AIRPORTS

Sycheva E.G.,

Saint-Petersburg State University of Civil Aviation in honor of Chief Marshal of aviation
A.A. Novikov, Saint-Petersburg,
email: e.g.sycheva@yandex.ru

Paristova L.P.,

Saint-Petersburg State University of Civil Aviation in honor of Chief Marshal of aviation
A.A. Novikov, Saint-Petersburg,
email: e.g.sycheva@yandex.ru

Abstract. In recent decades, much research has focused on identifying the importance of regional airports for local economies and measuring and predicting their performance. Given the growing pressure on aviation revenues, increased attention to airport financial performance, and tightening government aid guidelines, it is important to have a detailed understanding of the factors that determine airport profitability. This article fills a gap in research by presenting the most important factors that determine regional airport profitability, as most of the academic literature on airport finance focuses on efficiency rather than profitability.

Keywords: air transport, airport, economic profitability, regional development, social costs, social benefits.

Растущая конкуренция авиакомпаний, в основном из-за притока лоукостеров (LCC) за последние 25 лет, существенно изменила условия игры в аэропортах. С одной стороны, это обеспечило возможности роста для многих аэропортов, а с другой, из-за постоянного внимания авиакомпаний (особенно LCC) к снижению затрат (аэропортовые сборы составляют почти 20% от общих эксплуатационных расходов LCC [10]. Для сетевых авиакомпаний эта доля существенно меньше) аэропорты все больше вынуждены генерировать альтернативные источники дохода помимо доходов от авиации.

На сегодняшний день аэропорты играют огромную роль в экономической жизни государства, в особенности в тех регионах, которые по определенным причинам являются труднодоступными для других видов транспорта [10].

Доминирующие авиакомпании, особенно в региональных аэропортах, часто могут договориться о выгодных тарифах в обмен на перевозки. В свою очередь, аэропорты пытаются максимизировать доходы от неавиационных перевозок за счет этих дополнительных перевозок, чтобы компенсировать снижение доходов от авиационных перевозок. Тот факт, что доходы как от авиации, так и от неавиационных перевозок в значительной степени зависят от объема перевозок, приводит к довольно ограниченной степени рыночной власти при установлении цен на авиационные сборы, чтобы избежать негативных последствий для неавиационной стороны.

Неспособность региональных аэропортов покрывать свои эксплуатационные расходы и инвестировать в развитие является общеизвестной, годовой пассажиропоток аэропортов увязывается с их способностью покрывать эксплуатационные расходы, а также с их инвестиционным потенциалом. Учитывая это, такие показатели эффективности аэропортов, как затраты на инфраструктуру аэропорта и планирование его эксплуатации, приобретают решающее значение [8].

Учитывая растущее внимание к финансовым показателям аэропортов, растущее давление на доходы от авиации и ужесточение рекомендаций по оказанию аэропортам государственной помощи, важно иметь представление о наиболее важных факторах, определяющих рентабельность аэропортов.

Методика эксперимента

Рентабельность имеет основополагающее значение для всех аэропортов по всему миру. В связи с этим в данном исследовании рассматриваются факторы, влияющие на рентабельность аэропортов, такие как количество пассажиров, количество посадок и взлетов, количество грузов, задолженность аэропорта, размер аэропорта и загрузка терминала [8].

В данном исследовании рассматривается региональный аэропорт – Акционерное Общество «Аэропорт Южно-Сахалинск», (далее по тексту – АО «Аэропорт Южно-Сахалинск»). Считаем, данный выбор актуальный, в связи с географической особенностью полуострова Сахалин (Сахалинской области) – удаленностью и труднодоступностью для наземного вида транспортных средств, что делает Аэропорт социально значимым объектом, оказывающим значительное влияние на экономические процессы данного региона, так как более 95% всех перевозок за пределы полуострова осуществляется воздушным транспортом [11]. АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» обслуживает как регулярные, так и чартерные рейсы.

На протяжении периода с 2019 по 2023 гг. стоит отметить увеличение показателей производительности объекта исследования, однако 2020 год оказался «проваль-

ным» как для аэропорта Южно-Сахалинска, так и для всей авиационной отрасли в целом, что связано с распространением вируса COVID-19 и последовавшими в след за ним ограничениями (локдаун). В связи с этим, по итогам 2020 года отмечается спад показателей, что на 23,2% меньше по сравнению с 2019 годом (табл. 1) [11].

Начиная с 2021 года, наблюдается рост объемов перевозок через аэропорт, однако только в 2023 году удалось достичь и даже превысить уровень 2022 года. В 2023 году прослеживается незначительное снижение самолетовылетов в сравнении с 2022 годом, что составило 0,04% (табл. 2).

Таблица 1

Динамика производственных показателей АО «Аэропорт Южно-Сахалинск»

Наименование показателя	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Пассажиропоток, пасс.	1315629	743831	1136453	1266818	1419272
Грузопоток, тонн	12001	11375	11564	11804	13623
Кол-во взлет-посадок, ед.	10692	8212	9993	10839	10835
Самолето-вылеты приведенные (MTOW, взлет-посадка), тонн	513557	405856	471783	527264	518949
MTOW на 1 взлет-посадку, тонн/взлет-посадка	48,03	49,42	47,21	48,65	47,90

Таблица 2

Темпы прироста производственных показателей

Темпы прироста, %	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Пассажиропотока	14,12	-43,46	52,78	11,47	12,03
Грузопотока	0,46	-5,22	1,66	2,08	15,41
Кол-ва взлет-посадок	13,64	-23,19	21,69	8,47	-0,04
Самолето-вылетов приведенных (MTOW взлет-посадка)	9,87	-20,97	16,24	11,76	-1,58

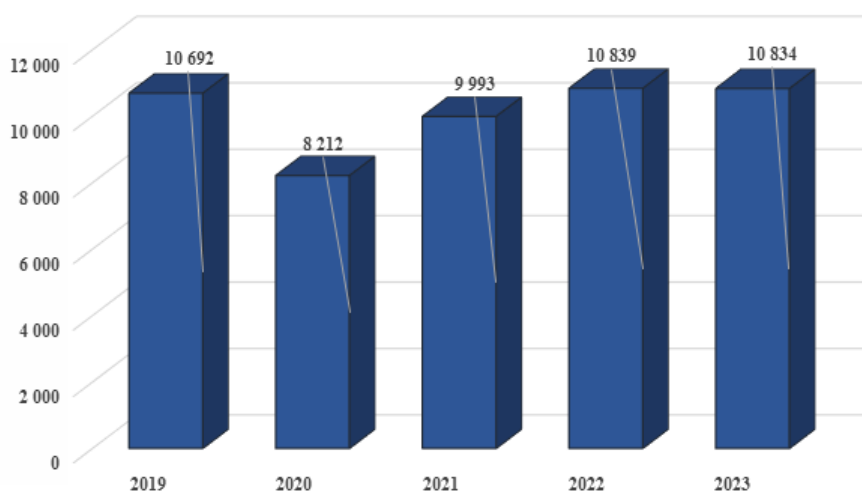


Рис. 1. Динамика взлетно-посадочных операций (физических) из аэропорта Южно-Сахалинска за 2019-2023 гг.

Таблица 3

Анализ показателей рентабельности АО «Аэропорт ЮжноСахалинск»

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Абсолютные изменения в целом за период, т.е. в 2023 г. по сравнению с 2019 г.
1. Прибыль от продаж, тыс. руб.	359 123	681 996	477 040	425 446	486 517	127 394
2. Выручка, тыс. руб.	1 769 555	1 262 362	1 472 885	1 771 205	1 725 777	43 778
3. Себестоимость, тыс. руб.	1 669 833	1 528 067	1 547 275	1 748 283	1 754 575	84 742
4. Коммерческие расходы, тыс. руб.	0	0	0	0	0	0
5. Управленческие расходы, тыс. руб.	458 845	416 291	402 650	448 368	457 719	1 126
6. Стоимость основных средств, тыс. руб.	5 116 278	5 417 740	6 749 868	7 860 408	8 964 154	3 847 876
7. Стоимость запасов, тыс. руб.	110 472	98 360	109 137	139 247	154 220	43 748
8. Чистая прибыль, тыс. руб.	170 867	219 087	69 216	102 504	33 894	204 761
9. Стоимость активов, тыс. руб.	10 273 985	10 189 629	10 915 333	11 079 033	11 907 997	1 634 012
10. Сумма собственного капитала, тыс. руб.	9 687 890	9 435 902	9 662 862	9 759 109	10 205 938	518 048
Рентабельность продаж, % (п. 1 × 100 / п. 2)	20,29	54,03	32,39	24,02	28,19	7,90
Рентабельность основной деятельности (для производственных компаний – рентабельность производства), % (п. 1 × 100 / (п. 3 + п. 4 + п. 5))	16,87	35,08	24,46	19,37	21,99	5,12
Рентабельность производственных фондов, % (п. 1 × 100 / (п. 6 + п. 7))	6,87	12,36	6,95	5,32	5,34	1,53
Рентабельность активов, % (п. 8 × 100 / п. 9)	1,66	2,15	0,63	0,93	0,28	1,94
Рентабельность собственного капитала, % (п. 8 × 100 / п. 10)	1,76	2,32	0,72	1,05	0,33	2,09

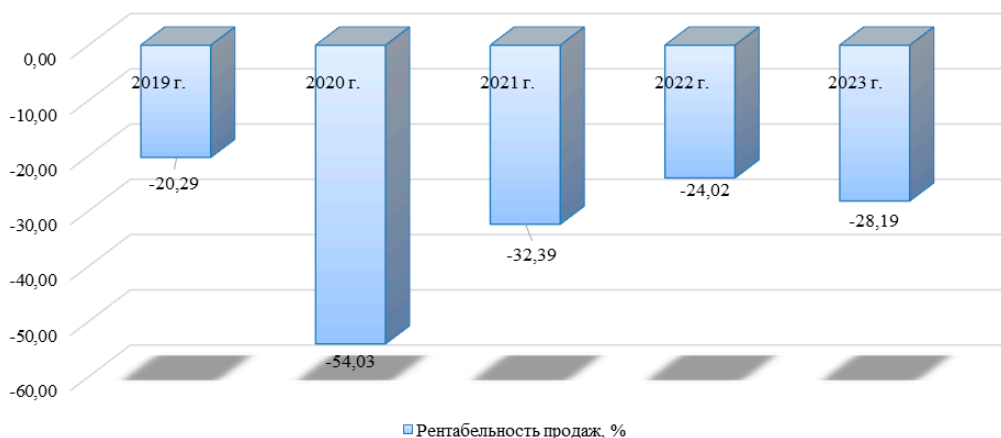


Рис. 2. Динамика рентабельности продаж

Авиационная деятельность, оправившись от суровой реальности, начала восстанавливать свои показатели. Постепенное открытие границ, увеличение направлений полета и пассажиропотока спровоцировало увеличение количества рейсов. Но динамику темпов прироста нельзя назвать стабильной (рис. 1).

Результаты этого исследования показывают, что рассмотренные факторы являются статистически значимыми при измерении рентабельности аэропортов, что, в свою очередь, может свидетельствовать о том, что аэропорты с высокими значениями большинства этих переменных будут иметь более высокую рентабельность.

Обсуждение результатов

Прибыльность бизнеса и эффективность его работы возможно оценить при помощи показателя рентабельности, который более полно, чем прибыль, показывает результат хозяйствования, в связи с более широким отображением соотношения эффекта с наличными или потребленными ресурсами [4].

Для проведения анализа рентабельности можно использовать несколько методов, каждый из которых фокусируется на различных аспектах деятельности компании. Однако есть несколько основных методов, которые обычно используются большинством компаний [6]. Пожалуй, самым базовым из этих методов является анализ безубыточности, который используется для определения того, сколько прибыли вам нужно получить, чтобы покрыть постоянные и переменные затраты. Другими словами, это поможет определить, сколько компании нужно зарабатывать на продажах, чтобы оставаться в бизнесе.

В таблице 3 проведем анализ показателей рентабельности АО «Аэропорт Южно-Сахалинск».

Далее проанализируем расчетные показатели, представленные в таблице 3.

Рентабельности продаж показывает, сколько копеек прибыли от продаж генерирует 1 руб., получаемый компанией в составе выручки (1):

$$P_{\text{пр}} = \frac{\Pi_{\text{пр}}}{B} \times 100, \quad (1)$$

где Ппр — прибыль от продаж, тыс. руб.,

В — выручка, тыс. руб.

Значение данного показателя в 2019 г. составляло 20,29%; в 2020 г. было равным 54,03%, снизившись на 33,74 (54,03(20,29)) процентных пунктов; в 2021 г. значение данного показателя оказалось равным 54,03%, то есть, отмечается увеличение на 21,64%; в 2022 г. Рентабельность продаж оказалась на уровне 24,02%, что свидетельствует о росте на 8,37% за анализируемый период; однако, уже в 2023 г. показатель уменьшился на 4,17% и составил 28,19%.

Таким образом, рентабельность продаж демонстрирует убыточность за анализируемый период и негативно влияет на финансовое состояние аэропорта. Динамика данного показателя представлена на рисунке 2.

Показатель рентабельности основной деятельности характеризует, сколько копеек прибыли от продаж генерирует 1 руб. затрат (2):

$$P_{од} = \frac{П_{пр}}{С + КР + УР}, \quad (2)$$

где Ппр — прибыль от продаж, тыс. руб.;

С — себестоимость, тыс. руб.;

КР — коммерческие расходы, тыс. руб.;

УР — управленческие расходы, тыс. руб.

Значение данного показателя в 2019 г. составляло 16,87%; в 2020 г. было равным 35,08%, снизившись на 18,21 (35,08(16,87)) процентных пунктов; в 2021 г. значение данного показателя оказалось равным 35,08%, продемонстрировав рост на 10,62%; в 2022 г. составило 19,37%, увеличившись на 5,09%; в 2023 г. снизилось на 2,62% и составило 21,99%. Из этого следует, что анализируемый показатель подтверждает убыточность деятельности и негативно влияет на финансовое состояние объекта исследования. На рисунке 3 представим динамику за анализируемый период показателя рентабельности основной деятельности.



Рис. 3. Динамика рентабельности основной деятельности

Показатель рентабельности производственных фондов характеризует, сколько копеек прибыли от продаж генерирует 1 руб., вложенный в производственные фонды (основные средства и запасы)(3):

$$P_{\text{ПФ}} = \frac{\text{П}_{\text{ПР}}}{\text{ОС} + \text{З}} \times 100, \quad (3)$$

где Ппр – прибыль от продаж, тыс. руб.;

ОС – стоимость основных средств, тыс. руб.

З – стоимость запасов, тыс. руб.

Значение данного показателя в 2019 г. составляло 6,87%; в 2020 г. было равным 12,36%, снизившись на 5,49 (12,36(6,87)) процентных пунктов; в 2021 г. значение данного показателя оказалось равным 12,36% (рост на 5,41%); в 2022 г. составило 5,32% (рост на 1,63%); в 2023 г. Отмечается уменьшение на 0,02% и составило 5,34%. Проведенный анализ показывает положительную динамику рассматриваемого аспекта за счет снижения убыточности использования производственных фондов (рис. 4).



Рис. 4. Динамика рентабельности производственных фондов

Показатель рентабельности активов характеризует, сколько копеек прибыли от продаж генерирует 1 руб., вложенный в активы компании (4):

$$P_A = \frac{\text{ЧП}}{A} \times 100, \quad (4)$$

где ЧП – чистая прибыль, тыс. руб.;

A – стоимость активов, тыс. руб.

Значение данного показателя в 2019 г. составляло 1,66%; в 2020 г. было равным 2,15%, снизившись на 3,81 (2,15(1,66)) процентных пунктов; в 2021 г. значение данного показателя оказалось равным 2,15%, увеличившись на 2,78%; в 2022 г. составило 0,93%, увеличившись на 0,30%; в 2023 г. снизилось на 1,21% и составило 0,28%, что свидетельствует об убыточности работы аэропорта (рис. 5).

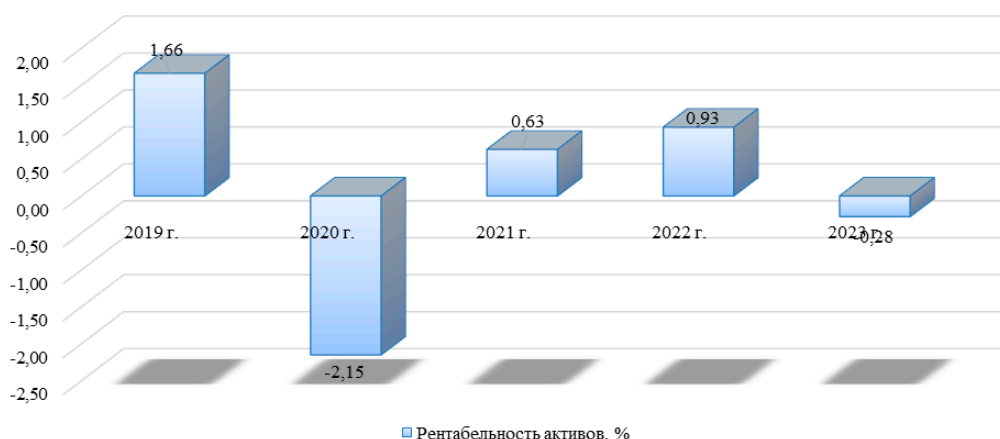


Рис. 5. Динамика рентабельности активов



Рис. 6. Динамика рентабельности собственного капитала

Показатель рентабельности собственного капитала характеризует, сколько копеек прибыли от продаж приходится на 1 руб. собственного капитала компании (5):

$$P_A = \frac{ЧП}{СК} \times 100, \quad (5)$$

где ЧП – чистая прибыль, тыс. руб.;

СК – сумма собственного капитала, тыс. руб.

Значение данного показателя в 2019 г. составляло 1,76%; в 2020 г. было равным 2,32%, снизившись на 4,08 (2,321,76) процентных пунктов; в 2021 г. значение данного показателя оказалось равным 2,32% (рост на 3,04 %); в 2022 г. составило 1,05% (рост на 0,33%); в 2023 г. показатель продемонстрировал уменьшение на 1,38% и составил 0,33%, что еще раз подтверждает факт убыточной деятельности аэропорта (рис. 6).

Таким образом, по результатам проведенного анализа, можно говорить о том, что АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» является убыточным предприятием в связи со сниженной эффективностью работы, что подтверждено расчетами.

Модель Дюпон — это анализ финансовых показателей, который разбивает рентабельность собственного капитала (ROE) компании на составляющие факторы, чтобы лучше понять ее финансовые показатели, то есть, представляет собой расширенную формулу рентабельности собственного капитала, рассчитываемую путем умножения маржи чистой прибыли на оборачиваемость активов на множитель собственного капитала, что позволяет более обоснованно оценить финансовое состояние компании и ее будущий потенциал [9].

Таким образом, с целью факторного анализа рентабельности собственного капитала АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» будет применена модель Дюпон (6):

$$P_{СК} = \frac{П}{СК} = \frac{П}{В} \times \frac{В}{А} \times \frac{А}{СК} = P_{ПР} \times K_{ОА} \times M_{СК}, \quad (6)$$

где $P_{СК}$ — рентабельность собственного капитала, %;

$P_{ПР}$ — рентабельность продаж, %;

$K_{ОА}$ — коэффициент оборачиваемости активов, оборотов;

$M_{СК}$ — мультипликатор собственного капитала (коэффициент трансформации), руб./руб.;

$П$ — чистая прибыль, тыс. руб.;

$В$ — выручка, тыс. руб.;

$А$ — стоимость совокупных активов, тыс. руб.;

$СК$ — сумма собственного капитала, тыс. руб.

Изучение эффективности в специализированной литературе занимает значительную часть экономической и финансовой литературы, как отечественной, так и международной. Эффективность в ее многочисленных аспектах, понимаемых как на макро, так и на микроуровне, является реальным рычагом, который может обеспечить успех в определенной области или в определенном виде деятельности в конкретных конкурентных условиях, существующих на экономическом рынке [1].

Учитывая стремление к повышению эффективности, мы считаем, что применение модели Дюпон может подчеркнуть уровень компании и учесть влияние целого сектора экономики на ее эффективность из факторов, из которых можно составить и проанализировать эффективность работы.

В первую очередь, анализ по модели Дюпона направлен на определение способности компании повысить рентабельность собственного капитала. Этот метод анализа фокусируется на трех фундаментальных аспектах:

- эффективность работы;
- эффективность использования активов;
- финансовый рычаг.

Каждый компонент модели Дюпона дает уникальную информацию о финансовых показателях компании. Разделяя рентабельность инвестиций (ROE) на эти три элемента, возможно более точно оценить сильные и слабые стороны деятельности компании [3].

Таблица 4

Анализ рентабельности собственного капитала по модели Дюпона

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
1. Чистая прибыль, тыс. руб.	170 867	219 087	69 216	102 504	33 894
2. Выручка, тыс. руб.	1 769 555	1 262 362	1 472 885	1 771 205	1 725 777
3. Стоимость активов, тыс. руб.	10 273 985	10 189 629	10 915 333	11 079 033	11 907 997
4. Сумма собственного капитала, тыс. руб.	9 687 890	9 435 902	9 662 862	9 759 109	10 205 938
5. Рентабельность продаж по чистой прибыли, % (п. 1 × 100 / п. 2)	9,66	17,36	4,70	5,79	1,96
6. Коэффициент оборачиваемости активов, оборотов (п. 2 / п. 3)	0,1722	0,1239	0,1349	0,1599	0,1449
7. Мультипликатор собственного капитала, доли единицы (п. 3 / п. 4)	1,0605	1,0799	1,1296	1,1353	1,1668
8. Рентабельность собственного капитала (п. 1 × 100 / п. 4 или п. 5 × п. 6 × п. 7)	1,76	2,32	0,72	1,05	0,33
9. Влияние изменения рентабельности продаж ((п. 5 (тек) – п. 5 (баз)) × п. 6 (баз) × п. 7 (баз))		4,93	2,95	0,17	1,41
10. Влияние изменения оборачиваемости активов (п. 5 (тек) × п. 6 (тек) – п. 6 (баз)) × п. 7 (баз))		0,89	0,06	0,16	0,03
11. Влияние изменения мультипликатора собственного капитала (п. 5 (тек) × п. 6 (тек) × (п. 7 (тек) – п. 7 (баз))		0,04	0,03	0,01	0,01
изменение результирующего показателя (п. 8 (тек) – п. 8 (баз))		4,09	3,04	0,33	1,38
совокупное влияние факторов (п. 9 + п. 10 + п. 11)		4,09	3,04	0,33	1,38

В 2020 г. по сравнению с 2019 г. рентабельность продаж снизилась с 9,66% до 17,36%, т.е. данный фактор оказал негативное влияние на динамику рентабельности собственного капитала. Коэффициент оборачиваемости активов снизился с 0,1722 до 0,1239 оборотов, т.е. данный фактор оказал негативное влияние на динамику результирующего показателя. Мультипликатор собственного капитала увеличился с 1,0605 до 1,0799, т.е. данный фактор оказал положительное влияние на динамику результирующего показателя. Совокупное влияние всех этих факторов привело к снижению рентабельности собственного капитала с 1,76% до 2,32% (на 4,09%), т.е. динамика результирующего показателя в рассматриваемой модели оказалась негативной. С целью использования резервов повышения эффективности собственного капитала в указанный период особое внимание необходимо было уделить контролю за динамикой рентабельности продаж и за соотношением собственного и заемного капитала в пассиве.

В 2021 г. по сравнению с 2020 г. рентабельность продаж увеличилась с 17,36% до 4,70%, т.е. данный фактор оказал положительное влияние на динамику рентабельности собственного капитала. Коэффициент оборачиваемости активов увеличился с 0,1239 до 0,1349 оборотов, т.е. данный фактор оказал положительное влияние на динамику результирующего показателя. Мультипликатор собственного капитала

увеличился с 1,0799 до 1,1296, т.е. данный фактор оказал положительное влияние на динамику результирующего показателя. Совокупное влияние всех этих факторов привело к увеличению рентабельности собственного капитала с 2,32% до 0,72% (на 3,04%), т.е. динамика результирующего показателя в рассматриваемой модели оказалась положительной.

В 2022 г. по сравнению с 2021 г. рентабельность продаж увеличилась с 4,70% до 5,79%, т.е. данный фактор оказал положительное влияние на динамику рентабельности собственного капитала. Коэффициент оборачиваемости активов увеличился с 0,1349 до 0,1599 оборотов, т.е. данный фактор оказал положительное влияние на динамику результирующего показателя. Мультипликатор собственного капитала увеличился с 1,1296 до 1,1353, т.е. данный фактор оказал положительное влияние на динамику результирующего показателя. Совокупное влияние всех этих факторов привело к увеличению рентабельности собственного капитала с 0,72% до 1,05% (на 0,33%), т.е. динамика результирующего показателя в рассматриваемой модели оказалась положительной.

В 2023 г. по сравнению с 2022 г. рентабельность продаж снизилась с 5,79% до 1,96%, т.е. данный фактор оказал негативное влияние на динамику рентабельности собственного капитала. Коэффициент оборачиваемости активов снизился с 0,1599 до 0,1449 оборотов, т.е. данный фактор оказал негативное влияние на динамику результирующего показателя. Мультипликатор собственного капитала увеличился с 1,1353 до 1,1668, т.е. данный фактор оказал положительное влияние на динамику результирующего показателя. Совокупное влияние всех этих факторов привело к снижению рентабельности собственного капитала с 1,05% до 0,33% (на 1,38%), т.е. динамика результирующего показателя в рассматриваемой модели оказалась негативной.

С целью использования резервов повышения эффективности собственного капитала в указанный период особое внимание необходимо было уделить контролю за динамикой рентабельности продаж и за соотношением собственного и заемного капитала в пассиве.

Проведенный анализ показал, что модель Дюпон особенно полезна для выявления факторов, которые влияют на эффективность работы регионального аэропорта, а также могут предложить им новые гипотезы повышения прибыльности.

Выводы

Использование модели Дюпон при проведении факторного анализа рентабельности важно, поскольку дает более полное представление о том, как управляется компания, чем другие инструменты. Многие компании могут иметь одинаковую рентабельность собственного капитала, но характер этой рентабельности показывает, насколько хорошо управляется компания [9].

С помощью модели анализа Дюпон компании получают более полную картину основных показателей деятельности компании. Система анализа, основанная на коэффициенте рентабельности инвестиций, разбивает этот коэффициент на три составляющие: маржа чистой прибыли, общий оборот активов и финансовый рычаг. Благодаря этому более подробному анализу компании и инвесторы могут лучше понять, в чем заключаются сильные стороны компании и области возможностей.

Таким образом, учитывая растущее давление на доходы от авиации, повышенное внимание к финансовым показателям аэропортов и ужесточение руководящих

принципов государственной помощи, важно иметь подробное представление о факторах, определяющих рентабельность аэропортов.

Высокая рентабельность и высокий коэффициент оборачиваемости активов хороши, но компания также может увеличить рентабельность собственного капитала за счет кредитного плеча. Рентабельность собственного капитала с высоким уровнем заемных средств сопряжена с большим риском, чем если бы рост был обусловлен более высокой нормой прибыли или лучшей оборачиваемостью активов. Не все показатели рентабельности инвестиций одинаковы.

В качестве будущих направлений исследований мы предлагаем расширить исследование на более широкой выборке региональных аэропортов для оценки факторов влияния на показатели эффективности.

Литература

1. Агафонова И.А. Анализ рентабельности в экономике // Форум молодых ученых. 2019. № 5 (33). С. 69-77.
2. Артемов В.А., Левина Ю.А. Практические подходы к оценке ликвидности и рентабельности предприятия // Политика, экономика и инновации. 2021. № 1 (36).
3. Волобуева Д.О., Болдина А.А., Платонова Т.К. Анализ рентабельности предприятия // Научный вектор: сборник научных трудов. Вып. 7. Ростов-н/Д.: Ростовский государственный экономический университет «РИНХ», 2021. С. 28-31.
4. Головачева В.Е. Анализ показателей рентабельности деятельности фирмы и пути их повышения // Дневник науки. 2024. № 1 (85).
5. Кожушко Е.А. Методики расчета и анализа рентабельности как одного из основных показателей эффективности деятельности предприятия // Молодой ученый. 2022. № 48 (443). С. 124-126.
6. Лесняк В.В., Мурадян В.А., Климов Д.В. Методы оценки рентабельности предприятия // Применение бухгалтерского учета, анализа и аудита в управлении предприятием. Ростов-н/Д.: Донской государственный технический университет, 2021. С. 45-52.
7. Лубкина К.Е. Цель, задачи, информационная база анализа рентабельности // Актуальные вопросы экономики и бизнеса: Сборник трудов XII международной научно-практической конференции, Брянск, 25–26 марта 2021 года. Том Часть 1. Брянск: Брянский государственный аграрный университет, 2021. С. 489-494.
8. Магомедов Р.М. Анализ рентабельности аэропортов и направления их развития // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. 2024. № 2. С. 79-83.
9. Митюшина И.Л. Факторный анализ рентабельности на основе моделей Дюпона и практическое их применение // Балканское научное обозрение. 2019. Т. 3, № 4 (6). С. 96-98.
10. Ползикова Е.В. Анализ рынка авиаперевозок в текущей экономической ситуации в России // Вопросы отраслевой экономики. 2023. № 3 (3). С. 30-37.
11. Официальный сайт АО «Аэропорт Южно-Сахалинск». [Электронный ресурс]. URL: <https://airportus.ru/> (дата обращения 30.09.2024).