

Научная статья

УДК 336.61; 336.63

EDN [AUSVEU](#)

DOI 10.17150/2411-6262.2023.14(3).835-844

**И.Ю. Сольская¹ , И.С. Вантеев²**¹ Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск,

Российская Федерация

² Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Российская ФедерацияАвтор, ответственный за переписку: И.Ю. Сольская, irina_solskaya@mail.ru

ОЦЕНКА ФИНАНСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ АЭРОПОРТОВ КАК ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УСЛОВИЯХ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

АННОТАЦИЯ. Важность государственного регулирования деятельности объектов транспортной инфраструктуры непосредственно связана с ключевой ролью инфраструктурных объектов в сохранении государственной целостности, устойчивости экономики, обеспечения экономического роста. Одним из ключевых проявлений экономического кризиса является инфраструктурный кризис, влияние которого на национальные экономические системы усугубляется инфляционными процессами. Проблемы устойчивого функционирования и развития инфраструктурных объектов в настоящий момент требуют развития системы государственного регулирования инфраструктурного комплекса экономики. По результатам обобщения научных дискуссий о содержании понятия «финансовая устойчивость» предложена интерпретация сложившихся методов анализа финансовой устойчивости к объектам транспортной инфраструктуры. Показаны результаты оценки финансовой устойчивости инфраструктурного объекта — АО «Международный аэропорт Иркутск». Авторами сформулированы направления развития инструментов государственного регулирования, направленного на обеспечение финансовой устойчивости объектов транспортной инфраструктуры в Российской Федерации. Отмечается необходимость приведения нормативно-правовой базы в соответствие по иерархии; применение единого подхода к ценообразованию в аэропортах вне зависимости от формы собственности; осуществление эффективного государственного контроля перечня видов деятельности, на которые могут распространяться регулируемые тарифы и сборы.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Инфраструктурный кризис, транспортная инфраструктура, аэропорт, финансовая устойчивость, государственное регулирование.

ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ. Дата поступления 13 июня 2023 г.; дата принятия к печати 05 июля 2023 г.; дата онлайн-размещения 31 августа 2023 г.

Original article

I.Yu. Solskaya¹ , I.S. Vanteyev²¹ Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russian Federation² Irkutsk State University, Irkutsk, Russian FederationCorresponding author: I.Yu. Solskaya, irina_solskaya@mail.ru

ASSESSMENT OF FINANCIAL STABILITY OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE FACILITIES IN THE CONTEXT OF ECONOMIC REGULATION

ABSTRACT. The importance of state regulation of the activities of transport infrastructure facilities is directly related to the key role of infrastructure facilities in maintaining state integrity, economic stability and the need for effective economic growth. One of the key manifestations of the economic crisis is the infrastructure crisis, the impact of which

© Сольская И.Ю., Вантеев И.С., 2023

on national economic systems is aggravated by inflationary processes. The problems of sustainable functioning and development of infrastructure facilities currently require the development of a system of state regulation due to the macroeconomic role of the infrastructure complex of the economy.

Based on the results of the generalization of scientific discussions about the content of the concept of "financial stability", an approach to the assessment and interpretation of the existing methods of analyzing financial stability in relation to transport infrastructure facilities in the short and long terms is propounded. The indicators and results of the assessment of the financial stability of the infrastructure facility — JSC "Irkutsk International Airport" are presented. The conclusions and results of the research presented in the article summarize the author's ideas about the importance of assessing financial stability from the perspective of identifying problems in the development of transport infrastructure facilities. The article formulates the directions of development of instruments of state regulation aimed at ensuring the financial stability of transport infrastructure facilities in the Russian Federation.

KEYWORDS. Infrastructure crisis, transport infrastructure, airport, financial stability, government regulation.

ARTICLE INFO. Received June 13, 2023; accepted July 05, 2023; available online August 31, 2023.

В условиях кризиса, обусловленного нестабильностью внешнеэкономического и внешнеполитического окружения, некоторые сферы деятельности находятся в состоянии неустойчивого развития. В наибольшей степени это справедливо по отношению к инфраструктурным отраслям, масштабы деятельности которых напрямую зависят от общего состояния национальной экономики.

Основной проблемой экономики, обусловленной кризисной ситуацией на макроэкономическом уровне следует считать кризис инфраструктуры.

В.Г. Варнавский, главный научный сотрудник ИМЭМО РАН, оценил ситуацию как проявление несоответствия современным потребностям экономики и общества уровню развития отраслей производственной инфраструктуры. Дословно это оценивается как ситуация, когда «города наступают на аэропорты, обтекая их и создавая тем самым угрозу жизни многих тысяч людей при крушениях самолетов. Выработавшие нормативные сроки коммунальные сети и инженерные сооружения водо-, тепло-, газо-, электроснабжения, канализации грозят авариями и техногенными катастрофами. Разрушение и устаревание инфраструктуры означают повышенные издержки для общества, негативно отражаются на производительности труда, эффективности, ведут к снижению конкурентоспособности национальных экономик, росту числа несчастных случаев, аварий и катастроф» [1].

Эксперты прогнозируют, что в этой ситуации кризис будет длиться в течение 5–6 лет с постоянным снижением уровня жизни населения, и при этом будет разрушаться инфраструктура. Когда экономика падает на 10 % или 15 % — это может быть социальная катастрофа, но экономически сохраняется инфраструктура. Сегодняшний спад может составить около 50 % и это означает, что сохранить современную инфраструктуру невозможно¹.

Принятие обоснованных управляющих воздействий в такой ситуации требует особого внимания к аналитическому обоснованию поддержания устойчивого состояния объектов инфраструктуры. Такое обоснование способов достижения долгосрочных целей предполагает приоритетность оценки, в первую очередь, финансовой устойчивости как условия экономической стабильности функционирования.

О многозначности содержания понятия «финансовая устойчивость» можно судить в контексте как функционирования, так и с точки зрения возможности

¹ Почему будет разрушаться современная инфраструктура. URL: https://zavtra.ru/blogs/pochemu_budet_razrushat_sya_sovremennaya_infrastruktura.

развития. Кроме того, отмечаются разные мнения о финансовой устойчивости с позиции временного интервала анализа.

М.С. Абрютин, А.В. Грачев [2], А.Д. Шеремет, Е.В. Негашев полагают, что финансовая устойчивость проявляется в платежеспособности предприятия [3]. В.Р. Банк, С.В. Банк, А.В. Тараскина [4], И.В.В. Бочарова рассматривают финансовую устойчивость с точки зрения состояния финансовых ресурсов, обеспечивающее развитие по большей части за счет собственных средств при сохранении платежеспособности и кредитоспособности [5]. С точки зрения И.А. Бланка [6] и М.Н. Крейниной финансовая устойчивость расценивается как стабильность финансового положения организации, обеспечиваемая достаточной долей собственного капитала в составе источников финансирования [7]. Финансовая устойчивость по мнению Н.Н. Селезневой, А.Ф. Ионовой — это состояние активов (пассивов) предприятия, которое гарантирует ему постоянную платежеспособность [8]. В.Г. Артеменко, В.В. Остапова: финансовая устойчивость проявляется в стабильном превышении доходов над расходами [9]. Финансовая устойчивость как способность предприятия отвечать по своим долгосрочным обязательствам определяется В.В. Ковалевым [10]. М.В. Мельник, Е.Б. Герасимова полагают, что финансовое состояние считается устойчивым, если организация располагает достаточным объемом капитала для того, чтобы обеспечивать непрерывность своей деятельности, связанную с производством и реализацией продукции в заданном объеме, а также полностью и своевременно погашать свои финансовые обязательства и формировать денежные ресурсы для обновления и роста внеоборотных средств [11]. И.А. Лисовская характеризует финансовую устойчивость как степень зависимости предприятия от привлеченного заемного капитала [12].

В контексте долгосрочного периода финансовую устойчивость В.В. Ковалев и Вит.В. Ковалев определяют в терминах долгосрочного финансового управления (Long-Term Solvency) [10]. Н.Н. Селезнева, А.Ф. Ионовы определяют финансовую устойчивость как способность поддерживать целевую структуру источников финансирования, и обеспеченность запасов источниками финансирования [8, с. 343]. Таким образом, в краткосрочной перспективе на первом месте оценка уровня платежеспособности компании; в долгосрочной — оценка собственно финансовой устойчивости является первостепенной.

Следовательно, содержание понятия «финансовая устойчивость» заключается в способности сохранять свою целостность и одновременно развиваться в заданной траектории (достигать поставленных целей), несмотря на воздействие факторов внешней и внутренней среды [13].

Однако для выживаемости в условиях нестабильности внешнего окружения и ужесточения конкуренции возникает необходимость оценки возможности достижения новых, более устойчивых к воздействиям внешней среды состояний [14].

Многоплановость оценки поддерживают основные финансовые показатели, на основании значения и динамики которых следует рассматривать предприятие как финансово устойчивое.

В составе абсолютных показателей финансовой устойчивости выделяют:

- собственные оборотные средства;
- собственные и долгосрочные заемные источники;
- источники формирования запасов.

На основании значений этих трех показателей определяется тип финансовой устойчивости организации [15].

Относительные показатели исчисляются для оценки степени, в которой разнообразные факторы определяют финансовое положение компании, а именно, оце-

нить степень значимости внешних воздействий на деятельность через способность привлечения финансовых ресурсов из внешних источников.

С точки зрения интересов государства финансовая устойчивость — это способность осуществлять основные и прочие виды деятельности в условиях предпринимательского риска и изменяющейся среды бизнеса с целью максимизации благосостояния собственников, укрепления конкурентных преимуществ [16].

Долгосрочные цели и задачи развития транспортной инфраструктуры сформулированы в Распоряжении Правительства РФ от 27.11.2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»² (далее по тексту — Стратегия).

В соответствии со Стратегией государством должны быть обеспечены следующие условия развития экономики, непосредственно связанные с финансовой устойчивостью транспортной отрасли:

- реализация потенциала экономического роста и достижение запланированных темпов роста экономики, обеспеченной транспортным комплексом;
- обеспечение долгосрочного и устойчивого развития экономических и социальных связей;
- снижение транспортных издержек за счет сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной системы.

В качестве трендов реализации выделяется использование механизмов государственно-частного партнерства при финансировании развития дорог, морских и речных портов, а также аэропортов.

В настоящее время нормативно-правовыми актами, которые относятся к сфере экономического регулирования деятельности одной из важнейших составляющих транспортной инфраструктуры — аэропортов являются:

Воздушный кодекс Российской Федерации³.

Федеральный закон от 17.08.1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях», согласно которому он распространяется на отношения, которые возникают на товарных рынках Российской Федерации и в которых участвуют субъекты естественных монополий, потребители, федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления (статья 2)⁴.

Постановление Правительства РФ от 22.07.2009 г. № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах»⁵, согласно которому определяются общие принципы и порядок обеспечения доступа потребителей к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах с целью предупреждения создания условий, которые ставят потребителя (нескольких потребителей) в неравное положение по сравнению с другим потребителем (другими потребителями) при доступе к объектам инфраструктуры аэропортов и к услугам в аэропортах.

Постановление Правительства РФ от 23.04.2008 г. № 293 «О государственном регулировании цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей»⁶.

Приказ Минтранса России от 17.07.2012 г. № 241 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушных

² СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/.

³ СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/.

⁴ СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_7578/.

⁵ Правительство России. URL: <http://government.ru/docs/all/68929/>.

⁶ СПС «Гарант». URL: <https://base.garant.ru/12160024/>.

ном пространстве Российской Федерации»⁷, согласно которому утверждены Перечень и правила формирования тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации⁸, а также Правила взимания рассчитанной на основе тарифов и сборов платы за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации⁹.

Результаты воздействия системы государственного регулирования аэропортов на состояние финансовой устойчивости были исследованы на примере АО «Международный Аэропорт Иркутск» (аэропорт Иркутск).

Среди таких результатов необходимо остановиться на следующих:

Нормы Воздушного кодекса РФ и Федерального закона от 27.06.2006 г. № 135 «О Защите конкуренции»¹⁰ обошли стороной особенности регулирования деятельности авиапредприятий, действующих в разных условиях потребительского спроса и хозяйствования. Установление единых сертификационных требований и ставок налогообложения для таких субъектов транспортной инфраструктуры, как аэропорты, которые, в свою очередь, действуют в абсолютно разных экономических условиях, явилось результатом применения единых подходов к регулированию их деятельности. При этом нормативные значения показателей финансовой устойчивости не дифференцированы.

Примером результатов такого воздействия может служить оценка финансовой устойчивости аэропорта «Иркутск» на основании набора относительных показателей (рис. 1).

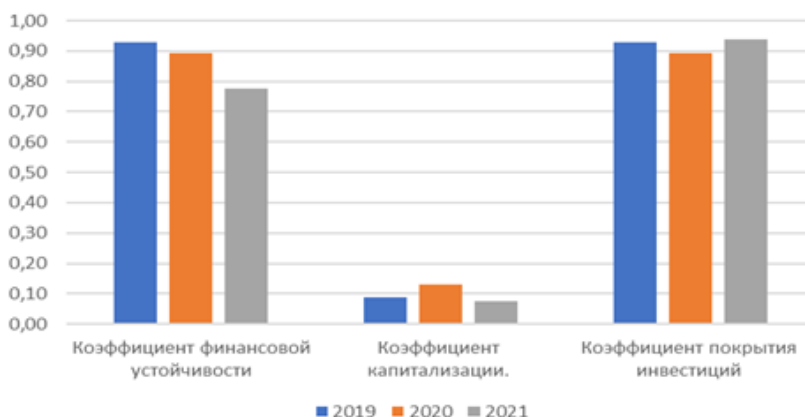


Рис. 1. Коэффициенты финансовой устойчивости АО «Международный Аэропорт Иркутск» в 2019–2021 гг.

Значение коэффициента финансовой устойчивости выше нормы (0,75), характеризует зависимость от заемных средств. На предприятии наблюдается снижение независимости от заемных средств, хотя по соотношению с нормативом компания остается платежеспособной. Это говорит о повышении риска банкротства.

Желательное значение коэффициента капитализации должно быть меньше 1,5. В данном случае динамика значений свидетельствует о достаточности соб-

⁷ URL: <https://normativ.kontur.ru/document?moduleId=1&documentId=228556>.

⁸ СПС «Гарант». URL: <https://base.garant.ru/70212130/53f89421bbdaf741eb2d1ecc4ddb4c33>.

⁹ СПС «Гарант». URL: <https://base.garant.ru/70212130/f7ee959fd36b5699076b35abf4f52c5c>.

¹⁰ СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_61763.

ственного капитала, но ее снижении в 2021 г. Поскольку величина данного коэффициента сильно зависит от сферы деятельности компании, не существует определенных рамок его изменения.

Положительную динамику демонстрирует коэффициент покрытия инвестиций, нормальное значение которого 0,65 и более.

Сравнительно недавно начавшийся процесс формирования в аэропортовой сети холдинговых объединений (БазЭл, Новапорт, Аэропорты регионов) остается без внимания со стороны законодательства, правоприменителей в целом, и авиационных властей в частности. Однако, с точки зрения финансовой устойчивости это явление отражается на способности самостоятельно обеспечивать деятельности за счет собственных средств.

Значения коэффициента обеспеченности собственными средствами аэропорта «Иркутск» за весь анализируемый период выше значения и незначительно растет (рис. 2).

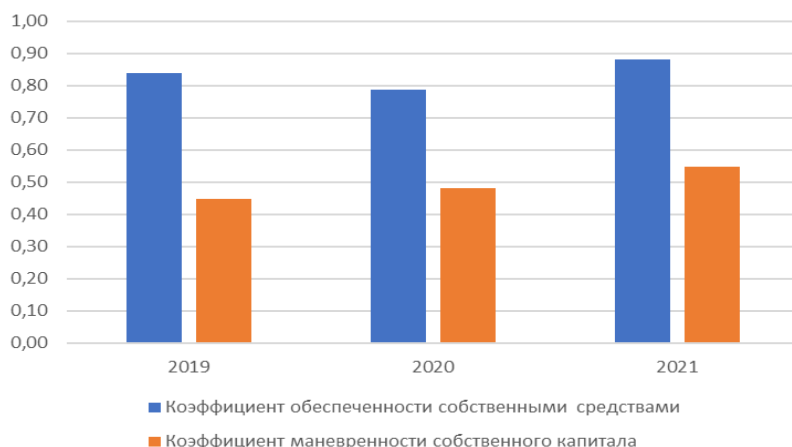


Рис. 2. Коэффициенты обеспеченности АО «Международный Аэропорт Иркутск» в 2019–2021 гг.

Хорошими можно считать и значения коэффициента маневренности собственного капитала: показатель от 0,6 говорит о том, что финансовое состояние компании заслуживает положительной оценки, она признается платежеспособной.

Положительно оценивается тенденция к снижению коэффициента краткосрочной задолженности в 2021 г. (рис. 3).

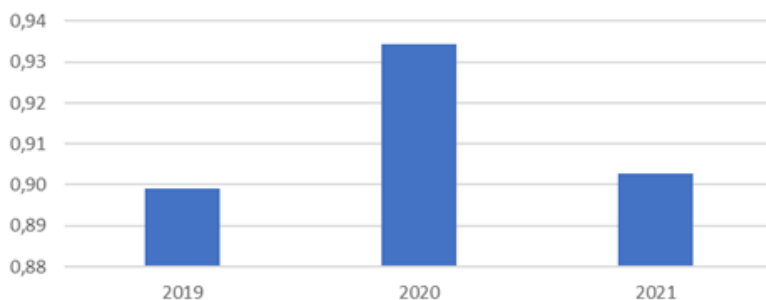


Рис. 3. Коэффициент краткосрочной задолженности АО «Международный Аэропорт Иркутск» в 2019–2021 гг.

Нормативная база, обеспечивающая развитие конкурентных отношений, не учитывает специфику отношений хозяйствующих субъектов транспортной инфраструктуры. Специальные инструменты, в соответствии с Федеральным законом «О защите конкуренции», нормативно обеспечены только в отношении деятельности субъектов финансовой и теплоснабжающей инфраструктуры, а также компаний, генерирующих или передающих электроэнергию (мощность) [17].

Однако, условий для нормального обеспечения доходности акционеров даже такой крупнейшей инфраструктурной группе как «Аэрофлот» в рамках внутренней дивидендной политики не предусмотрено.

«При этом компания сохраняет приверженность дивидендной политике, нацелена на выплату дивидендов и планирует в будущем рассматривать данный вопрос с учетом интересов компании и ее акционеров», — подчеркивается в пресс-релизе¹¹.

Прецедент с Аэрофлотом непосредственно связан с необходимостью финансирования развития транспортной инфраструктуры. Так, в ответ на мировой кризис 2008 г. Китай выделил 586 млрд долл. (или 12 % ВВП) на развитие транспортной инфраструктуры и проекты в ЖКХ, экологии и энергетике¹².

В этой ситуации показательным является динамика индекса постоянного актива (рис. 4), демонстрирующая снижение на всем анализируемом отрезке времени.

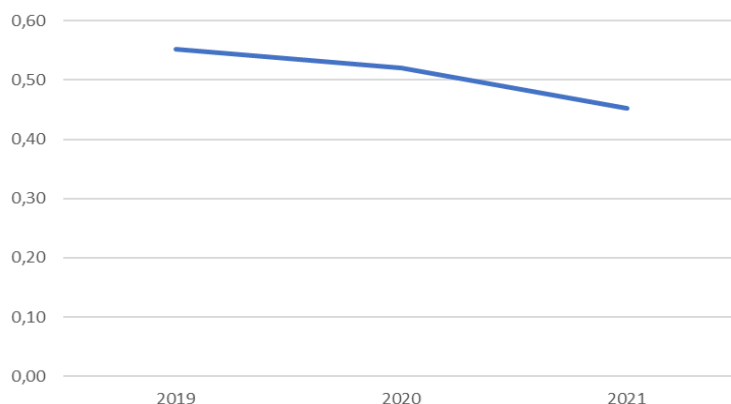


Рис. 4. Индекс постоянного актива АО «Международный Аэропорт Иркутск» в 2019–2021 гг.

Государству для смягчения последствий кризиса уже сейчас важно предпринимать активные меры для запуска новых и поддержки реализуемых инфраструктурных проектов. Решение этих проблем требует колоссальных затрат, актуальных для крупнейших мировых экономик. Так, недофинансирование автомобильного хозяйства США оценивается почти в 40 млрд долл. в год¹³. Американское общество гражданских инженеров (American Society of Civil Engineers) опре-

¹¹ «Аэрофлот» не будет выплачивать дивиденды по итогам 2022 года. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17420705>.

¹² Инфраструктура против кризиса. URL: <https://pppcenter.ru/press-tsentr/smi/infrastruktura-protiv-krizisa/>.

¹³ Closing the Infrastructure Gap: The Role of Public-Private Partnerships. Wash., 2006. P. 3. URL: https://www.researchgate.net/publication/317851240_Closing_the_Infrastructure_Gap_The_Role_of_Public-Private_Partnerships_in_Water_Sector_Development_and_the_Economic_Political_and_Social_Factors_that_Determine_Project_Success.

деляет общий объем инвестиций, необходимых для восстановления и развития инфраструктуры страны, в 1.6 трлн долл. в течение ближайших пяти лет [18].

В ближайшие десятилетия необходимо привлечь и инвестировать огромные объемы капитала для восстановления и модернизации наших инфраструктурных систем. По оценкам McKinsey и компании, в глобальном масштабе в ближайшие 17 лет потребуются инвестиции в инфраструктуру на сумму 57 трлн долл. только для того, чтобы не отставать от темпов роста ВВП, без учета необходимости обеспечения устойчивости к изменению климата и сокращения выбросов углекислого газа. Вдоль Тихоокеанского побережья потребность в этом, по оценкам, составит значительно более 1 трлн долл. в ближайшие 30 лет¹⁴.

В такой ситуации деятельность национальных правительств должна быть направлена на то, чтобы система регулирования инфраструктурных отраслей и комплексов была направлена на поддержание их устойчивого экономического состояния.

Таким образом, можно по результатам анализа финансовой устойчивости инфраструктурного объекта АО «Международный Аэропорт Иркутск» в 2019–2021 гг. сделать вывод о том, что на уровне федеральных нормативно-правовых актов закреплено, что деятельность инфраструктурного предприятия должна быть сбалансирована и обеспечена ее финансовая устойчивость.

Важным моментом обеспечения финансовой устойчивости является формирование страхового запаса для обеспечения производственной деятельности.

Несмотря на тенденцию передачи аэропортов в частную собственность, сохраняется определенный процент аэропортов с частичным или полным государственным участием (например, ФКП «Аэропорты Севера»), что предполагает наиболее существенный вклад государства в обеспечение их финансовой устойчивости.

Для решения стратегических задач отрасли необходимо:

- приведение нормативно-правовой базы в соответствие между различными нормативно-правовыми актами по иерархии;
- единый подход к ценообразованию к аэропортам вне зависимости от формы собственности;
- эффективное государственное регулирование перечня видов деятельности, на которые могут распространяться регулируемые тарифы и сборы.

¹⁴ Infrastructure Crisis, Sustainable Solutions: Rethinking Our Infrastructure Investment Strategies. URL: https://www.infrastructurebc.com/files-4/documents/2014-11_CSI_Infrastructure-Crisis-Report.pdf.

Список использованной литературы

1. Варнавский В.Г. Мировой кризис и рынок инфраструктурных проектов / В.Г. Варнавский. — EDN [KGYWWJ](#) // Мировая экономика и международные отношения. — 2010. — № 1. — С. 38–46.
2. Абрютина М.С. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия : учеб.-практ. пособие / М.С. Абрютина, А.В. Грачев. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Дело и Сервис, 2001. — 172 с.
3. Шеремет А.Д. Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций / А.Д. Шеремет, Е.В. Негашев. — Москва : ИНФРА-М, 2008. — 208 с.
4. Банк В.Р. Финансовый анализ : учеб. пособие / В.Р. Банк, С.В. Банк, А.В. Тараскина. — Москва : Проспект, 2006. — 344 с.
5. Бочаров В. В. Финансовый анализ : учеб. пособие / В. В. Бочаров. — Санкт-Петербург : Питер, 2009. — 240 с.
6. Бланк И.А. Финансовый менеджмент : учеб. курс / И.А. Бланк. — 2-е изд., перераб. и доп. — Киев : Эльга, 2013. — 656 с.
7. Крейнина М.Н. Финансовая устойчивость предприятия: оценка и принятие решений / М.Н. Крейнина // Финансовый менеджмент. — 2001. — № 2.

8. Селезнева Н.Н. Финансовый анализ : учеб. пособие / Н.Н. Селезнева, А.Ф. Ионова. — Москва : ЮНИТИ-ДАНА, 2002. — 343 с.
9. Артеменко В.Г. Анализ финансовой отчетности : учеб. пособие / В.Г. Артеменко, В.В. Остапова. — Москва : Омега-Л, 2010. — 272 с.
10. Ковалев В.В. Учет, анализ и финансовый менеджмент / В.В. Ковалев, Вит.В. Ковалев. — Москва : Финансы и статистика. 2006. — 516 с.
11. Мельник М.В. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия : учеб. пособие / М.В. Мельник, Е.Б. Герасимова. — Москва : Форум, 2010. — 192 с.
12. Лисовская И.А. Финансовый менеджмент / И.А. Лисовская. — Москва : Рид Групп, 2011. — 352 с.
13. Долгих Ю.А. Формирование и функционирование системы управления финансовой устойчивостью предприятия : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.10 / Ю.А. Долгих. — Екатеринбург, 2019. — 204 с.
14. Костырко Р.А. Финансовый анализ : учеб. пособие / Р.А. Костырко. — Харьков : Фактор, 2007. — 784 с.
15. Пястолов С.М. Экономический анализ деятельности предприятий: учеб. пособие / С.М. Пястолов. — Москва : Академический проект, 2003. — 573 с.
16. Базарова М.У. Финансовая устойчивость организации в условиях кризисной экономики: оценка и моделирование параметров ее повышения / М.У. Базарова, Д.Ц. Бутуханова. — Улан-Удэ : Изд-во БГСХА им. В.Р. Филиппова, 2012. — 160 с. — EDN [CROGCN](#).
17. Горковенко М.Л. Особенности аэропортовой деятельности в условиях конкуренции авиапредприятий, обеспечивающих воздушные перевозки / М.Л. Горковенко, С.В. Трофимов. — EDN [ZTBUD](#) // Конкурентное право. — 2020. — № 1. — С. 40–44.
18. Thompson C. More than Money: Impact Investing for Development / C. Thompson, J. Cullian. — URL: https://www.cgdev.org/sites/default/files/1424593_file_More_than_Money_FINAL_web.pdf.


References

1. Varnavsky V.G. World Crisis and Market of Infrastructural Projects. *Mirovaya ekonomika I mezhdunarodnye otnosheniya = World Economy and International Relations*, 2010, no. 1, pp. 38–46. (In Russian). EDN: [KGYWWJ](#).
2. Abryutina M.S., Grachev A.V. *Analysis of the Financial and Economic Activities of the Enterprise*. 3rd ed. Moscow, Delo i servis Publ., 2001. 172 p.
3. Sheremet A.D., Negashev E.V. *Methods of Financial Analysis of Activity of Commercial Organization*. Moscow, INFRA-M Publ., 2008. 208 p.
4. Bank V.R., Bank S.V., Taraskina A.V. *Financial Analysis*. Moscow, Prospekt Publ., 2006. 344 p.
5. Bocharov V.V. *The Financial Analysis*. Saint Petersburg, Piter Publ., 2009. 240 p.
6. Blank I.A. *Financial Management*. 2nd ed. Kiev, Elga Publ., 2013. 656 p.
7. Kreinina M.N. Financial Stability of the Enterprise: Assessment and Decision Making. *Finansovyi menedzhment = Financial Management*, 2001, no. 2. (In Russian).
8. Selezneva N.N., Ionova A.F. *The Financial Analysis*. Moscow, Yuniti-Dana Publ., 2002. 343 p.
9. Artemenko V.G. *Financial Statements Analysis*. Moscow, Omega-L Publ., 2010. 272 p.
10. Kovalev V.V., Kovalev Vit.V. *Accounting, Analysis and Financial Management*. Moscow, Finansy i Statistika Publ., 2006. 516 p.
11. Melnik M.V., Gerasimova E.B. *Analysis of Financial and Economic Activity of the Company*. Moscow, Forum Publ., 2010. 192 p.
12. Lisovskaya I.A. *Financial Management*. Moscow, Rid Grupp Publ., 2011. 352 p.
13. Dolgikh Yu.A. *Formation and Functioning of the Financial Stability Management System of the Enterprise*. Cand. Diss. Ekaterinburg, 2019. 204 p.
14. Kostyrko R.A. *The Financial Analysis*. Kharkov, Faktor Publ., 2007. 784 p.
15. Pyastolov S.M. *Economic Analysis of the Activities of Enterprises*. Moscow, Akademicheskii proekt Publ., 2003. 573 p.
16. Bazarova M.U., Butukhanova D.Ts. *Financial Sustainability of an Organization in a Crisis Economy: Assessment and Modeling of the Parameters of Its Increase*. Ulan-Ude, Buryat State Agricultural Academy named after V.R. Filippov Publ., 2012. 160 p. EDN: [CROGCN](#).

17. Gorkovenko M.L., Trofimov S.V. Peculiarities of Airport Activities in Conditions of Competition between Aviation Enterprises Securing Air Transportations. *Konkurentnoe pravo = Competition Rule*, 2020, no. 1, pp. 40–44. (In Russian). EDN: [ZTBBUD](#).

18. Thompson C., Cullian J. *More than Money: Impact Investing for Development*. Available at: https://www.cgdev.org/sites/default/files/1424593_file_More_than_Money_FINAL_web.pdf.

Информация об авторах

Сольская Ирина Юрьевна — доктор экономических наук, профессор, Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, Российская Федерация, irina_solskaya@mail.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-2294-0920>, Scopus Author ID: 56766103700.

Вантеев Иван Сергеевич — аспирант, кафедра стратегического и финансового менеджмента, Байкальская международная бизнес-школа (институт), Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, vanteyev-ivan@yandex.ru.

Authors

Irina Yu. Solskaya — D.Sc. in Economics, Professor, Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russian Federation, irina_solskaya@mail.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-2294-0920>, Scopus Author ID: 56766103700.

Ivan S. Vanteyev — PhD Student, Department of Strategic and Financial Management, Baikal International Business School (Institute), Irkutsk State University, Irkutsk, Russian Federation, vanteyev-ivan@yandex.ru.

Вклад авторов

Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the Authors

The authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

Для цитирования

Сольская И.Ю. Оценка финансовой устойчивости аэропортов как объектов транспортной инфраструктуры в условиях государственного регулирования / И.Ю. Сольская, И.С. Вантеев. — DOI 10.17150/2411-6262.2023.14(3).835-844. — EDN [AUSVEU](#) // Baikal Research Journal. — 2023. — Т. 14, № 3. — С. 835–844.

For Citation

Solskaya I.Yu., Vanteyev I.S. Assessment of Financial Stability of Transport Infrastructure Facilities in the Context of Economic Regulation. *Baikal Research Journal*, 2023, vol. 14, no. 3, pp. 835–844. (In Russian). EDN: [AUSVEU](#). DOI: 10.17150/2411-6262.2023.14(3).835-844.