

д.э.н. Соколы И.И., Литовченко И.А., Борисенко Е.Г.

Анализ нынешней ситуации и проблемы развития аэропортового комплекса Украины

Вопрос выбора стратегического направления развития аэропортовой сферы Украины в сложившихся на сегодня условиях является чрезвычайно важной и приоритетной задачей экономики государства. Аэропортовой комплекс Украины, представляющий собой советское наследие, с большим напряжением ограничено реализует требования сложившегося рынка и не имеет положительных перспектив развития без принципиальной смены приоритетов и направлений общей идеологии обеспечения функционирования аэропортовой сферы. Вопросы разработки решений о выборе стратегических направлений развития аэропортов Украины неоднократно исследовались специалистами ГДАТУ и ФГМУ, научными работниками КМУГА, специалистами Ассоциации аэропортов Украины. Данные проекты и решения в основном строятся на принципе децентрализации и разгосударствления, в данной работе автор предлагает своё собственное видение решения построенного на основе принципов интегрированного функционирования аэропортов разных уровней и реализация транспортного механизма «хаб».

Целью работы является исследование роли аэропортов в экономике развитых государств, рассмотрение роли и результатов функционирования аэропортов Украины как в рамках внутреннего, так и в рамках международного рынка аэропортовых услуг, и выработка и обоснование направлений стратегического развития аэропортового комплекса Украины.

Значимость аэропортов в части доходов и прибыли от использования авиации во всех регионах мира впечатляет. Эту значимость подтверждает факт перегрузки европейских аэропортов, чем могла бы воспользоваться Украина в силу своего выгодного географического положения, за счёт привлечения транзитных рейсов, при отсутствии загруженности украинских аэропортов. В Европе в 2000 году задержаны вылеты самолётов, более чем на 15 минут и средняя задержка составляет более 40 минут. Например, задержаны вылеты от общего количества в аэропортах: Милан 36,6%, Мадрид 36,4%, Брюссель 33,3%, Стамбул 32,2%, Цюрих 32%, Барселона 31,5, Париж (Шарль де Голь) 31,3%, Афины 30,1%, Амстердам 28,7%, Женева 26,1%, Лондон (Хифроу) 25% и т. д. [1]

Данных фактов достаточно, чтобы понять важность момента для развития и привлечения инвестиций, обеспечения максимального прилета самолётов в аэропорты, поддержки, приведения в рабочее состояние украинских аэропортов, т.к. аэропорты – «хабы», вырастают вокруг Украины быстро и через них будут проходить основные потоки пассажиров и грузов. Осмысление нельзя не связать с тем, что окружающие Украину страны не бездействуют и в свою очередь стремятся переключить на свои «хабы» украинский пассажиропоток, достигнув в значительной степени данной цели [2,3]. Во всей Европе выходные аэропорты-«хабы» продолжают рассматриваться как национальные ценности или

национальные активы, а ниже приведённые в качестве примера статистические данные [10,11] это подтверждают.

Табл. 1 – Отправки из числа главных 50 аэропортов мира

Аэропорт	Ранг аэропорта	Отправки пассажиров (млн.чел.)	Отправки грузов (тыс. тонн.)
Атланта (США)	1	40.6	418.4
Лондон-Хиброу (Англия)	5	30.8	689.6
Денвер (США)	10	19.2	235.5
Сеул (Ю. Корея)	15	17.7	885.2
Гонг-Конг	20	15.8	1054.0
Бангкок (Таиланд)	25	14.6	416.3
Бостон (США)	30	13.3	232.3
Филадельфия (США)	35	12.0	282.2
Мюнхен (Германия)	40	10.9	72.9
Солт Лайк Сити (США)	45	9.8	129.2
Бэлтимор (США)	50	9.3	119.6
Все аэропорты Украины	-	0.8	1.8

Табл. 2 – Доходы и обороты главных 50 аэропортов по регионам мира

Регион	млн. \$
Европа	16380
Северная Америка	10490
Азия \ Тихий Океан	8880
Латинская Америка	1820
Средний Восток	800
Африка	710
Чистая прибыль главных 50 аэропортов мира	2615.9

Что касается Украины, то в настоящее время несмотря на определённые показатели отправок пассажиров и грузов, тем не менее, большая часть из аэропортов Украины на сегодняшний день не работает; по причине крайне низкой загрузки большинство рейсов из этих аэропортов отменены. По последним данным в Украине фактически действует не больше десяти аэропортов: два киевских — Борисполь и Жуляны, а также аэропорты Симферополя, Донецка, Харькова, Днепропетровска, Одессы и Львова, причем на сегодняшний день примерно половина (49%) всего пассажиропотока в Украине проходит через аэропорт государственного значения «Борисполь». В реконструкцию и модернизацию «Борисполя» уже сейчас вложены значительные средства и он почти полностью отвечает международным требованиям. На сегодняшний день пропускная способность «Борисполя» составляет 800 пасс./ч, или около 2,5 млн. пасс./год. Таким образом, существующий терминал используется примерно на 55%. Другой

же столичный аэропорт — «Жуляны» ориентирован в основном на внутренние перевозки, его «мощности» используются не более чем на 30%. Загрузка же остальных шести крупных аэропортов еще ниже и составляет 10 – 20%.

«Борисполь» также является единственным в Украине аэропортом, где происходит рост пассажиропотока. По сравнению с масштабным падением с начала девяностых общего пассажиропотока по Украине в «Борисполе» с 1994 г. пассажиропоток вырос с 1 млн 77 тыс. чел. до 1 млн 373,3 тыс. чел. Но теперь и здесь рост объемов замедлился, и началось перераспределение пассажиров между авиакомпаниями. В настоящее время в «Борисполе» базируется пять авиаперевозчиков: «Авиалинии Украины», МАУ, «Аэросвит», «Украина», «Аэrolизинг Украины». Аэропорт также принимает регулярные рейсы 25 иностранных авиакомпаний, 19 авиакомпаний стран СНГ и 16 украинских. Наиболее активными из западных компаний являются «Люфтганза» (обеспечивает 14% дохода, получаемого от западных перевозчиков), «Аустриан Эрлайнз» (13,5%), «Свиссэр» (8%), KLM (7,7%), «Эр Франс» (6%). В среднем «Борисполь» с тонны максимальной взлетной массы воздушного судна западных авиакомпаний получает примерно в два раза больше, чем с украинских (50 и 24 долл. соответственно), и по уровню базовых тарифов аэропортовых сборов стоит на девятом месте среди европейских коллег (сразу же за ним следует «Шереметьево») [2].

Что касается грузовых перевозок через аэропорт «Борисполь», то в отличие от обнадеживающих тенденций в динамике пассажиропотока, объем грузов, проходящих через аэропорт, достигнув максимума в 1996 г., неуклонно падает. До этого момента в «Борисполе» рост по грузоперевозкам составлял порядка 80%, но введение КМУ ограничений на импорт и повышения акцизов вызвало незамедлительный спад грузопотока. Сейчас грузы в основном ввозятся через Беларусь и Россию автомобильным и железнодорожным транспортом. В среднем за год через «Борисполь» проходит менее 10 тыс. т грузов при пропускной способности в 100 тыс. т, причем доля в грузопотоке иностранных авиакомпаний по сравнению возросла до 40%.

Успешность деятельности аэропорта зависит не только от общеэкономических тенденций, состояния авиарынка и изменений в законодательстве, но и от чисто политических факторов. В первую очередь это касается всех программ реконструкции, которые финансируются под государственные гарантии: для «Борисполя» это завершение строительства второй взлетно-посадочной полосы и строительство нового пассажирского терминала, проект которого разработан под межгосударственный японский кредит. Сегодня реализация данных программ затягивается из-за неопределенности с будущей приватизацией аэропорта и по политическим мотивам. Международный пассажирский терминал, работы над которым уже ведутся, должен увеличить пропускную способность аэропорта в 2,5 раза. Пропускная способность существующего грузового терминала составляет 100 тыс. т, но так как загружены из них всего порядка 10% особой актуальности в его расширении пока нет. Новая

же взлетно-посадочная полоса (ВПП) увеличит пропускную способность аэророма на 85% (уже имеющаяся ВПП обеспечивает возможность 24 взлетов-посадок в час).

Остальные же аэропорты в советское время в основном обслуживали «местные», внутриукраинские пассажиропотоки, а сегодня, с падением уровня жизни в большинстве регионов Украины, и, как следствие, количества потенциальных авиапассажиров, не в состоянии работать рентабельно. Внешние пассажиропотоки переключаются на восемь вышеперечисленных аэропортов, хотя 16 аэропортов Украины имеют статус международных, еще 15 выданы временные разрешения на международные авиаперевозки. Правда без такого разрешения сегодня не одному аэропорту выжить нельзя даже теоретически, так как более 75% пассажиропотока приходится на зарубежные рейсы, внутренние же рейсы, несмотря на введённый в 2002 г. эксперимент в общей массе остаются нерентабельными и неперспективными. Роль данных областных аэропортов в современных условиях не представляются в целом ясной. Их пропускная способность зачастую превышает пропускную способность «местных» железнодорожных вокзалов, так как в свое время эти аэропорты строились «с размахом». Так, к примеру, в Николаеве и Запорожье аэропорты в начале 90-х годов могли принимать до 400 пассажиров в час, в Кировограде - 300, в Виннице - до 100. Аэропорт же в Черкассах, появившийся в конце 70-х годов, по инфраструктуре и уровню сервиса не намного уступал столичному «Борисполю». Экономически не обосновано существование двух крупных аэропортов в Херсоне и в Николаеве, расстояние между которыми по шоссе всего 70 километров (что примерно соответствует расстоянию от центра Киева до аэропорта «Борисполь»). Как следствие ни один, ни второй сегодня практически не работают и в перспективе у них немного шансов стать рентабельными.

На сегодняшний день экономически нецелесообразны аэропорты даже в таких индустриальных городах, как Кривой Рог и Запорожье, поскольку рядом работает современный Днепропетровский аэропорт. По исследованиям, проведенным при содействии TACIS, минимальное расстояние между аэропортами Украины, при которых существование последних экономически оправданно, составляет 250 км [2]. С учетом этого требования шансы на выживание кроме «Борисполя» имеют только семь крупных региональных аэропортов (Симферополь, Одесса, Харьков, Днепропетровск, Львов, Донецк, Киев («Жуляны»)). В соседней же России (где расстояния «внутри страны» больше), всерьез говорят о том, что нет потребности в аэропортах, которые расположены менее чем за 1000 км друг от друга.

Общий пассажиропоток воздушного транспорта по Украине, определяющий доход и загрузку аэропортов, составляет около 3 млн. человек в год, при этом суммарный объем перевозок украинских авиакомпаний почти в два раза меньше — около 1,5 млн. человек в год [2], таким образом, рынок авиаперевозок в Украине поделен примерно «пополам» между отечественными и иностранными перевозчиками. Общее техническое состояние отечественных аэропортов в целом

остаєтся на уровне середины 80-х годов. Практически нигде, кроме столичного аэропорта «Борисполь», существенной модернизации не ведется, исключая мелкий текущий ремонт. Стараниями одной из самых мощных отечественных авиакомпаний — «Днепроавиа» — в 1995 г. была успешно проведена модернизация аэровокзала в Днепропетровске. Однако как украинские, так и западные авиакомпании продолжают усиливать свое присутствие в регионах - правда, пока только в основной шестерке региональных аэропортов. Одним из наиболее популярных и вторым после «Борисполя» по объемам перевозок является аэропорт «Симферополь», который также может принимать все типы самолетов. Его основной отличительной чертой и одновременно наиболее уязвимой точкой является сезонность - зимой, когда туристические потоки в Крым падают, аэропорт живет за счет высокой летней выручки, следующим по перспективности аэропортом считается аэропорт «Одесса».

Література:

1. "AIRLINE business" – 2010 - October, December;
2. Г.А.Цхеведиани. «Аэропорты Украины». Интернет-издание компании «Атланта-Капитал», 30.01.2010., <http://www.atlanta.com.ua>
3. Интернет-версия газеты «День» № 165 за 14.09.2010, <http://www.day.kiev.ua>
4. Аэропорты и маршрутные средства.» Финансовые данные и сводные данные по перевозкам. 2008 г. Серия AF-No 14. ИКАО, Монреаль – 2009.
5. «Аэропорты и маршрутные средства.» Финансовые данные и сводные данные по перевозкам. 2009 г. Статистический сборник № 487. Серия AF-No 17. ИКАО, Монреаль – 2010.

д.е.н., проф. Філіппова С.В., к.е.н. Масленников Е.І.

Сучасні підходи до використання показників поточної ліквідності в управлінні підприємством

Ринкова економіка вимагає від підприємств та інших господарюючих суб'єктів підвищення ефективності фінансової конкурентоспроможності і платоспроможності на основі впровадження досягнень науково-технічного прогресу, ефективних форм та методів господарювання і управління. У таких умовах важлива роль в реалізації цієї задачі відводиться фінансовому аналізу діяльності підприємства, за допомогою якого дається об'єктивна оцінка його фінансового стану і фінансових результатів, змін в активах, власному капіталі і зобов'язаннях, обґрунтovується стратегія і тактика розвитку, уточнюються плани та управлінські рішення, здійснюється контроль за їх виконанням, виявляються фінансові резерви та вивчаються шляхи їх мобілізації. Основними задачами аналізу фінансового стану підприємства являються:

1. Визначення вартості майна підприємства і змін в ньому;
2. Оцінка ліквідності і фінансової стійкості підприємства;