

# FINANCE, BANKING AND INSURANCE

**Oksana Horbachova, Candidate of Economic Sciences,  
Associate Professor**  
*National Aviation University  
Kyiv, Ukraine*

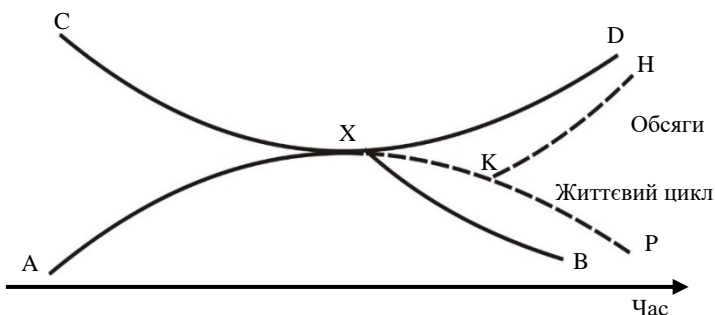
DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-447-4-13>

## **ORGANIZATIONAL FINANCING MECHANISM AND ITS ROLE IN THE DEVELOPMENT OF AIRPORT COMPLEXES BY STAGES OF THE LIFE CYCLE**

## **ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ МЕХАНІЗМ ФІНАНСУВАННЯ ТА ЙОГО РОЛЬ У РОЗВИТКУ АЕРОПОРТОВИХ КОМПЛЕКСІВ ЗА СТАДІЯМИ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ**

Створення ефективної системи фінансування аеропорту є однією з основних умов ефективності управління їх життєвим циклом.

Саме наявність фінансів визначає положення аеропорту на шкалі життєвого циклу (рис. 1).



**Рис. 1. Вплив механізмів фінансування  
на життєвий цикл аеропортових комплексів**

На рисунку 1 наведені варіанти розвитку аеропортових комплексів за умов їх належного фінансування (XD – KH) та у разі нестачі фінансових ресурсів (XB) – (KP). Як бачимо, обсяги

фінансування в авторській інтерпретації являють собою «віддзеркалення «життєвого циклу», самі ж обсяги фінансування залежать від стадії, на якій знаходиться аеропорт, та визначають перспективи його розвитку.

Без вирішення питань фінансування неможливо успішно провести реструктуризацію і реформування, а головне, оздоровити економіку і привести до подальшого економічного розвитку аеропортів в умовах ринку.

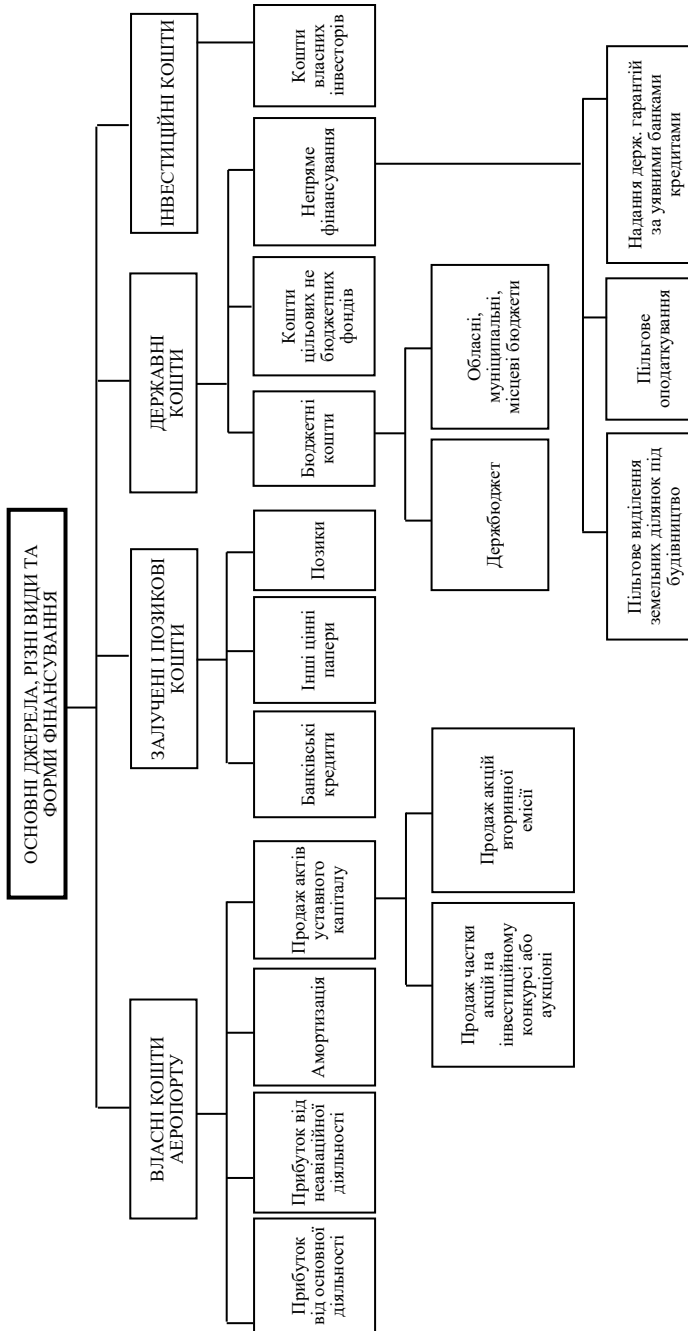
Більшість українських аеропортів вимагає реконструкції і модернізації інфраструктури, збільшення виробничих потужностей будівель і споруд аеродрому і службово-технічної території (СТТ).

Для реалізації цих вимог необхідні значні капіталовкладення, тобто створення і використання ефективної системи фінансування.

Враховуючи необхідність залучення великого обсягу інвестицій, тривалий термін їх окупності та загальнодержавне значення, передбачається в післявоєнний період розбудову та реконструкцію інфраструктури аеропортів здійснювати за рахунок державного та місцевих бюджетів із створенням сприятливих умов для недержавних інвесторів. Держава, вкладаючи кошти в розвиток інфраструктури суспільно значущих аеропортів України, залишає за собою важелі контролю за ефективністю їх використання шляхом створення на базі аеропортів акціонерних товариств з державним пакетом акцій, розмір якого визначається сумою вкладених коштів.

В післявоєнний період передбачається ефективно державне управління аеропортами; суттєве нарощування обсягів авіаперевезень; створення сприятливого інвестиційного клімату; розвиток інфраструктури на умовах державно-приватного партнерства, зокрема лізингу, спільної діяльності, оренди, концесій; організація відкритих аукціонів з визначення інвесторів для будівництва інфраструктури аеропортів. Державна політика розвитку авіаційного транспорту повинна полягати у формуванні та реалізації державного механізму регулювання діяльності аеропортів, розробці перспективних планів їх розвитку із залученням недержавних інвестицій, недопущенні приватизації злітно-посадкових смуг.

У той же час система фінансування аеропортів включає різні види і форми фінансування. Основними видами є власні, державні, позикові та інвестиційні кошти. Склад системи фінансування аеропортів наведено на рис. 2.



**Рис. 2. Система фінансування аеропортів**

Використання конкретних видів і форм фінансування залежить, в першу чергу, від організаційно правової системи аеропорту (табл. 1).

Таблиця 1

**Види й форми фінансування аеропортів  
при різній організаційно-правовій системі**

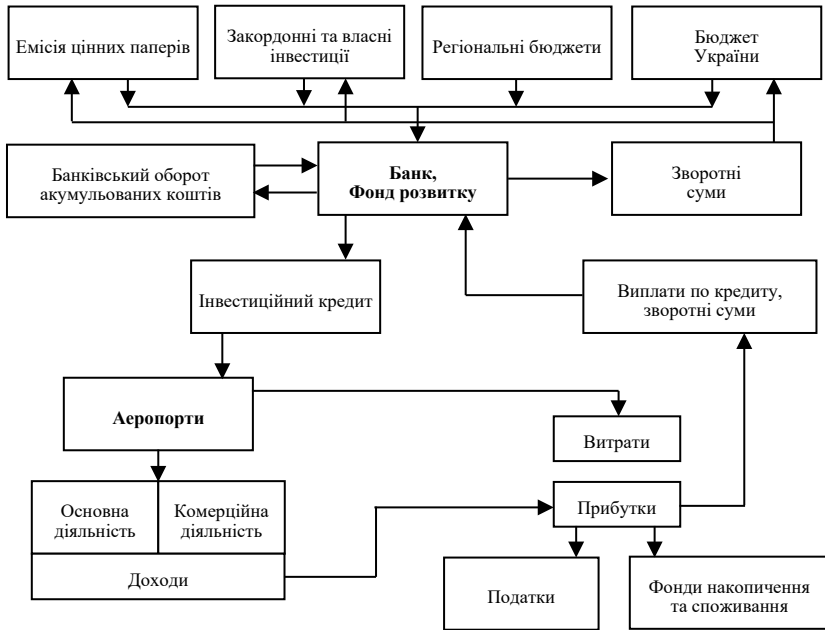
Організаційно- правова система аеропорту	Форма (вид) фінансування					
	Власні кошти (прибуток)	Позичкові кошти (кредити)	Державні кошти (бюджетні фонди)	Кошти інвестора	Кошти акціонера	Держ. кошти і приватні кошти (ДВП)
Державне унітарне підприємство (ДУП) з часткою держвласності 51%	+	+	—	—	—	—
Відкрите акціонерне товариство (ВАТ)	+	+	—	—	+	—
ДУП з часткою власності 5% і більше	+	+	—	— +	—	— +
Приватна власність	+	+	—	+	—	—

Знаходження аеропорту у приватній власності підвищує можливість залучення інвесторів. Одного джерела фінансування, як правило, недостатньо. Для реалізації програми реформування розвитку аеропорту необхідно залучення різних джерел – це і інвестори, і позикові кошти, і бюджетні кошти, однак в цьому випадку буде ефективно вкладення і власних коштів для успішної реалізації програми розвитку аеропорту.

Аеропорт складається з великої кількості різних виробничих комплексів, які мають певний рівень значущості для функціонування аеропорту в цілому, а також різний рівень технічної оснащеності. У зв'язку з цим при фінансуванні програм

розвитку аеропорту необхідний диференційований підхід до капіталовкладень в ті або інші структури аеропорту.

Для формування програм розвитку аеропортів державного значення може бути створена спеціалізована форма фінансування, наприклад, банк, фонд розвитку (рис. 3).



**Рис. 3. Принципова схема фінансування аеропортової діяльності**

*Джерело: складено автором*

У більшості країн розвиток аеропортів здійснюється головним чином за рахунок самофінансування та національних бюджетних коштів.

Думку про те, що аеропорти потребують постійних асигнувань з бюджету і, отже, є певним тягарем для держави і місцевих властей, не повністю відповідає реальній дійсності. Згідно зі статистикою ІКАО із збитками працюють не більше чверті всіх аеропортів світу. Крім того, показник чистого прибутку і рентабельності аеропортів світу майже вдвічі вище, ніж у авіакомпаній. Якщо середня норма прибутку авіакомпаній навіть у роки підйому не перевищувала 6,5–7%, то у аеропортів цей показник досягав 10–12%. Це свідчить

про те, що при чіткій організації діяльності аеропортів і гарному менеджменті вони є більш прибутковими, ніж авіакомпанії. Підстав тут багато, одна з них – менша схильність аеропортів до конкуренції, а в окремих випадках взагалі монопольне становище на місцевому та регіональному ринку [1].

### **Література:**

1. Підтримка Інтеграції України до Транс-Європейської Транспортної Мережі ТСМ-Т РК 6. Аеропорти. Заключний звіт 6.1. URL: [http://ten-t.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr\\_6.1\\_airports\\_ukr.pdf](http://ten-t.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_6.1_airports_ukr.pdf)

2. Побережний Р.О. Основні напрямки розвитку підприємств машинобудування. *Вісник національного технічного університету «ХПІ»*. Харків, 2012. № 13. С. 90–100.

3. Adizes I. Organizational Passages – Diagnosing and Treating Lifecycle Problems of Organizations. *Organizational Dynamics*. 1979. Summer. P. 3–25