

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ФИНАНСОВОГО ПОТЕНЦИАЛА АЭРОПОРТОВ

А. С. Назаренко, аспирант

Национальный авиационный университет, г. Киев

Аннотация. Предложена методика оценки реализованных и нереализованных финансовых возможностей аэропорта, которая основана на использовании матрицы результирующих показателей его финансово-экономической деятельности, построенной с учетом четырехуровневой структуры потенциала аэропорта.

Ключевые слова: финансовый потенциал, реализованные финансовые возможности, нереализованные финансовые возможности, матрица результирующих показателей, резервы развития.

Анотация. Запропоновано методику оцінки реалізованих та нереалізованих фінансових можливостей аеропорту, в основі якої лежить використання матриці результируючих показників його фінансово-економічної діяльності, побудованої з урахуванням чотирирівневої структури фінансового потенціалу аеропорту.

Ключові слова: фінансовий потенціал, реалізовані фінансові можливості, нереалізовані фінансові можливості, матриця результируючих показників, резерви розвитку.

Abstract. Realized and unrealized airport financial potential estimation method based on use of its financial and economic activities resulting indicators matrix set on the four-level airport financial potential structure is offered.

Keywords: financial potential, realized financial abilities, unrealized financial abilities, matrix of resulting indicators, development reserves.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Анализ показателей деятельности гражданской авиации Украины и стран СНГ за последнее десятилетие выявил существенные диспропорции, указывающие на отрицательные и усугубляющие тенденции в отрасли. Так, для гражданской авиации, принадлежащей к базовым, стратегически важным секторам экономики страны и занимающей одно из ведущих мест по пассажирообороту в международном сообщении, характерны следующие проблемы:

критический уровень износа производственных фондов (80% и выше) при незначительном снижении их ис-

пользования, что определило снижение качества обслуживания перевозок (прежде всего, пассажирских) и приведет, вероятно, к снижению провозной способности авиационного транспорта в перспективе;

высокий уровень сборов за обслуживание, вызванный эксплуатацией морально устаревшей и неэкономичной авиатехники;

снижение объемов перевозок — как следствие мирового финансового кризиса.

Это касается практически всех наиболее важных составляющих авиационной отрасли: авиастроения, авиапе-

ревозок и транспортной инфраструктуры, в частности аэропортов.

Необходимым условием «выживания» на рынке авиационных услуг является соответствие мировым тенденциям и стандартам развития: качеству предоставляемых услуг, тарифной политике, безопасности, рентабельности, экологичности и др. Но достичь этого соответствия, с учетом динамичности процессов развития на международном рынке авиаперевозок и научно-технического развития, для авиатранспортных предприятий Украины очень сложно. Это связано с ограниченным финансированием данной отрасли со стороны государства и невозможностью авиапредприятий собственными финансовыми ресурсами покрыть все необходимые расходы.

Эта ситуация характерна и для аэропортов Украины, 80% из которых на сегодняшний день практически прекратили свое функционирование. Оставшиеся 20% аэропортов нацелены на активный поиск внешних источников финансирования, которые помогут им обновить свои основные фонды, повысить качество предоставляемых услуг, осуществить переоборудование в соответствии с требованиями рынка. Но нестабильная политическая и экономическая ситуация в стране не способствует инвестиционной активности на авиационном рынке ни со стороны национальных, ни со стороны зарубежных инвесторов.

В данных условиях становится актуальным поиск авиатранспортными предприятиями внутренних источников финансирования и резервов развития, что возможно с помощью эффективного управления своим финансовым потенциалом.

Отсутствие на сегодняшний день научного подхода к управлению финансовым потенциалом авиапредприятий,

в частности аэропортов, обуславливает актуальность проведения исследований в данном направлении. Первым шагом к управлению финансовым потенциалом авиатранспортных предприятий является его оценка, о чем и будет идти речь в данной статье.

АНАЛИЗ ПОСЛЕДНИХ ИССЛЕДОВАНИЙ И ПУБЛИКАЦИЙ

Предложенный в данной статье методический подход к оценке финансового потенциала аэропортов можно рассматривать как продолжение научных разработок ряда украинских и зарубежных ученых-экономистов, занимающихся вопросами управления и оценки экономического потенциала предприятия: Б. Райан, В. И. Щелкунов, Е. В. Арефьева [2], О. В. Коренков, Е. В. Лапин, И. Ансофф, Н. С. Краснокутская, О. К. Добыкина, В. С. Рыжиков, И. З. Должанский, Т. О. Загорная и др.

Механизм управления финансовым потенциалом применительно к промышленным предприятиям, предприятиям общегосударственного значения, отрасли и государства в целом был разработан П. В. Пузыревой [6], Ю. В. Сердюк-Копчечки [7], В. Г. Быковой [1], К. В. Юненко, И. И. Чуницкой.

Экономические проблемы развития авиационного транспорта исследовали в своих трудах такие украинские ученые, как Ю. Ф. Кулаев [4], Г. С. Диброва, В. В. Мова, В. Г. Коба, Г. Юн, В. М. Загорулько, Л. О. Городецкая, Э. Д. Дмитренко, Л. И. Перевозчикова, С. Г. Мизюк, Н. С. Кулик, И. П. Садловская и др. Вопросами повышения экономической эффективности функционирования аэропортов занимались В. В. Матвеев, М. Ю. Григорак, В. М. Парий, О. Е. Соколова, Ю. А. Паламарчук, Т. Г. Юрьева, О. К. Катерная и др.

ВЫДЕЛЕНИЕ НЕРЕШЕННЫХ РАНЕЕ ЧАСТЕЙ ОБЩЕЙ ПРОБЛЕМЫ

Несмотря на наличие огромной научной базы по вопросам экономики гражданской авиации, вопрос оценки финансового потенциала аэропортов является нерешенным, поскольку существующие исследования, которые касаются непосредственно экономики аэропорта, направлены на управление логистической инфраструктурой, поиск внешних источников финансирования, бюджетирование и планирование. В то же время проблема оценки внутренних финансовых возможностей, поиска внутренних финансовых резервов, выявления диспропорций в результатах управления финансовым потенциалом аэропорта так и осталась нераскрытой.

ЦЕЛЬ РАБОТЫ — раскрытие сущности методического подхода к оценке финансового потенциала аэропортов, предлагаемого автором.

ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА

На сегодняшний день нет единого определения сущности финансового потенциала. Среди всех существующих подходов преобладает ресурсная концепция финансового потенциала, которая заключается в определении финансового потенциала предприятия как совокупности финансовых ресурсов, которые принимают участие в производственно-хозяйственной деятельности и характеризуются возможностью их привлечения для финансирования как будущей деятельности промышленных предприятия, так и его стратегических направлений развития [7].

Данное определение является весьма общим и отображает реально достигнутые финансовые результаты. К тому же ресурсы существуют независимо от

субъектов экономической деятельности, в то время как потенциал невозможно отделить от понятия «менеджмент», поскольку сами по себе финансовые ресурсы не способны трансформироваться в финансовые результаты.

Учитывая специфику деятельности аэропортов и основываясь на научных разработках в области оценки и управления финансовым потенциалом, автор статьи предлагает определять финансовый потенциал аэропорта как совокупность реализованных и нереализованных финансовых возможностей аэропорта, которые формируются в определенных условиях внутренней и внешней среды при наличии финансовых средств и могут быть реализованы с помощью системы менеджмента аэропорта с целью максимального достижения стратегических целей.

Существующие подходы к оценке финансового потенциала предприятия, которые базируются на оценке финансового состояния предприятия, финансовой стойкости, прибыли, фондоотдачи, рентабельности капитала и других показателей, не являются совершенными с точки зрения возможности их применения к аэропортам.

Предлагаемая автором данной статьи методика комплексной оценки финансового потенциала аэропортов обусловлена его определенной четырехуровневой структурой [5]. Данная методика основывается на использовании матричных методов.

Оценивая финансовый потенциал аэропорта, мы тем самым оцениваем его реализованные и нереализованные финансовые возможности. Исходя из определения категории «возможность» [3] автор в контексте оценки финансового потенциала аэропорта предлагает понимать под финансовыми возможностями совокупность финансовых средств предприятия, которые могут

быть использованы менеджерами для достижения своих стратегических целей при наличии определенных условий, способствующих этому.

Таким образом, при оценке возможностей, мы оцениваем:

1) финансовые средства, которые являются необходимым условием возникновения возможностей;

2) условия (факторы), которые позволяют использовать эти возможности;

3) эффективность системы менеджмента, которая позволяет наиболее рационально использовать финансовые возможности.

Финансовый потенциал аэропортов автор статьи предлагает рассматривать на четырех уровнях: внутреннем FP_i , отраслевом FP_b , государственном FP_n и международном FP_{inter} . Реализация финансовых возможностей на более низком уровне способствует формированию финансовых возможностей на последующем, поэтому для оценки финансового потенциала аэропорта целесообразно использовать мультипликативный метод:

$$FP = FP_i \cdot FP_b \cdot FP_n \cdot FP_{inter} \quad (1)$$

Как уже отмечалось, финансовый потенциал аэропорта — это совокупность реализованных и нереализованных финансовых возможностей аэропорта. Реализованные финансовые возможности — это фактически достигнутые финансовые результаты, нереализованные — это резервы развития предприятия, которые зависят от эффективности системы менеджмента. Таким образом, финансовый потенциал аэропорта на каждом z -м уровне можно рассматривать как

$$FP_z = RFP_z + UFP_z, \quad (2)$$

где RFP_z (realized financial potential) — комплексный показатель реализованных финансовых возможностей аэропорта z -го уровня; UFP_z (unrealized financial

potential) — комплексный показатель нереализованных финансовых возможностей аэропорта z -го уровня.

Исходя из формул (1) и (2) финансовый потенциал аэропорта можно представить как

$$FP = (RFP_i + UFP_i) \cdot (RFP_b + UFP_b) \times (RFP_n + UFP_n) \cdot (RFP_{inter} + UFP_{inter}), \quad (3)$$

где $RFP_i, RFP_b, RFP_n, RFP_{inter}$ (realized financial potential) — комплексный показатель реализованных финансовых возможностей аэропорта внутреннего, отраслевого, государственного и международного уровней соответственно.

Первым этапом оценки финансового потенциала аэропорта является оценка уровня фактически достигнутых финансовых результатов, то есть реализованных финансовых возможностей. Реализованные возможности можно оценить через матрицу определенных результирующих показателей финансово-экономической деятельности аэропорта, которая приведена в таблице 1.

Исходя из четырехуровневой структуры потенциала реализованные финансовые возможности аэропорта можно изобразить в следующем виде:

$$\begin{aligned} RFP_i &= FR \cdot I_i; RFP_b = I_b; \\ RFP_n &= I_n; RFP_{inter} = I_{inter} \end{aligned} \quad (4)$$

где FR (financial resources) — размер финансовых ресурсов аэропорта; I_i (airport's realized financial potential indicator of the internal level) — блочный показатель реализованных финансовых возможностей внутреннего уровня финансового потенциала аэропорта и первого уровня в матрице; I_b (airport's realized financial potential indicator of the branch level) — блочный показатель реализованных финансовых возможностей отраслевого уровня финансового потенциала аэропорта и первого уровня в матрице; I_n (airport's realized financial potential indicator of the national level) — блочный показатель реализованных фи-

нансовых возможностей государственного уровня финансового потенциала аэропорта и первого уровня в матрице; *I*_{inter} (airport's realized financial potential indicator of the international level) — блочный показатель реализованных финансовых возможностей международного уровня финансового потенциала аэропорта и первого уровня в матрице.

Комплексный показатель реализованных финансовых возможностей аэропорта состоит из четырех блочных показателей первого уровня: внутреннего, отраслевого, государственного и международного. В свою очередь каждый из блочных показателей первого уровня состоит из нескольких блочных показателей второго уровня, которые также разделены на блочные показатели третьего уровня. Последние в свою очередь состоят из совокупности единичных показателей.

Таким образом, для получения конечного результата необходимо поэтапно синтезировать показатели более низкого уровня в показатели более высокого. Единичные показатели матрицы реализованных финансовых возможностей аэропорта рассчитываются на основании традиционных методологических подходов. Блочные показатели второго и третьего уровней рассчитываются по следующей формуле:

$$I_{jP} = d \cdot w_d + q \cdot w_q, \quad (5)$$

где *d* (dynamics) — комплексный коэффициент динамики изменения показателей определенного уровня; *q* (quality) — комплексный коэффициент количества существующих финансовых возможностей определенного уровня финансового потенциала и качества их использования (сокращенно коэффициент качества финансового потенциала, или ККФП); *w_d*, *w_q* — весовость коэффициента динамики и качества финансового потенциала соответственно.

Блочные показатели первого уровня рассчитываются по формуле

$$I_j = 1 + d_j \cdot w_d + q_j \cdot w_q,$$

где *j* — порядковый номер блочного показателя первого уровня.

Коэффициенты весовости определяются экспертным методом, а методика определения коэффициентов динамики и качества будет рассмотрена далее.

Оценка коэффициентов динамики для каждого из уровней будет осуществляться с использованием одной методики, поэтому предлагаем взять для примера блочный показатель третьего уровня. Коэффициент динамики для показателя данного уровня будет рассчитываться на основании единичных показателей в определенной последовательности.

1. Экспертным методом определяют коэффициенты весовости (*w_i*) каждого *i*-го единичного показателя в общей структуре показателей, на основании которых рассчитывается определенный блочный показатель. Сумма коэффициентов весовости всех единичных показателей должна равняться единице:

$$\sum_{i=1}^n w_i = 1,$$

где *i* — порядковый номер единичного показателя; *n* — количество единичных показателей.

2. На основании данных предыдущих периодов определяется индекс прироста *i*-ого показателя:

$$In_i = \frac{x_t}{x_{t-1}},$$

где *x_t* — значение *i*-го показателя за текущий период *t*; *x_{t-1}* — значение *i*-го показателя за предыдущий период *t-1*.

3. Определяется знак влияния показателя на уровень потенциала («+» или «-»).

4. Определяется удельный вес прироста *i*-го показателя в общей структуре прироста:

$$w_i^n = \frac{In_i}{\sum_{i=1}^n In_i},$$

где *n* — количество показателей.

Таблиця 1. Матриця результатуючих показателів фінансово-економічної діяльності аеропорта

	Блочні показателі			Єдиничні показателі
	I рівня	II рівня	III рівня	
	Размер фінансових ресурсів аеропорта			
Комплексний показателі рівня реалізованих фінансових можливостей аеропорта	Блочний показателі реалізованих фінансових можливостей внутрішнього рівня	Блочний показателі істочників формироваия фінансових ресурсів	Блочний показателі собствених фінансових ресурсів аеропорта	Уставний фонд, амортизаційний фонд, виручка от реалізації вибывшего имущества, целевые бюджетные поступления, резервный фонд, прибыль и др.
			Блочний показателі заємних фінансових ресурсів аеропорта	Банковский, коммерческий и налоговый кредиты
			Блочний показателі привлеченных фінансових ресурсів аеропорта	Финансовые ресурсы, мобилизованные на финансовом рынке
	Блочний показателі реалізованих фінансових можливостей внутрішнього рівня	Блочний показателі фінансового состояия аеропорта	Блочний показателі имущественного состояия аеропорта	Коеффициенты износа основных средств, обновления основных средств, выбытия основных средств
			Блочний показателі ликвидности аеропорта	Коеффициенты покрытия, быстрой ликвидности, абсолютной ликвидности, чистый рабочий капитал, доля оборотных средств в активах предприятия
			Блочний показателі фінансовий устойчивости аеропорта	Коеффициенты автономии, финансирования, обеспеченности собственными оборотными средствами, маневренности собственного капитала
	Блочний показателі фінансового состояия аеропорта	Блочний показателі рентабельности аеропорта	Коеффициенты рентабельности активов, рентабельности собственного капитала, рентабельности деятельности	
		Блочний показателі деловой активности аеропорта	Коеффициенты оборотности активов, оборотности кредиторской задолженности, оборотности дебиторской задолженности, оборотности материальных запасов, оборотности собственного капитала, фондоотдача, период инкассации, количество дней, необходимое на один оборот запасов, период погашения кредиторской задолженности, продолжительность операционного цикла, продолжительность оборотности оборотного капитала	

Продолжение таблицы 1

	Блочный показатель производственного результата аэропорта	Авиационный доход на одного пассажира, неавиационный доход на одного пассажира, затраты на одного пассажира, количество пассажиров на одного служащего, доход на одного служащего, грузовые отправки, нетто-активы на одного служащего
		Удельный вес в пассажиропотоке страны, удельный вес среди аэропортов страны в обслуживании международных рейсов, сотрудничество с иностранными авиакомпаниями, сотрудничество с национальными авиакомпаниями
Блочный показатель реализованных финансовых возможностей отраслевого уровня	Блочный показатель места аэропорта на рынке авиапериовозок	Удельный вес в пассажиропотоке страны, удельный вес среди аэропортов страны в обслуживании международных рейсов, сотрудничество с иностранными авиакомпаниями, сотрудничество с национальными авиакомпаниями
	Блочный показатель коммерческой репутации аэропорта среди конкурентов, поставщиков, партнеров, потребителей	Своевременное выполнение договорных обязательств, качество выполнения обязательств. Философский, организационный и информационный критерии оценки имиджа аэропорта
Комплексный показатель уровня реализованных финансовых возможностей аэропорта	Инвестиционная активность аэропорта в пределах отрасли	Показатели инвестиционных вложений аэропорта
	Блочный показатель стратегической важности аэропорта для государства	Уровень государственного финансирования, размер государственных субсидий, дотаций, кредитов, льгот и инвестиций
Блочный показатель реализованных финансовых возможностей государственного уровня	Блочный показатель кредитной и коммерческой репутации аэропорта среди национальных предприятий, банков и других субъектов рынка финансовых услуг	Формальные и неформальные показатели имиджа аэропорта
	Блочный показатель уровня сотрудничества с субъектами рынка финансовых услуг	Показатели сотрудничества со страховыми, лизинговыми, факторинговыми компаниями и других
Блочный показатель реализованных финансовых возможностей международного уровня	Инвестиционная активность аэропорта в пределах страны	Показатели размеров инвестиционных вложений аэропорта в национальные предприятия
	Блочный показатель кредитной и коммерческой репутации аэропорта среди иностранных компаний, международных организаций, международных банков и других	Формальные и неформальные показатели имиджа аэропорта, размер полученных кредитов, своевременность и качество выполнения договорных обязательств
Инвестиционная активность аэропорта на международном рынке	Показатели размеров инвестиционных вложений аэропорта в зарубежные проекты	

5. Рассчитывается удельный вес прироста i -го показателя, скорректированный на коэффициент весомости данного показателя:

$$ww_i = w_i^n \cdot w_i,$$

где ww_i — взвешенный удельный вес прироста i -го показателя.

6. Рассчитывается комплексный коэффициент динамики третьего уровня:

$$d^{\text{III}} = \sum_{i=1}^n ww_i.$$

Комплексные коэффициенты динамики первого и второго уровней рассчитываются путем взвешивания коэффициентов динамики предыдущего уровня.

Комплексный коэффициент качества использования финансовых возможностей определенного уровня (q) рассчитывается путем сравнения оцениваемого аэропорта с эталоном. За эталон принимается аэропорт, в котором большинство единичных показателей матрицы финансово-экономической деятельности выше оцениваемого аэропорта.

Данный процесс состоит из шести этапов.

1. Первым шагом к оценке коэффициента качества является формирование эталона для сравнения. Для этого рассчитываются единичные показатели всех аэропортов, осуществляется сравнение всех аэропортов по внутреннему, отраслевому, государственному и международному уровням, на каждом из уровней выбирается эталон, т. е. аэропорт, который по большинству единичных показателей достиг наивысших результатов. Эталонный аэропорт может состоять из показателей разных аэропортов. Главным требованием является то, чтобы показатели одного уровня принадлежали одному аэропорту.

2. Далее нормируем единичные показатели всех аэропортов на эталонные. Максимальное нормированное значение соответствует идеальному случаю и равняется единице.

3. Экспертным методом определяем весомость каждого нормированного показателя в группе показателей.

4. Определяем блочный коэффициент качества третьего уровня путем суммирования взвешенных значений нормированных показателей:

$$q_z^{\text{III}} = \sum_{i=1}^n \frac{x_i}{x_i^S} \cdot w_i,$$

где x_i — значение i -го единичного показателя оцениваемого аэропорта; x_i^S — значение i -го единичного показателя эталонного аэропорта (эта формула используется, если $x_i^S > x_i$).

Поскольку эталон выбирается из аэропортов, у которых большинство единичных показателей выше, то соответственно не все эталонные значения будут выше показателей оцениваемого аэропорта. В случае, когда $x_i > x_i^S$, x_i принимается за единицу, т. е. $x_i = 1$.

5. Коэффициенты качества финансового потенциала первого уровня определяются как сумма взвешенных блочных коэффициентов качества финансового потенциала второго уровня:

$$q_j^I = \sum_{j=1}^m q_j^{\text{II}} \cdot w_j,$$

где j — порядковый номер блочного показателя первого уровня.

6. Аналогичным методом оцениваются коэффициенты качества финансового потенциала первого уровня для эталонного аэропорта. Полученные значения должны быть выше, чем у других аэропортов.

Поскольку условия, в которых действуют оцениваемый и эталонный аэропорты, разные, то нельзя просто сравнивать коэффициенты качества использования финансовых возможностей и коэффициенты динамики. Следует привести эталон к тем условиям, в которых осуществляет свою деятельность оцениваемый аэропорт, рассчитать коэффициенты качества и динамики

с учетом измененных условий и сравнить скорректированные значения эталона и оцениваемого аэропорта. Для этого необходимо:

1) методом бальных оценок и методом экспертного установления коэффициентов весомости оценить уровень факторов, влияющих на комплексные коэффициенты динамики и качества на внутреннем, отраслевом, государственном и международном уровнях;

2) методом корреляционно-регрессионного анализа установить зависимость между изменением факторов и коэффициентами динамики и качества;

3) рассчитать соотношение уровней факторов оцениваемого и эталонного аэропортов;

4) корректировать коэффициенты динамики и качества эталонного аэропорта в соответствии с уровнем факторов оцениваемого.

Рассчитываем максимально возможное значение коэффициента качества использования менеджментом финансовых возможностей внутреннего, отраслевого, государственного и международного уровней финансового потенциала оцениваемого аэропорта, который осуществляет свою деятельность в определенных условиях внешней и внутренней среды, путем сравнения скорректированных коэффициентов качества эталонного аэропорта с фактически достигнутым уровнем качества оцениваемого аэропорта:

$$\bar{q}_j^S - q_j$$

где \bar{q}_j^S — скорректированный коэффициент качества эталонного аэропорта; q_j — фактически достигнутый уровень качества оцениваемого аэропорта; j — порядковый номер блочного показателя первого уровня.

Если $q_j < \bar{q}_j^S$, то максимально возможное значение ККФП оцениваемого аэропорта будет $q_j^{\max} = \bar{q}_j^S$, а уровень неиспользованных финансовых возможностей составляет

$$\bar{q}_j = q_j^{\max} - q_j$$

В данном случае при расчете блочного показателя реализованных финансовых возможностей первого уровня по формуле (5) будет использоваться коэффициент q_j .

Если $\bar{q}_j^S < q_j$, то максимально возможное значение коэффициента качества оцениваемого аэропорта будет $q_j^{\max} = q_j$. Это говорит о том, что аэропорт использует свои финансовые возможности на 100 % и $\bar{q}_j = 0$.

Аналогично оцениваем максимально возможное значение коэффициента динамики (d_j^{\max}) и резерв для повышения данного коэффициента (\bar{d}_j).

Вернемся к оценке совокупного финансового потенциала аэропорта.

Показатели нереализованных финансовых возможностей аэропорта рассчитываются по следующим формулам:

$$UFP_i = FR \cdot \bar{I}_i; \quad (6)$$

$$UFP_b = \bar{I}_b; \quad (7)$$

$$UFP_n = \bar{I}_n; \quad (8)$$

$$UFP_{inter} = \bar{I}_{inter}, \quad (9)$$

где $UFP_i, UFP_b, UFP_n, UFP_{inter}$ (unrealized financial potential) — комплексный показатель нереализованных финансовых возможностей аэропорта внутреннего, отраслевого, государственного и международного уровней соответственно; FR (financial resources) — размер финансовых ресурсов аэропорта; I_i (airport's unrealized financial potential indicator of the internal level) — показатель нереализованных финансовых возможностей внутреннего уровня финансового потенциала аэропорта; I_b (airport's unrealized financial potential indicator of the branch level) — показатель нереализованных финансовых возможностей отраслевого уровня финансового потенциала аэропорта; I_n (airport's unrealized financial potential indicator of the national level) —

показатель нереализованных финансовых возможностей государственного уровня финансового потенциала аэропорта; \bar{I}_{inter} (airport's unrealized financial potential indicator of the international level) — показатель нереализованных

финансовых возможностей международного уровня финансового потенциала аэропорта.

Исходя из формул (3)–(9) изобразим формулу финансового потенциала в следующем виде:

$$FP = (FR \cdot I_i + FR \cdot \bar{I}_i) \cdot (I_b + \bar{I}_b) \cdot (I_n + \bar{I}_n) \cdot (I_{inter} + \bar{I}_{inter}),$$

или

$$FP = FP \cdot (I_i + \bar{I}_i) \cdot (I_b + \bar{I}_b) \cdot (I_n + \bar{I}_n) \cdot (I_{inter} + \bar{I}_{inter}).$$

Более развернуто формулу оценки финансового потенциала аэропорта можно изобразить следующим образом:

$$FP = FR \cdot (1 + (d_i + \bar{d}_i) \cdot w_d + (q_i + \bar{q}_i) \cdot w_q) \cdot (1 + (d_b + \bar{d}_b) \cdot w_d + (q_b + \bar{q}_b) \cdot w_q) \times \\ \times (1 + (d_n + \bar{d}_n) \cdot w_d + (q_n + \bar{q}_n) \cdot w_q) \cdot (1 + (d_{inter} + \bar{d}_{inter}) \cdot w_d + (q_{inter} + \bar{q}_{inter}) \cdot w_q),$$

или

$$FR = FR \cdot (1 + d_i^{\max} \cdot w_d + q_i^{\max} \cdot w_q) \cdot (1 + d_b^{\max} \cdot w_d + q_b^{\max} \cdot w_q) \times \\ \times (1 + d_n^{\max} \cdot w_d + q_n^{\max} \cdot w_q) \cdot (1 + d_{inter}^{\max} \cdot w_d + q_{inter}^{\max} \cdot w_q).$$

ВЫВОДЫ

Предложена методика оценки реализованных и нереализованных финансовых возможностей аэропорта, которая основана на использовании матрицы показателей его финансово-экономической деятельности, построенной с учетом четырехуровневой структуры потенциала аэропорта.

Данная методика позволяет:

- 1) отразить структуру финансового потенциала данного аэропорта;
- 2) установить взаимосвязь между уровнями финансового потенциала аэропорта;
- 3) оценить динамику развития финансового потенциала на каждом из уровней;
- 4) определить эффективность финансового менеджмента аэропорта путем оценки уровня реализации существующих финансовых возможностей;
- 5) определить уровень влияния факторов внешней и внутренней среды на финансовый потенциал аэропорта, а также классифицировать факторы на способствующие и препятствующие развитию финансового потенциала;
- 6) выявить резервы развития аэропорта на внутреннем, отраслевом,

государственном и международном уровнях, которые могут скрываться в эффективности системы финансового менеджмента, а также во влиянии факторов внутренней и внешней среды;

7) сравнить финансовый потенциал разных аэропортов;

8) количественно оценить финансовый потенциал, его реализованную и нереализованную составляющие.

Таким образом, данная методика интегрально отображает способность аэропорта трансформировать финансовые возможности в определенные финансовые результаты с целью максимального удовлетворения корпоративных и общественных интересов. Она, с одной стороны, отражает возможность аэропорта функционировать и развиваться, а с другой, — характеризует уровень практического использования имеющихся возможностей. Это позволяет количественно оценивать реализованные и нереализованные финансовые возможности аэропорта и, как следствие, оптимально управлять его финансовым потенциалом в конкретно сложившихся условиях деятельности.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

- [1] **Бикова, В.Г.** Оцінка та планування фінансово-економічного потенціалу підприємств загальнодержавного значення [Текст] : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.04.01 / В. Г. Бикова. — К., 2006. — 24 с.
- [2] Економіка підприємства [Текст] : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / О. В. Ареф'єва, В. Г. Сахаєв, О. В. Ареф'єв [та ін.]. — К. : ЄУФІМБ, 2004. — 238 с.
- [3] Економічна енциклопедія [Текст] : у 3 т. ; гол. ред. Б. Д. Гаврилишин. — Т. 2 ; відп. ред. С. В. Мочерний. — К. : Видавничий центр «Академія», 2000. — 848 с.
- [4] **Кулаєв, Ю.Ф.** Экономика гражданской авиации Украины [Текст] : монография / Ю. Ф. Кулаєв, В. И. Щелкунов. — 2-е изд., доп. и перераб. — К. : Феникс, 2010. — 736 с.
- [5] **Назаренко, А.С.** Фінансовий потенціал аеропортів: сутність, структура та оцінка [Текст] / А.С. Назаренко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури : зб. наук. пр. — 2010. — Вип. 27. — С. 251–255.
- [6] **Пузирьова, П.В.** Управління фінансовим потенціалом підприємств [Текст]: дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Пузирьова Поліна Володимирівна. — К., 2009. — 238 с.
- [7] **Сердюк-Копчекчи, Ю.В.** Механизм управления финансовым потенциалом промышленных предприятий [Текст] : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.08 / Сердюк-Копчекчи Юлія Володимирівна. — Донецк, 2008. — 233 с.