

УДК 629.73:330.33.01

АВІАКОМПАНІЇ В УМОВАХ СВІТОВОЇ КРИЗИ

АНАТОЛІЙ ЄВТУШЕНКО,*кандидат біологічних наук, доцент кафедри «Менеджмент у невиробничій сфері»
Донецького державного університету управління***МАРИНА СІКЕРІНА,***Донецький державний університет управління*

У статті виконано системний аналіз проблем і тенденцій розвитку світових авіакомпаній і ринку авіаційних перевезень в умовах глобальної економічної кризи. Показано проблеми їх поточного та стратегічного розвитку й можливості їх подолання шляхом структурних змін у галузі й поліпшення управлінського інструментарію. Окреслено актуальні напрямки теоретичних розробок, які можуть підвищити ефективність роботи авіакомпаній у зазначених умовах.

Ключові слова: авіакомпанії, глобальна економічна криза, пасажирські перевезення, фінансові показники.

Постановка проблеми. Інтернаціоналізація ринків і міжнародний характер конкуренції, формування загальносвітового економічного простору перетворюють повітряний транспорт на ключовий фактор розвитку сучасної глобальної економіки. Дані про зміну обсягів виробництва на ринку авіатранспортних послуг свідчать про неухильний ріст потреби в мобільності факторів виробництва, що перетворюється на характерну рису сучасної економіки.

Авіакомпанії значною мірою залежать від зовнішніх факторів, таких як загальний стан економічної кон'юнктури, динаміка основних макроекономічних показників та рівня нестабільності економіки країни та світу взагалі. Згідно з оцінками двох найавторитетніших міжнародних авіаційних організацій – Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) і Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), – світовий повітряний транспорт, починаючи з другого півріччя 2008 р., переживає найглибшу кризу за всю історію свого існування [7]. Так, наприклад, за жовтень-листопад 2008 р. сім найбільших авіакомпаній світу перевезли на 9,2 % менше пасажирів, ніж за аналогічний період попереднього року, причому падіння попиту торкнулося як міжнародних, так і внутрішніх рейсів. До того ж не варто забувати, що в 2008 році світовий ринок цивільної авіації мав негативну динаміку ще на тлі високих цін на авіаційне паливо. Через це тарифи на переліт за 2008 рік збільшилися приблизно 15-25 %.

Для забезпечення економічної ефективності своєї роботи багато авіакомпаній розпочали освоювати нові магістральні та внутрішні маршрути, тим самим посилюючи й так украй гостру конкуренцію, запроваджувати нові форми послуг і системи тарифів, проводити акційні знижки й скорочувати витрати на технічне обслуговування літаків, оплату персоналу, утримання представництв та офісів тощо.

У зв'язку із цим актуальним є проведення досліджень у галузі розвитку міжнародних і національ-

них авіакомпаній, розробка теоретичних, методичних і практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності їхньої роботи в умовах мінливого ринкового середовища та під час криз.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні питання розвитку світового ринку пасажирських авіаперевезень розглянуті в роботах зарубіжних та вітчизняних авторів, зокрема Д. Бенсона, Ф. Вебстера, Р. Доганіса, Т. Левітт, К. Р. Макконелла, С. Моріссона, В. І. Арсенова, Ю. С. Мостового, Д. С. Ніколаєва, К. І. Плужникова, С. М. Резера, К. В. Холопова та інших.

Мета статті – проаналізувати й узагальнити проблеми ринку авіаперевезень 2008 року на підставі даних світових авіаперевізників, окреслити напрямки теоретичних досліджень, які дозволять підвищити ефективність роботи авіакомпаній в умовах світової економічної кризи.

Виклад основного матеріалу. Авіакомпанії перевезли в 2008 році значно менше вантажів. Обсяги вантажних авіаперевезень скоротилися в грудні 2008 року майже на чверть (22,6 %). Це безпрецедентний результат діяльності ринку авіаційних перевезень за останні роки [6].

За річними показниками міжнародні перевезення вантажів знизилися в 2008 році на 4 %, пасажирський трафік¹ збільшився на 1,6 %. Міжнародний коефіцієнт завантаженості дорівнював 75,9 %, тоді як у 2007 році – 77,3 %. Цей факт експерти пов'язують не тільки зі скороченням перевезень вантажів, але й із розширенням парку літаків. Під впливом кризових явищ у світовій економіці в грудні 2008 року повітряний пасажиропотік зменшився на 4,6 %. Унаслідок цього перевезення авіалініями вантажів та пасажирів складало 73,8 % від попереднього року.

¹ Трафік (тут) – кількість перевезених пасажирів за допомогою авіації.

№ 4 (95) червень 2009 р.

На кінець 2008 року оцінка виручки становила 536 млрд доларів. Це перше скорочення показника після дворічного падіння в 2001 і 2002 роках. За прогнозами фахівців, криза галузі продовжиться й у 2009 році при очікуваних збитках у розмірі 2,5 млрд доларів. За словами голови IATA Джованні Бізіньяні, «це найгірша виручка за останні 50 років» [1].

Згідно з даними IATA, європейський ринок пасажирських авіаперевезень скоротився на 0,5 %, однак Європейська асоціація авіаперевізників (АЕА), до якої входять 35 найбільших європейських авіакомпаній, оголосила, що у вересні 2008 року пасажирообіг членів асоціації знизився на 1,1 %, тоді як ще в серпні відзначався його ріст на 1,6 %. Експерти Асоціації європейських авіакомпаній вказують, що це перше падіння рівня пасажирообороту з 1980-х років і воно зумовлене виключно економічними чинниками [9].

За інформацією Міжнародної ради аеропортів (АСІ), аеропорти світу в жовтні знизили пасажиропотік на 3,4 % порівняно із жовтнем 2007 року. Статистика АСІ враховує показники 1,6 тис. аеропортів у 175 країнах, що забезпечують 70 % світового трафіку.

Позитивна динаміка росту авіаперевезень зберігалася з початку 2008 року аж до липня, коли вперше було зафіксовано зниження показників аеропортів, що входять в АСІ. Найбільший спад припав на серпень (-6,2 %) і вересень (-6,6 %) 2008 року. Водночас спад не торкнувся аеропортів Близького Сходу, які продовжують нарощувати пасажирський трафік порівняно з минулим роком.

Згідно з даними АСІ, найбільше зниження пасажиропотоку в жовтні 2008 року було зафіксовано в Латинській Америці (-7,3 %) і Північній Америці (-6,3 %). Остання, утім, залишається лідером за кількістю перевезених пасажирів (78,9 млн осіб). Європейський трафік знизився на 4,2 %, до 77,2 млн пасажирів; Азійсько-Тихоокеанський – на 0,6 %, до 64,6 млн осіб. Зростання пасажиропотоку – головним чином, за рахунок міжнародних перевезень – продовжують демонструвати аеропорти Близького Сходу (+13,9 %, 7,5 млн осіб) й Африки (+3,3 %, 8,86 млн осіб).

У Північній Америці спостерігається зворотна тенденція – основні обсяги перевезень припадають на внутрішні перевезення (64,4 млн осіб з 78,9 млн), які в жовтні 2008 року скоротилися на 6,8 % [8].

Одна з найбільших авіакомпаній світу *Lufthansa* знизила чистий прибуток у III кварталі 2008 року на 75 % через рекордну суму паливних витрат і страйків співробітників. Чистий прибуток за III квартал склав 149 млн євро порівняно з 586 млн євро за аналогічний період минулого року. Крім того, компанія погіршила прогноз операційного прибутку за підсумками 2008 року до 1,1 млрд євро. Причиною зниження оцінки прибутку стала невизначеність, яка виникла через уповільнення темпів економічного росту й нестабільність ситуації на кредитних ринках.

Керівництво компанії планує зменшити витрати на 250 млн євро, щоб компенсувати скорочення пасажирських і вантажних потоків. *Lufthansa* повністю припинить наймання нових співробітників, також не будуть заміщуватися позиції тих працівників, які залишають компанію з тих чи інших причин. Авіакомпанія скоротить проекти щодо збільшення потужностей, заплановані на наступний рік, а також відмовиться від деяких маршрутів [2].

Британська авіакомпанія *British Airways* має намір скоротити на 6 % кількість польотів у зимовий пері-

од і на 3 % – у літній період. З метою скорочення витрат *British Airways* відсуває реалізацію контрактів по закупівлі нових літаків на більш віддалений термін, а також має намір активізувати роботу щодо злиття з іншими перевізниками й розширення програми партнерства.

В умовах економічної кризи IATA закликає до істотних структурних змін у галузі. Джованні Бізіньяні вважає, що їм не потрібна державна допомога, але доцільно змінити правила власності. Майже всі інші галузі мають вільний доступ до світового капіталу й можуть проводити трансграничні злиття, якщо вони необхідні. Авіакомпаніям потрібен аналогічний управлінський інструментарій, щоб упоратися з кризою.

Також необхідно звернути увагу на спад кредитування авіакомпаній. Перебуваючи у важкому фінансовому стані, банки обмежують видачу позик авіакомпаніям, чим ще більше ускладнюють їхнє становище. Істотним послабленням для галузі мало б стати здешевлення палива. Однак багато авіакомпаній продовжують зазнавати збитків, оскільки не очікували подібної корекції й раніше хеджували свої ризики, домовившись про закупівлю авіаційного гасу за більш високими цінами. У підсумку за 12 місяців 2008 року понад 30 авіаліній призупинили функціонування або були взагалі закриті. У «тривожному аркуші» IATA значиться ще 20 перевізників, які мають серйозні фінансові проблеми. Багато великих компаній, включаючи *Air France-KLM* і *British Airways*, уже визнали, що криза негативно позначилася на їхньому прибутку за підсумками 2008 р.

Одна з провідних авіакомпаній КНР *Air China*, за підсумками III кварталу 2008 року зазнала збитків на суму \$283,97 млн. Відповідно до звіту, причиною збитків *Air China* в III кварталі 2008 року стало зростання цін на авіапальне, а також зниження прибутку від інвестицій у цінні папери, пов'язане з кризовими явищами на світових біржах. Негативно вплинуло на показники діяльності також зниження попиту на авіаквитки в Китаї.

Пасажиропотік російської авіакомпанії «*UTair*» за останні два місяці 2008 року знизився на 36 %. Таку цифру оприлюднив комерційний директор авіакомпанії Владислав Кравченко. У російській авіакомпанії «Сибір» зниження темпів росту авіаперевезень стало помітним уже в перші «кризові» місяці. Із січня до травня 2008 р. кількість авіапасажирів збільшилася на 23,9 %. Однак із червня темпи росту стали сповільнюватися: за 6 місяців року ріст склав 21,9 %, за 7 місяців – 19,1 %, за 8 місяців – 17 %, за 9 місяців – 15,2 %, а за 10 місяців – лише 13,8 %, згідно з даними Транспортної клірингової палати (ТКП). У жовтні 2008 року авіакомпанії перевезли практично стільки ж, скільки роком раніше. Для підтримки авіакомпанії на певному рівні адміністрація вирішила модернізувати парк повітряних суден та скоротити кількість маршрутів, які останнім часом приносили невеликий прибуток. Зниження авіаперевезень керівництво компанії пояснює тим, що авіакомпанії в умовах кризи вже не спроможні фінансувати збиткові маршрути. Також різко знижується загальний попит на авіаперевезення в Росії: громадяни заощаджують на дорожніх подорожах, а компанії все частіше відмовляються від відряджень співробітників [4].

Негативна ситуація на ринку спричинила банкрутство декількох авіакомпаній світового рівня. Наприкінці жовтня ісландська авіакомпанія *Sterling*

Airlines скасувала всі свої рейси й повідомила про початок процедури банкрутства. Як сказано в повідомленні перевізника, Sterling Airlines, що базувалася в Копенгагені й виконувала як регулярні, так і чартерні перевезення й була добре відома західним туристам, змушена була скасувати польоти через «колапс фінансової системи Ісландії й неможливість одержати кредит для продовження своєї роботи». Ще раніше, на початку жовтня, іспанська авіакомпанія-лоукостер LTE, що базувалася на Майорці, також припинила роботу через неможливість покрити витрати в умовах фінансової кризи.

На тлі негативних явищ останнього часу авіакомпанії України трималися на плаву. Згідно з даними Міністерства транспорту й зв'язку, Україна випередила європейські країни за темпами росту авіаперевезень: за 11 місяців 2008 року приріст склав 30 %, тоді як у світі за відповідний період спостерігалось зниження авіаперевезень.

Однак учасники ринку відзначають, що зниження продажів уже почалося й в Україні. Якщо за перші дев'ять місяців 2008 р. було продано стільки ж квитків, скільки за весь 2007 рік, то в жовтні й листопаді цього року продажі знизилися в середньому на 10 %.

Авіакомпанія «Аеросвіт» підтвердила обсяги падіння перевезень на рівні 13 % загального пасажиропотоку й 40 % падіння чартерних перевезень.

Головними причинами скорочення перевезень були названі не тільки світова фінансова криза, але й непередбачені коливання курсу долара стосовно гривні, що призвело до зупинки продажів авіаквитків частиною авіаційних агентств [3].

При цьому слід зазначити, що ускладнення економічної ситуації та зниження життєвого рівня населення, згортання ділових і культурних зв'язків та туризму призвело до значного погіршення показників діяльності багатьох вітчизняних авіапідприємств за останні два місяці 2008 року. Зокрема, обсяги пасажирських перевезень провідними українськими авіакомпаніями «Аеросвіт» та «Міжнародні авіалінії України» скоротились відповідно на 15 та 10,1 %. Зменшення попиту на авіаперевезення призвело до зниження проценту комерційної завантаженості рейсів (міжнародних регулярних – із 65,5 % у IV кварталі 2007 року до 61,9 % у IV кварталі 2008 року, внутрішніх – із 55,6 % до 52,8 % відповідно), а також змусило авіакомпанії скасувати частину рейсів (рис. 1) [5].

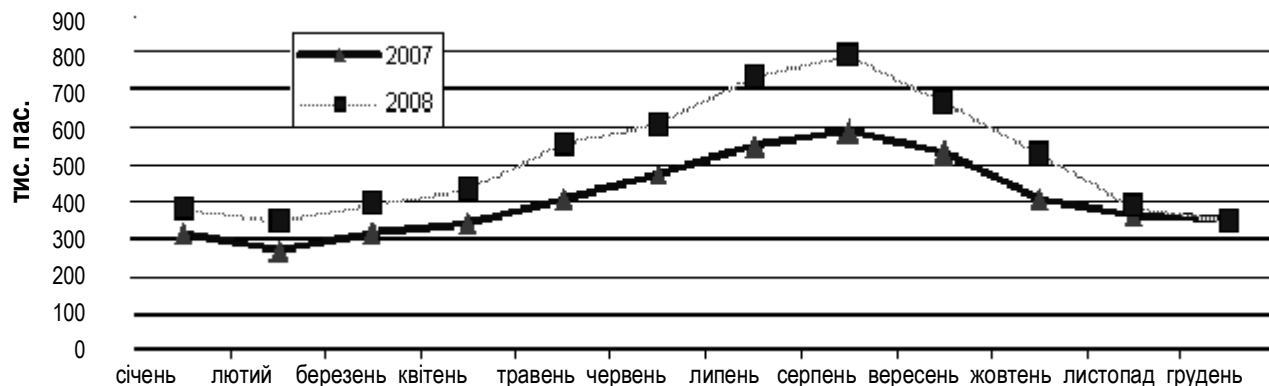


Рис. 1. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України у 2008 році.

Висновки

Аналіз стану провідних авіакомпаній світу в умовах кризи та невизначеності ринку пасажирських перевезень дозволив виявити єдність проблем поточного й стратегічного розвитку авіакомпаній, що є відображенням загальної економічної ситуації у світі, зокрема проблеми тотального скорочення обсягів пасажиро- та вантажоперевезень, зниження темпів розвитку, зменшення обороту тощо.

Разом із тим, в умовах глобальної фінансово-економічної кризи для всіх груп операторів авіаційної галузі актуальним є не лише дослідження останніх тенденцій, корегування попередніх і складання нових прогнозів. Новітні зміни в динаміці економічного розвитку регіонів та секторів економіки потребують відповідних стратегічних кроків з метою пом'якшення негативних факторів, виявлення та використання резервів підвищення ефективності функціонування підприємств. Тому в умовах уповільнення зростання всіх сегментів світової та європейської авіаційної галузі підвищується увага до напрямків, методів та інструментів стратегічної взаємодії та інтеграції підприємств, що обслуговують різні етапи життєвого циклу повітряних суден. Розробка дієвих та ефективних механізмів та стратегій взаємодії підприємств

різних організаційно-правових форм та різних галузей також є нагальними для вітчизняних авіакомпаній. У подальших дослідженнях ми плануємо також долучитися до розробки вказаних проблем.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Інформаційне агентство Фінмаркет група Інтерфакс «Авіакомпанії світу зіткнулися з найгіршою за півстоліття «обстановкою для виручки» – IATA» від 09.12.2008 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.finmarket.ru/z/news/news.asp?id=1027929&hot=1068961>
2. Інформаційна мережа Bloomberg. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.bloomberg.com/>
3. Крила. Усе про українську авіацію: «Аеросвіт» підтвердив обсяги падіння авіаперевезень» від 25.12.2008 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.wing.com.ua/content/view/5070/37/>
4. Самофалова О. «Голова Мінтрансу чекає падіння ринку авіаперевезень на 10 % у наступному році» Rb.ru ділова мережа від 31.12.2008 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rb.ru/topstory/business/2008/12/09/180746.html>
5. Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukraviatrans.gov.ua>

6. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.iata.org/index.htm>

7. Офіційний сайт Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.icao.int/>

8. Транспортний сервер Москви – Електронне видання «Плоский штопор/ кризис коснулся авиаперевозок» від 07.12.2008 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mosgortrans.net/index.php?article=9616>

9. Хроніки перманентної кризи в Україні «Криза добрала-ся до українських авіаперевізників» від 05.12.2008 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://crisis.in.ua/19.htm>

A. Yevtushenko, M. Sikerina

AIRLINES IN GLOBAL RECESSION CONTEXT

In the article the analysis of the systems of problems and progress of world airlines trends is executed in the conditions of global economic crisis market of air transportations. Unity of problems is marked them current and strategic development and possibility of their overcoming by the way of structural changes in industries and improvements of administrative tool. Outlined actual directions of theoretical developments, which can promote efficiency of work of airlines in the noted terms.

Keywords: airlines, global economic crisis, passenger transportations, financial indexes.

© А. Євтушенко, М. Сікеріна
Надійшла до редакції 14.04.2009

УДК 336.717

ФІНАНСОВО–ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ КАПІТАЛІЗАЦІЄЮ БАНКІВ

ПЕТРО ЄГОРОВ,

професор, доктор економічних наук, завідувач кафедри фінансів та банківської справи Донецького національного університету

ВАЛЕРІЯ ВОЛКОВА,

аспірант Донецького національного університету

Стаття присвячена обґрунтуванню необхідності розробки ефективного фінансово-економічного механізму управління капіталізацією банківських установ, адекватного економічним умовам, які склалися. Проаналізовані основні показники, які застосовуються при різних видах аналізу власного капіталу банку. Розроблена модель економічної динаміки банку.

Ключові слова: Україна, капіталізація банків, модель економічної динаміки банку.

Постановка проблеми. Надійна й потужна банківська система є найважливішим чинником економічного росту держави. В умовах світової економічної кризи й загострення конкурентної боротьби на вітчизняному ринку особливої ваги набувають підходи до нарощування бази капіталу банків. Реалізація політики банків, спрямованої на формування достатнього обсягу власного капіталу, здійснюється через відповідний фінансово-економічний механізм. Саме тому особливо актуальною в сучасних умовах є розробка методичної бази, яка б урахувала особливості процесу формування власного капіталу банку й трансформувала її в комплекс відповідних управлінських процедур.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Якщо питання обґрунтування необхідності управління капіталізацією банку перебувають у полі зору багатьох

вітчизняних учених, зокрема, І. Дьяконова, П. Матвієнка, С. Міщенко, К. Черкашина [1 – 4], то фінансово-економічний механізм управління капіталізацією банку розглянутий ще не достатньо.

Метою статті є розробка фінансово-економічного механізму управління капіталізацією банків та інструментів його реалізації і пояснення його значущості для динамічного розвитку банківської системи у сформованих умовах господарювання.

Виклад основного матеріалу. Фінансово-економічний механізм як складова частина господарського механізму не може існувати поза межами єдиного механізму управління. Будучи частиною господарського механізму, він включає способи й методи впливу на відтворювальний процес, а також їхню реалізацію в управлінні банківською системою.

В економічній літературі найчастіше зустрічають-

№ 4 (95) червень 2009 р.