

РІШЕННЯ ЗАДАЧІ ОПЕРАТИВНОЇ ДІАГНОСТИКИ РИЗИКУ БАНКРУТСТВА АВІАПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ СВІТОВОЇ ФІНАНСОВОЇ КРИЗИ

У статті розглядаються найбільш інформативні фінансово-економічні показники, що відбивають ризик виникнення банкрутства авіапідприємства в умовах світової фінансової кризи

The article has covered most informative and efficient financial and economical indicators that reflect risk of appearance of bancrurpency of aircraft manufacturers during world financial crisis.

Постановка проблеми. У рамках функціонування ринкової економіки важливе місце займає розробка і застосування об'єктивних методів прогнозування ризику виникнення банкрутства господарюючих суб'єктів. Сфера застосування зазначеного інструментарію і зацікавлені в одержуваній при цьому інформації споживачі - кредитні установи і комерційні кредитори, лизинго- і орендодавці, страхові компанії, постачальники товарів, послуг і інших довгострокових бізнесів-партнерів, акціонери, інвестори підприємства, а також органи державного регулювання, відповідальні за вироблення і проведення державної політики у відповідній галузі чи регіоні.

Особливо важливе значення при прогнозуванні ризику банкрутства в цивільній авіації має застосування об'єктивних методів, унаслідок високої капіталоємності і, відповідно, довгострокової інерції прийняття рішень, а також через тісний зв'язок між можливістю підтримки безпеки польотів повітряних судів і наявністю стабільного фінансового забезпечення виробничої діяльності авіапідприємств, що різко підвищує ціну помилок, допущених в області керування і державного регулювання авіаційної діяльності.

З вищесказаного також зрозуміло, яку важливу роль може грати інформація

про ризик банкрутства авіапідприємства для прийняття обґрунтованих рішень в області сертифікації і ліцензування авіаційної діяльності органами, відповідальними за забезпечення безпеки польотів, захист інтересів споживачів і ефективне функціонування авіатранспортного ринку.

Недостатня наукова розробка зазначених питань і важливість їхнього рішення для повітряного транспорту України як однієї з ведучих галузей економіки країни визначають актуальність теми даної статті.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Особливості аналізу неплатоспроможних організацій викладалися в працях відомих вітчизняних і закордонних економістів: М.С. Абрютиної, Э. Альтмана, В.П. Астахова, М.И. Баканова, СБ. Барнгольц, Л.А. Бернстайна, Н.А. Блатова, Н.Р. Вейцмана, Л.Т. Гіляровської, Л.В. Донцової, О.В. Ефімової, В.В. Ковальнової, Б. Коласса, М.Н. Крейниної, Н.П. Любушина, М.В. Мірошник, Е.В. Негашева, Н.А. Никифорової, В.Д. Новодворського, Г.Ф. Савицької, Р.С. Сайфуліна, Е.С. Стоянової, Э. Хелферта, А.Д. Шеремета, Р. Екклза. Основна увага в них приділяється розробці універсальних способів прогнозування банкрутства як фінансово-економічного явища. Такі методики не здатні охопити все різноманіття сучасних факторів, що визначають неспроможність транспортних організацій.

Формулювання мети статті. Спільний бізнес з ненадійним партнером - потенційним банкрутом веде до фінансових втрат, що визначає важливість проблеми, що буде розглянута в даній статті.

Виклад основного матеріалу. За офіційною інформацією Державної авіаційної адміністрації [1] на ринку пасажирських перевезень України працює 36 вітчизняних авіакомпаній причому близько 90 відсотків загальнодержавних пасажирських перевезень здійснює 5 авіакомпаній - лідерів: "Аеросвіт", "Міжнародні авіалінії України", "Донбасаеро", "Українські Середземноморські авіалінії" та "Дніпроавіа".

Ситуація, що склалася на сьогоднішній день у світовій галузі авіаперевезень, підтверджує той факт, що ринок повітряних перевезень дуже чуттєвий до політичної й економічної нестабільності. Так сьогодні українські авіакомпанії зазнають збитків через фінансову кризу і змушені скорочувати рейси.

У складному фінансовому становищі опинилася найбільша українська авіакомпанія "Аеросвіт". Вона в терміновому порядку вже скасувала рейси по 14 напрямам. Було скорочено рейси як внутрішнього, так і міжнародного

напрямку. Так, з листопада 2008 по квітень 2009 року компанія закриває внутрішні рейси з Києва по напрямках у Харків, Ужгород, Чернівці й Івано-Франківськ. З міжнародних рейсів компанії постраждають перельоти в Китай, Індію, європейські напрямки, а також маршрут на Нью-Йорк.

Слідом за "Аеросвітом" свої рейси скорочують компанії "Дніпроавіа" і "Українські Середземноморські авіалінії". "Дніпроавіа" згортає частину перельотів із Дніпропетровська в Київ, Івано-Франківськ, Ужгород і Одесу. А "Середземноморські авіалінії" вже урізали частину рейсів по маршруту Київ - Тегеран. [2]

Головні причини, за якими авіакомпанії несуть збитки - зниження пасажиропотоку і високі ціни на паливо. Ціна тонни авіапалива в Україні на 300-400 доларів вище, ніж в інших країнах.

Інші українські авіаперевізники також мають істотні фінансові труднощі. Завантаження на їхніх рейсах коливаються на рівні 30-40%. Це змушує компанії максимально оптимізувати витрати.

Збитками авіакомпаній уже стурбовані в контролюючому органі - Державної авіаційної адміністрації. Не виключено, що багато авіакомпаній закінчать 2008 рік зі значними збитками. На думку глави авіаадміністрації, збитки цих компаній потягнуть за собою падіння доходів аеропорту "Бориспіль".

Крім того, висока капіталоємність, властива авіатранспортної галузі, породжує нееластичну пропозицію на ринку авіаперевезень. З іншого боку, попит на авіаперевезення, на якому відбиваються сезонні коливання, уподобання пасажирів, міграція, політичні й економічні кризи, є дуже еластичним. Невідповідність між нееластичною пропозицією та еластичним попитом впливає на стан авіатранспортного ринку.

З метою перевірки фінансово-економічної спроможності виконання експлуатантами норм і правил з питань безпеки авіації Державіаслужба уповноважена проводити перевірку експлуатантів за наступними показниками:

1. Наявність бізнес-плану, який засвідчує можливість діяльності експлуатанта, та гарантії його виконання;
2. Сплата за державні послуги, що пов'язані зі здійсненням авіаційної діяльності, обов'язковість яких установлюється чинним законодавством;
3. Виплата заробітної платні працівникам експлуатанта та укомплектованість штатного розкладу персоналом у частині, що стосується авіаційної діяльності

експлуатанта;

4. Відсутність простроченої кредиторської заборгованості за всіма видами забезпечення, пов'язаними зі здійсненням авіаційної діяльності, а саме: оренда або лізинг повітряних суден, обов'язкове авіаційне страхування, технічне обслуговування, аеронавігаційне обслуговування, метеозабезпечення, аеропортове обслуговування, пошукові й рятувальні роботи;

5. Відсутність простроченої фінансової заборгованості за договорами та зобов'язаннями, пов'язаними зі здійсненням авіаційної діяльності [3].

Для адекватного рішення задачі оперативної діагностики ("експрес-аналізу") ризику банкрутства застосовуються методики, що як правило створюються на основі масового статистичного обстеження підприємств визначених регіонів і галузей і базуються на даних публічної фінансової і статистичної звітності підприємств, розділених, відповідно на групи, у залежності від наявності і часу застосування або незастосування до них процедур, передбачених законодавством про банкрутство.

Враховуючи, що істотний вплив на розробку підходів прогнозування банкрутства авіапідприємств мають фактори, не характерні для інших галузей діяльності, такі як найвищий рівень ризику, тверді вимоги до безпеки польотів, більш сильна залежність фінансових результатів від зовнішніх світових і внутрішньодержавних факторів, оскільки цивільна авіація - найбільш чутлива складова національної інфраструктури, серед найбільш інформативних фінансово-економічних показників (факторів), що відбивають стан майна й ефективність діяльності авіапідприємств і ризик виникнення банкрутства (прогнозування потенційного банкрутства здійснюється, як правило, на тимчасовому прогностичному інтервалі до 18 місяців) можна виділити:

1. Середньомісячна виручка, від реалізації авіаперевезень, робіт, послуг ;
2. Чистий оборотний капітал, підприємства на останню звітну дату;
3. Період обороту дебіторської заборгованості й інших оборотних активів;
4. Прибутковість діяльності, (сальдо нерозподіленого прибутку (+) і непокритого збитку (-) звітного періоду плюс амортизаційні відрахування за звітний період, поділені на виручку від реалізації авіаперевезень, робіт, послуг у звітному періоді, у %);
5. Продуктивність основного капіталу (віддача позаборотних активів);
6. Рівень заборгованості перед бюджетом.

Найбільш інформативним фактором, що визначає імовірність настання

банкрутства авіапідприємства, є не такі широко розповсюджені в нормативних документах і практиці аналізу банкрутства і фінансового оздоровлення показники, як коефіцієнт поточної ліквідності або коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами, а показник прибутковості діяльності, що дорівнює відношенню (у %) чистого грошового потоку (амортизація плюс чистий прибуток або мінус загальний збиток) до виторгу від реалізації авіаперевезень, робіт, послуг. Зазначений фактор значною мірою визначає прогнозний вектор зміни, динаміку фінансово-економічного стану підприємства, здатність підприємства за рахунок ефективної (неефективної) діяльності поліпшити (погіршити) поточний фінансово-економічний стан, ліквідувавши наявний дефіцит капіталу, чи навпаки, утративши раніше накопичений капітал.

На другому місці по значимості (інформативності) при прогнозуванні ризику банкрутства знаходиться показник рівня наявності (+)/дефіциту (-) чистого оборотного капіталу (відношення чистого оборотного капіталу до середньомісячного виторгу), що характеризує фінансово-економічний стан підприємства в статистиці (досягнутий рівень) і також по прогностичній здатності перевершує такі традиційні показники, як коефіцієнт поточної ліквідності чи коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами.

При прогнозуванні ризику банкрутства в умовах вітчизняного авіатранспортного ринку, що характеризується недостатньо налагодженою дисципліною взаєморозрахунків і, відповідно, уповільненою оборотністю оборотних коштів, основну частину яких складає дебіторська заборгованість, важливим фактором є облік середніх темпів обороту дебіторської заборгованості й інших оборотних активів. У цьому випадку значна частина простроченої (понад три місяці) заборгованості, при прогнозуванні перспективної платоспроможності, може інтерпретуватися (на прогнозному інтервалі до 18 місяців) як безнадійна.

Ще один висновок який можна зробити це те, що ріст майна авіапідприємства (позаоборотних активів, що може мати місце при укрупненні підприємств) не призводить автоматично до підвищення його фінансової стійкості і зниження ризику банкрутства, причому часто може мати місце зворотний ефект. Для зниження ризику банкрутства, розширення майна повинне супроводжуватися розширенням продуктивного використання основного капіталу (ростом віддачі позаоборотних активів, фондів віддачі й

інших показників інтенсивного використання позаоборотних активів, що знижує ризик виникнення банкрутства).

Висновки. Регулярний моніторинг ризику банкрутства; спрощення існуючої системи контролю фінансово-економічного стану для фінансово стійких авіапідприємств; жорсткість системи контролю за фінансово-економічним станом фінансово нестабільних компаній (включаючи контроль за розробкою і реалізацією планів фінансового оздоровлення) з метою побудови легітимних процедур, сприятимуть обмеженню діяльності і послідовному витисненню з авіатранспортного ринку економічно нежиттєздатних авіакомпаній. У цілому це буде сприяти створенню середовища, що сприяє реальним діям по добровільній інтеграції авіакомпаній і прискореному нагромадженню інвестиційних ресурсів і капіталу економічно сильними перспективними авіаперевізниками.

Список літератури

1. „Підсумки діяльності авіаційної галузі України за I півріччя 2008 року”
<http://www.avia.gov.ua/news/>
2. „Финкризис сокращает работу украинским авиакомпаниям”
<http://www.wing.com.ua/content/view/4872/37/>
3. Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації „Про затвердження Інструкції про порядок перевірки фінансово-економічної спроможності виконання експлуатантами норм і правил з питань безпеки авіації” N 768 від 17.10.2005