

## ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ФІНАНСОВІ ВЗАЄМВІДНОСИНИ АВІАКОМПАНІЙ

*Розглянуто основні фактори, що здійснюють значний вплив на фінансові взаємовідносини, які виникають між авіакомпаніями та суб'єктами авіаційного ринку послуг. Ключові слова: фінансові взаємовідносини; собівартість; оборотність обігових коштів; валютні ризики; ризик нездійснення розрахунків.*

*Rассмотрены основные факторы, которые осуществляют значительное воздействие на финансовые взаимоотношения, возникающие между авиакомпаниями и субъектами авиационного рынка услуг. Ключевые слова: финансовые взаимоотношения; себестоимость; оборачиваемость оборотных средств; валютные риски; риск неосуществления расчетов.*

*Considered the main factors that make significant influence on financial relationships which occur between aviation companies and parties of aviation – services market. Keywords: financial relationships, cost, working capital funds, foreign currency risks, the risk of not making payments.*

**Постановка проблеми.** В період становлення незалежності України відбувалося реформування економіки, яке призвело до складних процесів як для країни в цілому, так і для окремих галузей економіки. Саме в цей час багато її галузей почали переходити до ринкової системи господарювання. Винятком не стала і авіаційна галузь. Почали з'являтися вітчизняні авіакомпанії з різними формами власності. Всі вони мали єдину мету - отримання максимального прибутку від авіаційної та неавіаційної діяльності.

За свої послуги авіакомпанія отримує кошти, які надходять до неї через різні в залежності до прийнятої авіакомпанією політики системи взаєморозрахунків [1].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій з проблемами** показує, що на сьогодні ця проблема недостатньо опрацьована з боку ані економістів авіакомпаній, ані вітчизняних та зарубіжних вчених. Тому розгляд факторів, які здійснюють вплив на фінансові взаємовідносини авіакомпаній потребує детальних та глибоких досліджень.

**Метою статті** є характеристика кожного з факторів впливу, які пропонуються управлінням авіакомпаній, що здійснюють оцінку ефективності функціонування фінансових взаємовідносин.

**Викладення основного матеріалу.** До основних факторів впливу на фінансові взаємовідносини авіакомпаній пропонується віднести:

- собівартість;
- оборотність обігових коштів;
- валютні ризики;
- ризик нездійснення розрахунків.

Собівартість – грошовий вираз витрат підприємства на виробництво та реалізацію продукції. Собівартість комплексно характеризує використання всіх

видів ресурсів підприємства, вона є одним з важливих показників ефективності виробництва. Адаже зниження собівартості є одним з основних інструментів збільшення прибутку підприємства, джерело його виробничого і соціального розвитку.

Для авіаційних компаній собівартістю являються витрати пов'язані з наданням авіаційних послуг. Під авіаційними послугами розуміються послуги з перевезення пасажирів, багажу та вантажу. Так, здійснюючи свою виробничу діяльність, авіакомпанія несе певні експлуатаційні витрати, які можна розділити на дві групи: прямі та непрямі. Прямі затрати по способу формування діляться на прямі змінні, тобто витрати, які авіакомпанія несе здійснюючи сам процес перевезення, і прямі постійні – витрати, які авіакомпанія несе по утриманню авіаційної техніки і льотного складу [2].

До собівартості фінансових взаємовідносин авіакомпанії можна віднести:

- затрати пов'язані з виготовленням та обробкою бланків суворої звітності;
- затрати пов'язані із сплатою комісійних посередникам, які допомагають авіакомпанії здійснювати продаж її послуг;
- затрати, які авіакомпанія несе при невиконанні умов договору щодо фінансових взаємовідносин.

Щодо наступного фактора, то в економічній літературі існують різні підходи до визначення сутності оборотних коштів. Деякі з економістів спрощено трактує їх як «предмети праці», «матеріальні активи», «гроші, що обертаються». Найчастіше можна натрапити на два визначення оборотних коштів [3-5].

По-перше, оборотні кошти - це грошові ресурси, які вкладено в оборотні виробничі фонди і фонди обігу для забезпечення безперервного виробництва та реалізації виготовленої продукції. В нашому випадку це надання послуг авіакомпанією з перевезення пасажирів, багажу та вантажу.

По-друге, оборотні кошти - це активи, які протягом одного виробничого циклу або одного календарного року можуть бути перетворені на гроші.

Функціонування оборотних коштів розпочинається з моменту їх формування і розміщення. Залежно від розміщення, умов організації і реалізації послуг оборотні кошти авіакомпанії мають різний рівень ліквідності, а отже, і ризику використання. Практика господарювання підтверджує, що найбільш ліквідними і з найменшим ризиком є кошти в касі, на розрахункових і валютних рахунках в установах банку, вкладені в цінні папери. Менш ліквідною частиною з певним ризиком вкладення вважається дебіторська заборгованість покупців. Остання, в свою чергу, може бути менш чи більш ліквідною. Це стосується строкової і простроченої дебіторської заборгованості щодо наданих авіаційних послуг, яка на даний час часто зустрічається при розрахунках між авіакомпаніями.

Не менш важливою є інформація про стан оборотних коштів. Він характеризується насамперед наявністю їх на певну дату. Порівняння фактичної наявності оборотних коштів з нормативом дає змогу визначити брак або

надлишок власних оборотних коштів авіакомпанії. Брак власних оборотних коштів означає перевищення нормативу оборотних коштів над фактичною наявністю їх. Він може виникнути з вини самої авіакомпанії, інших авіакомпаній, у результаті зміни умов господарювання не взятих до уваги своєчасно, через стихійне лихо та інших причин.

Основними причинами браку власних оборотних коштів можуть бути: погана робота маркетингової служби, невиконання планів прибутку, слабка відповідальність авіакомпанії за формування і збереження власних оборотних коштів та їх нецільове використання, несвоєчасне фінансування приросту нормативу оборотних коштів, наявність дебіторської заборгованості тощо.

Надлишок власних оборотних коштів створюється в авіакомпанії у разі перевищення розмірів оборотних коштів понад визначені їх нормативи, необхідні для задоволення постійних мінімальних потреб при наданні авіаційних послуг. Він може виникнути у разі перевиконання плану прибутку, неповного внеску платежів до бюджету, неповного використання прибутку на цілі, передбачені фінансовим планом.

За сучасних умов господарювання перевищення фактичної наявності власних оборотних коштів над нормативом – явище в діяльності авіакомпаній досить рідкісне.

Третім не менш важливим фактором, який має вплив на фінансові взаємовідносини авіакомпаній є валютні ризики.

Оскільки між країнами світу існують міжнародні економічні зв'язки (міжнародна торгівля товарами та послугами, міжнародний рух капіталу та інше) у всіх галузях то і відбувається рух грошей між цими країнами. У світі не існує єдиної грошової одиниці в якій би виражались всі грошові операції, тому в різних країнах вони виражаються у різних валютах. В зв'язку з цим для проведення розрахунків між національними грошовими одиницями країн встановлюється відношення, яке називається валютним курсом. Нестабільність, коливання валютних курсів і є причиною валютних ризиків. Сам факт появи валютного ризику пов'язаний з виникненням відкритої позиції – невідповідністю між зобов'язаннями та вимогами банку по тій чи іншій іноземній валюті. Зрозуміло, що при закритій позиції ризик від коливань валютного курсу майже відсутній. При появі короткої позиції банк буде вимушений прикупати валюту по новому курсу, а віддавати по старому, або приймати по-старому, а продавати по-новому. Втрати можуть виникнути і при довгій позиції, коли приймати валюту прийдеться по курсу більш низькому або високому, ніж вказано в договорі.

Головним чинником валютних ризиків є короткострокові та довгострокові коливання обмінних курсів, що залежать від попиту й пропозиції валюти на національних і міжнародних валютних ринках. У довгостроковому періоді визначальну роль відіграє загальний економічний стан країни, рівень виробництва, збалансованість основних макроекономічних пропорцій, обсяги зовнішньої торгівлі тощо, а в короткостроковому – збалансованість окремих ринків і загальний стан ринкового й конкурентного середовища. Коливання

кількісних показників окремих чинників та їх певне співвідношення відіграють вирішальну роль у змінах валютних курсів, а тому можуть мати суттєвий вплив на характер виникнення і рівень валютного ризику.

Під валютним ризиком розуміють можливість грошових втрат в результаті коливань валютних курсів [6]. Розрізняють «конверсійний» (готівковий) ризик валютних збитків по конкретним операціям в іноземній валюті і «трансляційний» (бухгалтерський) ризик збитків при переоцінці активів і пасивів, прибутку закордонних філій в національну валюту. В широкому плані валютний ризик складається в незбалансованості активів і пасивів в кожній валюті по термінам і сумах. Необхідно також враховувати, що зміна курсових співвідношень може призвести до довгострокових негативних наслідків через падіння конкурентоспроможності.

Щодо управління валютними ризиками, то воно передбачає визначення його ступеня, оцінку можливих наслідків та вибір методів страхування. Першочерговий етап у визначенні ступеня валютного ризику полягає в його ретельному аналізі і оцінці можливих збитків та інших наслідків, так як від цього залежить вибір конкретного методу захисту. Значна кількість транснаціональних компаній і транснаціональних банків сьогодні мають свої системи оцінки валютних ризиків і вибору методів захисту, які залежать від характеру діяльності і економічної стратегії, організаційної структури, складу активів і пасивів інституту. Для транснаціональних компаній оцінка ризиків необхідна при включенні результатів діяльності закордонних компаній в баланс всієї групи.

Основною валютою пред'явлення рахунків по пасажирським перевезенням, чартерам, розрахункам по пулам, нетранспортним розрахункам по МСО є валюта розрахунків Clearing House IATA, якщо розрахунки здійснюються через IATA. Якщо ж розрахунки здійснюються за межами Clearing House IATA, то розрахунки здійснюються в доларах США чи фунтах стерлінгах.

При розрахунках по пасажирам застосовується наступні правила переведення валюти: тарифи та збори по платному багажу у валюті країни оплати перевезення переводяться в долари США чи фунти стерлінги і, якщо це не валюта пред'явника, то вона конвертується у валюту пред'явника.

Якщо перевезення пасажирів починається за межами оплати перевезення, рахунки розраховуються на підставі суми, отриманої у валюті країни оплати перевезення. Переведення здійснюється по п'ятиденному курсу Clearing House станом на 20 число місяця, що передує фактичному місяцю продажу.

У разі якщо середній курс переведення за повний поточний місяць не вказаний у курсовому бюлетені Clearing House, авіакомпанія замість цього пропущеного курсу використовує середнє арифметичне із середнього курсу 5 днів поточного місяця і 5 днів попереднього місяця.

В результаті такого переведення валюти авіакомпанії втрачають на курсових різницях, особливо це гостро відчувати вони почали в період сьогоденної економічної кризи. Щоб не втратити на валютних різницях авіакомпанії при укладанні угод щодо фінансових взаємовідносин за надані

авіаперевезення понині обов'язково узгоджувати валюту та період за який повинний здійснитися розрахунок між ними.

Ризики нездійснення розрахунків грають не останню роль при фінансових взаємовідносинах між авіаперевізниками, адже чимало вітчизняних авіакомпаній являються боржниками перед своїми партнерами, які допомагають здійснювати їм їх комерційну діяльність. В результаті не отримання коштів у авіакомпаній виникають дебіторські заборгованості, які призводять до зменшення оборотності обігових коштів. Це в свою чергу призводить до збільшення собівартості розрахунків, зниження ліквідності авіакомпанії, а також у випадку нестачі власних коштів до залучення позичкових.

**Висновки.** Отже, виходячи з вище викладеного можна зробити висновок, що при здійсненні фінансових взаємовідносин авіакомпаніям необхідно враховувати вплив собівартості, оборотності обігових коштів, валюти та ризику нездійснення розрахунків, оскільки саме ці фактори мають значний вплив на канали проходження коштів в результаті здійснення фінансових розрахунків між учасниками авіаційного ринку послуг.

#### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Попович О.В. Сучасні системи взаєморозрахунків на ринку авіаперевезень України [Текст] //Формування ринкових відносин в Україні. – 2007. – №5. – С. 89-92.
2. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины: [монография] [Текст] / Ю.Ф.Кулаев. – К.: Издательство “Феникс”, 2004 – 667 с.
3. Фінанси підприємств: Підручник [Текст] / Керівник авт. кол і наук. ред. Проф. А.М. Поддєрьогін 3-тє вид., перероб. та доп. - К.: КНЕУ, 2000. – 460 с.
4. Грідчина М.В. Фінанси: Навч. посіб. [Текст] – К.: Укр. – фін. Інститут менеджменту і бізнесу, 1998. – 64 с.
5. Л. Я. Аврашков. Экономика предприятия: Учебник для вузов. [Текст] – М.: ЮНИТИ, 1998. – 742 с.
6. Валютный портфель и валютное регулирование. Учебное пособие [Текст] / Под ред. М. Н. Платоновой. – М.: Издательство БЕК., 1996.– 457 с.