

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВІАТРАНСПОРТУ

В статті розглянуті показники економічної ефективності діяльності підприємств галузі транспорту, які впливають на фінансову стійкість підприємства та рівень економічної ефективності галузі в цілому, а також чинники, на які слід звертати особливу увагу при обчисленні вищезазначених показників. Ключові слова: авіапідприємство, економічна ефективність, капітальні вкладення.

В статье рассмотрены показатели экономической эффективности деятельности предприятий отрасли транспорта, которые влияют на финансовую устойчивость предприятия и уровень экономической эффективности отрасли в целом, а также факторы, на которые следует обращать особое внимание при исчислении вышеупомянутых показателей. Ключевые слова: авиапредприятие, экономическая эффективность, капитальные вложения.

In the article the considered indexes of economic efficiency of activity of enterprises industries of transport, which influence on financial firmness of enterprise and level of economic efficiency of industry on the whole, and also factors on which it follows to turn the special attention at the calculation of afore-mentioned indexes. Keywords: airline, economic efficiency, capital investments.

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку економіки України характеризується поступовим підйомом після тривалого спаду в переважній більшості галузей національного господарства. Однак певне поживлення в економіці не носить масового характеру, а робота багатьох підприємств залежить від ефективного вирішення задач їхнього виживання. Тому в даний час для керівництва більшості підприємств питання підвищення ефективності їх діяльності набувають першочергового значення.

Як відомо, кожне підприємство, незалежно від профілю його діяльності, зацікавлене в підвищенні ефективності виробництва, для чого необхідна точна її оцінка, яка може бути отримана тільки на основі поглибленого аналізу ситуації і врахування великої кількості обставин. Щоб зрозуміти, яким чином можна налагодити ефективну виробничу діяльність та ефективно підтримувати досягнутий сталий розвиток підприємства, необхідно ознайомитись з показниками ефективності і зрозуміти їх економічний зміст.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розробці теоретичних, практичних і методологічних питань розвитку та підвищення ефективності діяльності авіапідприємств присвячені роботи таких вчених-економістів як Загорулько В.М., Коба В.Г., Кулаєв Ю.Ф., Мова В.В., Юн Г.М., Ященко Л.А., та ін.

Мета статті. Оскільки підвищення ефективності - ключова проблема розвитку й функціонування авіатранспорту на сучасному етапі, то завдання підвищення ефективності авіатранспорту полягає у встановленні найбільш

загальних взаємозв'язків у галузі з метою виявлення основних факторів росту ефективності авіатранспорту, які і розглянуті в даній статті.

Виклад основного матеріалу. Для вимірювання і оцінки рівня ефективності виробництва на підприємстві, як і на рівні суспільного виробництва, як правило, будується система показників ефективності. Остаточний висновок, з огляду на отримані дані, має зробити експерт, який робить аналіз цієї системи показників, враховуючи певні неформальні обставини, власний досвід, можливо, інтуїтивні міркування, прогнози і вже на основі всього цього зробить висновок [1, 2].

Основні показники економічної ефективності, які найчастіше застосовуються в галузі транспорту, згруповано в табл.1. Беручи до уваги специфіку роботи авіакомпаній, можна сказати, що кількісними показниками діяльності авіакомпанії є обсяг перевезених пасажирів, вантажів та пошти, пасажиро- та вантажооборот, наліт годин, а якісними показниками авіакомпанії – коефіцієнт комерційного завантаження, регулярність польотів, безпека польотів, претензії замовників на якість обслуговування тощо.

Одним із головних показників, які характеризують ефективність функціонування транспортних підприємств, є рентабельність доходу від звичайної діяльності, а основним фактором для її розрахунку є дохід від надання послуг. Саме він значною мірою впливає на формування фінансового результату (прибутку або збитку) від звичайної діяльності. Для його передбачення потрібно врахувати низку чинників [3]:

а) забезпечення конкурентоспроможної позиції на ринку. Важливим фактором одержання прибутку є оборотні ресурси. Вкладаючи кошти в реконструкцію, розширення, технічне переозброєння, тобто здійснюючи капітальні (реальні) інвестиції у власне виробництво, підприємство через певний час отримує нові основні фонди;

б) виконання плану з надання послуг;

в) платоспроможність покупців, яка характеризується готовністю контрагентів (компаній-замовників або партнерів) розраховуватись по зобов'язанням вчасно та у повному обсязі;

г) рівень маркетингової діяльності, яка полягає в розробці та проведенні маркетингових заходів по роботі з контрагентами підприємства: аналіз запитів та можливостей цільової аудиторії, їх заохочення, стимулювання, розробка нових систем через застосування раніше не використовуваних фінансових інструментів (факторинг, кредитування тощо) або поліпшення умов розрахунків (система знижок, тощо).

На нашу думку, до складу узагальнюючих показників підвищення ефективності виробництва авіапідприємств, крім включених у вищезгадану табл. 1, можна віднести ще:

- темп росту пасажирообороту й пошто-вантажообороту;
- темп росту доходів з основної діяльності;
- ефективність використання ресурсів, що беруть участь у створенні транспортної продукції;

- відносну економію основних виробничих фондів, нормованих оборотних засобів, матеріальних витрат (без амортизації), фонду оплати праці;
- поточні витрати на 1 гривню доходу й на 10 приведених тонно-кілометрів;
- продуктивність праці працівників основної діяльності.

Таблиця 1

Показники економічної ефективності діяльності транспорту

Групи	Показники
1. Узагальнюючі	1.1 Обсяг доставлених пасажирів, вантажу 1.2 Доходи на 1 т., на 1 од. вантажного місця 1.3 Прибуток на 1 т., на 1 од. вантажного місця 1.4 Рентабельність, яка визначається як відношення суми балансового прибутку до середньорічної вартості основних виробничих фондів і нормованих оборотних засобів 1.5 Собівартість доставки 1 т., 1 од. вантажного місця
2. Часткові	2.1 Виробіток на 1 людину виробничого персоналу
3. Ефективність використання живої праці	3.1 Трудомісткість доставки 1 т., 1 од. вантажного місця 3.2 Темп росту продуктивності праці 3.3 Частка приросту обсягів (доходів) від доставки пасажирів і вантажів за рахунок росту продуктивності праці 3.4 Абсолютне та відносне вивільнення виробничого персоналу за рахунок росту продуктивності праці 3.5 Абсолютна та відносна економія фонду зарплати
4. Ефективність використання основних виробничих фондів та капіталовкладень	4.1 Фондовіддача (визначається як відношення обсягу перевезень до вартості основних виробничих фондів) 4.2 Фондоємність доставки 1 т., 1 од. вантажного місця 4.3 Величина прибутку на 1 грн. капітальних вкладень 4.4 Термін окупності капітальних вкладень, який характеризується відношенням капітальних вкладень до приросту прибутку, отриманого в результаті цих затрат
5. Ефективність використання пального та електроенергії	5.1 Витрати пального та електроенергії на доставку 1 т., 1 од. вантажного місця 5.2 Коефіцієнт корисного використання пального
6. Ефективність якості продукції	6.1 Частка вантажів, термін доставки яких не перебільшив нормативних 6.2 Частка вантажів, доставлених збережено 6.3 Доходи (збитки) через скорочення (продовження) термінів доставки вантажів на 1 грн. доходів (витрат) 6.4 Збитки через незбережену доставку вантажів на 1 грн. витрат

До показників підвищення ефективності використання основних виробничих фондів і капітальних вкладень також можна віднести наступні:

- фондвіддача літако-вертолітного парку - перевезення в розрахунку на 1 гривню середньорічної вартості літако-вертолітного парку;
- річна продуктивність літако-вертолітного парку за типами авіаційної техніки (розраховується, виходячи з обсягу робіт в приведених тонно-кілометрах, виконаному протягом планового періоду на одному середньоспівковому літаку даного типу);

- наліт годин на одному середньоспиритовому літаку (за типами авіаційної техніки);
- оборотність оборотних коштів - доходи й обсяг робіт на 1 гривню середньорічної вартості нормованих оборотних засобів;
- відношення приросту загального обсягу робіт до капітальних вкладень, які його спричинили (обчислюється як частка від ділення приросту доходів на обсяг виробничих капітальних вкладень);
- питомі капітальні вкладення.

Оскільки останнім часом дуже гостро на авіапідприємствах стоїть питання про оновлення парку повітряних суден, особливу увагу слід приділити оцінці ефективності використання капітальних вкладень, яка теж має свої особливості, (показники ефективності використання капітальних вкладень наведені в табл.2) [4]. Тут розрізняють абсолютну та порівняльну ефективність капітальних вкладень. Абсолютна ефективність капітальних вкладень показує загальну величину їх віддачі; порівняльна ефективність розраховується з метою визначення кращого з можливих варіантів інвестування виробництва.

Проект з найменшим значенням Z вважається найкращим (більш доцільним до впровадження).

Ця формула виводиться з припущення, що об'єкт капітальних вкладень функціонуватиме нескінченний час з однаковими щорічними витратами. Звичайно, на практиці приклад такого об'єкта серед основних фондів (особливо серед їх активної частки) уявити важко. Це зрозуміло було й авторам даної методики, але необхідність забезпечити її простоту й зрозумілість змусила їх піти на компроміс.

Ефективність використання матеріальних ресурсів на авіапідприємствах оцінюється, як правило, за допомогою двох показників: матеріальних витрат (без амортизації) на одиницю перевезень, витрат авіаційного пального на одиницю виконаної роботи (за типами авіаційної техніки).

Однак з того факту, що в процесі виробництва досягнута певна економія ресурсів, ще не ясно, який реальний кінцевий результат виробничої діяльності авіатранспорту. Тому народногосподарський результат авіатранспорту визначається не будь-якою масою виконаних повітряних перевезень, а такими повітряними перевезеннями, які найбільшою мірою відповідають кінцевим цілям суспільства, приносять найбільший соціальний ефект.

Таблиця 2

Показники ефективності використання капітальних вкладень

	Назва	Визначення	Формула
Абсолютна ефективність	Коефіцієнт ефективності капітальних вкладень (витрат)	Відношення щорічного приросту прибутку від здійснення капітальних вкладень ($\Delta\Pi$) до суми капітальних вкладень (KB)	$k_{ef.KB} = \frac{\Delta\Pi}{KB}$; для новоствореного підприємства: $k_{ef.KB} = \frac{\Pi}{KB}$
	Термін окупності капітальних вкладень	Обернений до коефіцієнта ефективності капітальних вкладень. Відображає кількість років, за яку сума прибутку перекриє суму капітальних вкладень	$T_{ок} = \frac{KB}{\Delta\Pi} = \frac{1}{k_{ef}}$
Порівняльна ефективність	Зведені витрати	Дорівнює сумі поточних витрат на одиницю продукції за і-м варіантом (C_i) та добутку нормативного коефіцієнта ефективності ($k_{ef.норм.}$) та питомих (на одиницю продукції) капітальних вкладень за і-м варіантом. Найкращим буде варіант з мінімальним значенням зведених витрат	$Z_i = C_i + k_{ef.норм.}$

Слід додати, що система показників ефективності виробництва авіатранспорту повинна відбивати й соціальний аспект (рівень задоволення народного господарства й населення в повітряних перевезеннях). Проблема вдосконалення системи показників ефективності авіатранспорту відрізняється актуальністю й донині. При побудові системи показників ефективності авіатранспорту основний орієнтир повинен бути на максимальне задоволення потреб народного господарства й населення в повітряних перевезеннях (кінцеві соціально-економічні результати) [5, С.12-13]. Тому для того, щоб кількісно виразити єдність соціального й економічного ефектів авіатранспорту, необхідно розглядати загальний ефект його виробництва як перетин соціального й економічного ефектів.

Ця вимога може бути реалізована за допомогою наступної системи показників ефективності [5, С.12-13]:

$$W = W_c \cdot W_e, \quad (1)$$

де: W - узагальнений показник ефективності авіатранспорту; W_c - комплексний показник соціальної ефективності авіатранспорту; W_e - комплексний показник економічної ефективності авіатранспорту.

Комплексні показники W_c й W_e визначаються за формулами:

$$W_c = \frac{Q_{кр}}{Q_{попит}} \quad \text{та} \quad W_e = \frac{S_{норм}^{умов}}{S_{кр}^{умов}} \quad (2), (3)$$

де: $Q_{кр}$ - обсяг кінцевого результату виробництва авіатранспорту (кінцевого результату авіатранспортної продукції); $Q_{попит}$ - обсяг попиту народного господарства й населення на повітряні перевезення; $S_{норм}^{умов}$ - умовна нормативна собівартість одиниці авіатранспортної продукції; $S_{кр}^{умов}$ - умовна фактична собівартість одиниці кінцевої авіатранспортної продукції.

Обсяг кінцевої авіатранспортної продукції визначається за формулою:

$$Q_{кр} = K \cdot Q_{\phi}, \quad K = K_{\delta n} \cdot K_{pn} \cdot K_{yo} \quad (4), (5)$$

де: Q_{ϕ} - фактичний обсяг авіатранспортної продукції; K - коефіцієнт якості авіатранспортної продукції; $K_{\delta n}$ - коефіцієнт безпеки польотів; K_{pn} - коефіцієнт регулярності польотів; K_{yo} - коефіцієнт якості обслуговування пасажирів.

Фактичний (умовний) обсяг авіатранспортної продукції для авіапідприємства визначається за формулою:

$$Q_{\phi} = \frac{1}{2} Q_{ткм}^{екс} + L_{cp} \cdot Q_{т} \quad (6)$$

де: $Q_{ткм}^{екс}$ - обсяг робіт приписного парку повітряних суден, приведені тонно-кілометри; L_{cp} - середня дальність відправлень, км.; $Q_{т}$ - обсяг сумарних відправлень, т.

Як показують дослідження, узагальнений показник ефективності повітряного транспорту (формула 1) може бути представлений у вигляді системи трьох інших комплексних показників:

$$W = W_{нтп} \cdot W_{зм} \cdot W_{яр} \quad (7)$$

де: $W_{нтп}$ - комплексний показник рівня науково-технічного прогресу; $W_{зм}$ - комплексний показник рівня господарського механізму; $W_{яр}$ - комплексний показник якості роботи.

З даної формули видно, що аналіз загальної проблеми підвищення ефективності авіатранспорту може бути зроблений за допомогою аналізу трьох взаємозалежних комплексних проблем: проблеми розвитку науково-технічного прогресу, проблеми вдосконалення господарського механізму й

проблеми підвищення якості роботи у всіх ланках і на всіх ділянках виробництва авіатранспорту.

Для всебічної оцінки рівня й динаміки абсолютної економічної ефективності виробництва, результатів виробничо-господарської, а також комерційної діяльності підприємства поряд із наведеними основними варто використовувати також і специфічні показники, які відображають ступінь використання кадрового потенціалу, виробничих потужностей, устаткування, окремих видів матеріальних ресурсів тощо. На кожному підприємстві можуть глибоко вивчатись показники, що характеризують ефективність здійснених витрат на здійснення господарської діяльності: виробнича і повна собівартість, їхня частка в ціні продукції, обсяг реалізованої продукції на 1 гривню витрат і ін. Велике значення мають і показники ефективності використання ресурсів, обчислені на основі прибутку. Це показники рентабельності, які визначаються як співвідношення прибутку з усіма або окремими видами ресурсів або витрат.

Що стосується решти показників, наведених у вже згаданій табл.1, то вони використовуються відповідно до поставленої заздалегідь визначеної цілі вимірювання ефективності та способів використання результатів такого вимірювання. На практиці відомі дві постійні цілі:

- 1) узагальнення та оцінка ефективності діяльності виробничих підрозділів і функціональних служб з наступним визначенням пріоритетних напрямків, а також реальних механізмів впливу на позитивну динаміку діяльності в майбутньому;
- 2) порівняння рівнів ефективності господарювання, досягнутих даним підприємством, а також його конкурентами на ринку, щоб запобігти зниженню конкурентоспроможності й престижу у сфері бізнесу.

Висновки. Практичне використання системи показників економічної ефективності як в галузях, так і на підприємствах, передбачає, насамперед, орієнтацію підприємств чи галузей на інтенсивний шлях розвитку і досягнення більш високого рівня ефективності в динаміці, також виявлення резервів подальшого вдосконалення господарської діяльності підприємств (галузей) на основі впровадження досягнень науково-технічного прогресу, сучасної технології і поліпшення організації виробництва та створення діючого механізму підвищення ефективності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аксёненко А.Ф. Микроанализ и оценка внутреннехозяйственных резервов: [Текст] / Аксёненко А.Ф. – М.: Финансы, 1980. – 127с
2. Воронцовский А.В. Конечные результаты производства и методы их определения: [Текст] / Воронцовский А.В. – Л.: Изд-во Ленинградского ун-та, 1987. – 150с.
3. Горбенко О.В. Забезпечення ефективності функціонування підприємств в умовах невизначеності: дис. ... канд. екон. наук: 08.06.01: [Текст] / Горбенко Олександра Вікторівна. – К., 2006. – 163с.
4. Економіка підприємства: [навч. посіб.] [Текст] / [за ред. Шегди А.В.]. – К.: Знання-Прес, 2002. – 336с.
5. Голубев И.С. Воздушный транспорт: слагаемые эффективности: [Текст] / И.С. Голубев, А.А. Червоный. – М.: Знание, 1981. – 64с.