

**МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ВИЗНАЧЕННЯ ОБСЯГІВ РОБІТ (ФУНКЦІЙ)
ВИРОБНИЧИХ КОМПЛЕКСІВ АЕРОПОРТУ**

В статті обґрунтовано підхід до визначення умовних доходів груп підрозділів аеропорту, об'єднаних у виробничі комплекси, який дозволяє дати об'єктивну оцінку щодо ефективності їх діяльності в періоді, що розглядається, відносно відповідного періоду попереднього року.

Ключові слова: стимулювання, ефект, ефективність виробництва, прибуток, беззбитковість.

В статье обоснованно подход к определению условных доходов групп подразделов аэропорта, объединенных в производственные комплексы, который позволяет дать объективную оценку относительно эффективности их деятельности в периоде, который рассматривается, относительно соответствующего периода предыдущего года.

Ключевые слова: стимулирование, эффект, эффективность производства, прибыль, безубыточность.

In the article grounded going near determination of conditional profits of groups of subsections of air-port, incorporated in production complexes, which allows to give an objective estimation in relation to efficiency of their activity in a period which is examined, in relation to the proper period of previous year.

Keywords: stimulus effect, production efficiency, profit, break-even.

Постановка проблеми. Підвищення економічної ефективності діяльності аеропорту забезпечує ефективна робота його підрозділів. Виникає питання щодо визначення частини цього ефекту, яку можна віднести на користь того чи іншого підрозділу (групи підрозділів – комплексу) в загальний результат. Її визначення дозволить скласти об'єктивну оцінку керівникам відповідних підрозділів аеропорту. Для цього необхідно ввести в обіг поняття «умовний дохід» тобто обсяг робіт (функцій) виробничого підрозділу (комплексу) аеропорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові публікації практично відсутні. Економічна сутність показників умовного доходу підрозділів підприємства близька до системи розрахункових цін яка використовується для оцінки роботи підрозділів підприємства при впровадженні внутрішнього господарського розрахунку на підприємствах державної форми власності.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. При об'єднанні окремих підрозділів в виробничі комплекси невирішеним зостається питання щодо об'єктивної економічної оцінки цих структурних одиниць. Така оцінка неможлива якщо не визначено метод розрахунку обсягів виконаних робіт (функцій) виробничих комплексів аеропорту.

Мета статті. Обґрунтувати методичний підхід щодо визначення умовних доходів комплексів аеропорту з метою знаходження показників

економічної ефективності їх роботи і оцінки на цій основі діяльності управлінського складу комплексів.

Виклад основного матеріалу. В наукових дослідженнях з приводу матеріального стимулювання керівного складу підприємств в якості показників оцінки їх роботи використовується ціла гама показників, які характеризують ті чи інші результати діяльності підприємств: обсяги виробництва в натуральному чи умовно-натуральному виразах, валові доходи, обсяги продажу, прибуток, економія матеріальних і енергетичних ресурсів, продуктивність праці і т.п. Кожен з них сам по собі є важливим, але на практиці система цих оцінюючих показників недостатньо обґрунтована, що не дозволяє об'єктивно визначити загальний внесок керівництва підприємства в покращення результатів його діяльності.

На наш погляд, найбільш комплексними узагальнюючими показниками оцінки управлінського персоналу можуть бути показники економічної ефективності діяльності підприємства, а в завершеному вигляді – єдиний узагальнюючий ресурсний показник ефективності виробництва. Останній повинен відбивати ефект від покращення використання сукупних ресурсів підприємства у двох порівнюваних періодах.

Методичний підхід щодо визначення узагальнюючого показника на рівні будь-якого підприємства за відповідний період часу (рік, квартал) на сьогодні принципово реалізований. Згруповані відповідним чином звітні дані ДП МА «Бориспіль» дозволяють визначити загальні доходи підприємства, його складові частини, відповідні економічні ресурси (основні засоби, оборотні кошти, чисельність персоналу) і знайти величину економічного ефекту і узагальнюючого показника ефективності діяльності підприємства. Це, в свою чергу, дозволило дати об'єктивну оцінку роботи керівництва загального управління підприємства і його функціональних підрозділів, які відповідають за кінцеві результати роботи підприємства в цілому.

В той же час використання аналогічного підходу на більш низькому рівні управління (в окремих великих підрозділах чи групах підрозділів (комплексах) для оцінки роботи їх керівництва - так званих лінійних керівників підрозділів - потребує модифікації. Формально, визначення показників ефективності на рівні комплексів і окремих підрозділів підприємства нічим не відрізняється - змінюється тільки економічне навантаження показників, які входять до їх складу.

Визначення економічних ресурсів і поточних витрат окремого підрозділу (комплексу) не викликає труднощів - їх можна виділити з відповідних ресурсів і витрат підприємства базуючись на внутрішніх показниках звітності підприємства. В той же час визначення обсягів виконаних робіт (функцій) підрозділом (комплексом) в вартісному виразі – так званих доходів - потребують науково - економічного обґрунтування.

ДМ ПА «Бориспіль» являє собою велике підприємство (чисельність працівників – біля 4 тис. осіб) і має розгалужену організаційну і виробничу структуру, яка включає велику кількість різноманітних служб, відділів, центрів, груп, бюро, дільниць. З метою покращення управління його діяльністю за кожним заступником генерального директора аеропорту закріплено ряд підрозділів (служб), за роботу яких кожен з них несе безпосередню відповідальність. В подальшому кожену групу служб, підпорядковану тому чи іншому заступнику генерального директора аеропорту, будемо позначати як «комплекс аеропорту».

В складі ДП МА «Бориспіль» виділені наступні комплекси:

- з авіаційно-технічного забезпечення – (КАТЗ);
- з виробництва – (КВ);
- з загальних питань – (КЗП);
- будівництва та розвитку – (КБіР);
- з авіаційної безпеки (КАБ);
- з загального управління (КЗУ, ЗУ),

Кожен комплекс аеропорту може об'єднувати підрозділи, які безпосередньо формують «вихідні» фінансові показники аеропорту, так і ті, які «допомагають» службам свого комплексу, іншим комплексам «формуванню» доходу на «виході» цілісної системи аеропорту. Тобто в кінцевому розрахунку всі служби аеропорту приймають участь в формуванні його доходів. Тому стає питання, яким чином визначити внесок кожного комплексу в кінцеві результати діяльності аеропорту?

Спроби вирішити цю задачу шляхом розробки системи внутрішніх розрахункових цін за виконання тих чи інших послуг, які надають підрозділи один одному, здійснювались ще за часів колишнього Радянського Союзу і не досягли бажаних результатів. Ми не будемо зупинятись на недоліках такого методичного підходу – вони всім відомі. Основна з них полягає в тому, що прагнення конкретного підрозділу до підвищення «своїх доходів» призводить до збільшення внутрішніх обсягів роботи в натуральному виразі за послуги, які він надає іншим підрозділам по внутрішнім розрахунковим цінам, що в кінцевому рахунку збільшує витрати і зменшує прибутки аеропорту в цілому.

Таким чином, до того часу, поки комплекси будуть входити в склад єдиного підприємства і не набудуть статусу окремої юридичної особи з замкнутим циклом виробництва, говорити про об'єктивність визначення їх доходів на рівні комплексів і окремих підрозділів можна тільки умовно.

Визначення умовних доходів кожного комплексу можна тільки з позиції цілей, які можуть бути вирішені за допомогою такої постановки питання. Нашою метою є визначення внеску того чи іншого комплексу в кінцеві результати діяльності аеропорту за рахунок кращого використання закріплених за ними виробничих ресурсів (основних засобів, оборотних коштів, робітників) в періоді, що розглядається (по відношенню до

попереднього), тобто за рахунок підвищення ефективності роботи комплексу. Його ефективність залежить від раціонального управління закріпленими ресурсами, абсолютної і відносної економії поточних витрат в підрозділах комплексу[3]. Тому система стимулювання вищого менеджменту аеропорту і його комплексів повинна бути тісно пов'язана з величиною економічного ефекту і динамікою ефективності на цих рівнях управління.

При об'єднанні групи підрозділів у комплекси, останні у стартовому (базовому) періоді не можуть бути збитковими. Тому всі підрозділи і служби будь-якого комплексу у момент переходу на систему оцінки «по ефективності» (базовий період) розглядаються як беззбиткові – вони виконують необхідні для діяльності аеропорту функції.

«Умовні» доходи комплексу повинні бути встановлені на такому рівні, який дозволить би, як мінімум, покривати витрати кожного комплексу і мати «умовний» прибуток. Це дозволяє поставити комплекси у відносно рівні умови. Витрати кожного виробничого комплексу складаються з амортизації (А), матеріальних та інших прирівняних до них витрат (ПС) і оплати праці (сума фонду заробітної плати (ФЗП) і нарахувань на заробітну плату(НАР) – (ОП). Поставити комплекси у відносно рівні умови можна, якщо розподілити чистий прибуток аеропорту (ЧП_р) пропорційно оплаті праці працівників кожного комплексу (ОП^к). Тоді умовний прибуток комплексу (УП_р^к) складе:

$$УП_r^k = \frac{ЧП_r}{ОП} * ОП^k = Н * ОП^k, \quad (1)$$

де $H = \frac{ЧП_r}{ОП}$ – єдиний норматив розподілу прибутку підприємства по комплексам у базовому році. Такий норматив розраховується по кожному комплексу. Тоді умовні доходи комплексу (УД^к) можна представити як:

$$УД^k = (A^k + ПС^k + ФЗП^k + НАР^k) + Н * ОП^k \quad (2)$$

Таблиця 1

Розрахунок нормативу «умовного прибутку» в ДП МА «Бориспіль» (Н) для визначення «умовних доходів» кожного його підрозділу у 2009-2010рр. (в поквартальному розрізі), тис.грн.

Показник	2009					2010				
	1 кв.	2 кв.	3 кв.	4 кв.	рік	1 кв.	2 кв.	3 кв.	4 кв.	рік
Оплата праці (ОП)	47056	50693	56804	55058	209611	47168	63007	65373	64828	240376
Чистий прибуток (ЧП _p)	73855	84893	108732	70056	337536	72426	88008	149819	108289	418542
Норматив «умовного прибутку» підрозділів (Н= $\frac{\text{ЧП}_p}{\text{ОП}}$)	1,5695	1,6746	1,9142	1,2724	1,6103	1,5355	1,3968	2,2918	1,6704	1,7412
Валовий дохід підприємства (ВВ), тис. грн.	311280	386718	349868	281497	329363	314215	420625	521355	430175	1686370
Темп зростання ВВ - до відповідного періоду попереднього року, %	100	100	100	100		100,94	108,77	149,01	152,82	126,85

Як бачимо, за 2009-2010рр. мало місце різке коливання темпів зростання доходів аеропорту: в 1 кв. 2010р. вони практично не підвищувались, а в 3- 4 кв. – зросли в 1,5 рази по відношенню до відповідних кварталів 2009 року.

Нормативний підхід використовується при встановленні доходів комплексів у кожному кварталі базового року. Якщо оргструктура аеропорту не буде змінюватись, то у наступних періодах збільшення чи зменшення фактичних доходів комплексів будуть залежати виключно від приросту (зменшення) валових доходів аеропорту в цілому. В звітному періоді при стабільній оргструктурі підприємства темпи зростання фактичних «Умовних доходів» кожного комплексу повинні дорівнювати (зростати, зменшуватися) відповідним темпам зміни валових доходів аеропорту в цілому. Так, якщо доходи аеропорту збільшаться в 1,2 рази, то і доходи кожного комплексу повинні збільшитись на 20%; а якщо доходи аеропорту складуть тільки 90% доходів базового (попереднього) періоду, то відповідно зменшаться доходи кожного комплексу.

Фактична «умовно-чиста продукція» комплексу, яка представляє собою різницю між його фактичним «умовним доходом» і витратами (амортизація, матеріальні та інші витрати) є одним з найважливіших показників ефективності діяльності комплексу і оцінки роботи його керівного складу. За інших рівних умов збільшення обсягів умовно-чистої продукції потребує системної роботи у пошуку внутрішніх резервів економії витрат і більш інтенсивному використанні закріплених за комплексами ресурсів на своїй «ділянці», а не у пошуку додаткових обсягів робіт на «стороні».

Організаційна структура аеропорту не є стабільною і з року в рік, як правило, вдосконалюється – створюються нові підрозділи, змінюються їх підпорядкованість.

Формування нових підрозділів в тому чи іншому комплексі аеропорту не дає можливості порівняти результати їх роботи в даному періоді з відповідними показниками попереднього - вони відсутні. Тому ці підрозділи виключаються з зіставлення в поточному році в складі комплексу, а оцінка його роботи проводиться окремо. В наступному році ці підрозділи увійдуть у склад комплексу.

При створенні «нових» підрозділів в оргструктурі підприємства темпи зростання умовних доходів «старих» комплексів необхідно скорегувати у бік зменшення, так як частина валових доходів аеропорту буде спрямована на формування «умовних доходів» цих новостворених підрозділів. Це пов'язано із тим, що «новим» підрозділам по нормативу, який діє на рік (квартал) їх створення, встановлюється «умовний прибуток» і «умовні доходи» так, як для будь-якого підрозділу в базовому періоді.

Висновок.

Отже, можемо сказати, що при такому підході покращення чи погіршення діяльності кожного комплексу буде залежати, насамперед, від рівня використання внутрішніх резервів підрозділів комплексу - кращого використання закріплених за комплексом основних засобів, живої праці і зниження матеріальних і інших (прирівняних до них витрат) – тобто підвищення ефективності його діяльності[2].

При зміні підпорядкування підрозділу (перехід з одного комплексу до другого) ефективність його діяльності визначається на загальних засадах і відображається в окремому рядку. В наступному році цей підрозділ увійде у склад «нового» комплексу.

За кожним комплексом, підрозділом, що змінили підпорядкування, новоствореними підрозділами закріплюються основні засоби (ОЗ) – основні виробничі фонди, нематеріальні активи і МШЗ, а також визначається середньооблікова чисельність персоналу.

Згруповані таким чином витрати, умовні доходи, умовно-чиста продукція, а також економічні ресурси - основні засоби і чисельність персоналу - дозволяють сформувати базу вихідних даних для розрахунку показників економічного ефекту комплексів і тих підрозділів, які змінили підпорядкування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1. Щелкунов В.І., Воронін О.О., Давидюк О.О. Методологічне обґрунтування узагальнюючого показника економічної ефективності виробництва та його використання у сфері соціально-трудових відносин. [Текст] – К.: Наукова думка, 2005, 186с.*
- 2. Воронін О.О. Методика визначення узагальнюючого показника економічної ефективності виробництва [Текст] / О.О. Воронін // «Економіст» №4, К.: 2007, С. 57-62.*
- 3. Воронін О.О. Визначення виду функціональної залежності між ефективністю виробництва і його чинниками [Текст] / О.О.Воронін // «Економічна теорія» №3, 2007, С. 21-34.*
- 4. Воронін О.О. Визначення показників економічної ефективності виробництва на основі модифікації ресурсного підходу [Текст] / О.О. Воронін // «Економіка України» №10, - К.: 2007, С. 29-37.*