

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Кафедра фінансів, банківської справи та страхування

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

Антипенко Н.В.

« _____ » _____ 2020 р.

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)
ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ
ОС МАГІСТР**

Тема: «Шляхи підвищення рентабельності перевезень за рахунок модернізації»

Виконала: Пироженко Юлія Володимирівна

Керівник: к.е.н., доцент Рибак Олена Миколаївна

Консультанти з окремих розділів пояснювальної записки:

перший розділ — к.е.н., доцент Рибак Олена Миколаївна

другий розділ — к.е.н., доцент Рибак Олена Миколаївна

третій розділ — к.е.н., доцент Рибак Олена Миколаївна

Нормоконтролер: к.е.н., доцент Рибак Олена Миколаївна

Київ 2020

ЗАТВЕРДЖУЮ
завідувач кафедри
Антипенко Н.В.
« 05 » жовтня 2020 р.

ЗАВДАННЯ **на виконання кваліфікаційної роботи**

студентки Пироженко Юлії Володимирівни

(прізвище, ім'я, по батькові в родовому відмінку)

1. Тема дипломної роботи «Шляхи підвищення рентабельності перевезень за рахунок модернізації» затверджена наказом ректора від «15» жовтня 2020 р. № 1996/ст.

2. Термін виконання роботи: з 5 жовтня 2020 р. по 27 грудня 2020 р.

3. Вихідні дані до роботи: нормативно-правова база, дані Державного комітету статистики, фінансово-господарська звітність ДП «Антонов»

4. Зміст пояснювальної записки: РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНКИ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА; 1.1. Поняття, функції та чинники, що впливають на рентабельність авіапідприємств; 1.2. Види рентабельності, методи її розрахунку та підходи до управління; 1.3. Модернізація як вид інвестицій в основні засоби авіаційного підприємства; 1.4. Організаційна структура ДП «Антонов»; РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ ДП «АНТОНОВ»; 2.1. Аналіз ринку авіаційних перевезень України; 2.2. Дослідження показників фінансової стійкості та платоспроможності ДП «Антонов»; 2.3. Аналіз рентабельності ДП «Антонов» РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК МОДЕРНІЗАЦІЇ ПАРКУ ДП «АНТОНОВ»; 3.1. Адаптована стратегія модернізації ДП «Антонов»; 3.2. Підвищення рентабельності вантажних перевезень Авіакомпанії «Антонов» на фоні модернізації; 3.3. Оцінка економічного ефекту в результаті модернізації ДП «Антонов»

5. Перелік обов'язково графічного (ілюстративного) матеріалу: ЛИСТ 1. Мета роботи; ЛИСТ 2. Чинники, що впливають на рентабельність авіапідприємства; ЛИСТ 3. Класифікація модернізації авіапідприємства; ЛИСТ 4. Основні засоби авіапідприємства; ЛИСТ 5. Структура керівної ланки ДП «Антонов»; ЛИСТ 6. Кількість польотів 2018-2020 рр.; ЛИСТ 7. Аналіз 3 фінансових результатів 2017-2019 рр.; ЛИСТ 8. Динаміка чистого фінансового результату та валового прибутку 2017-2019 рр.; ЛИСТ 9. Динаміка зміни коефіцієнтів за основними показниками фінансового стану; ЛИСТ 10. Коефіцієнти рентабельності; ЛИСТ 11. Динаміка показників рентабельності ДП «Антонов», 2017-2019 рр.; ЛИСТ 12. Загальна стратегія модернізації ДП «Антонов»; ЛИСТ 13. Підвищення рентабельності вантажних перевезень ДП «Антонов» на фоні модернізації; ЛИСТ 14. Розрахунок витраченого на рейсі палива; ЛИСТ 15. Розрахунок зборів в аеропорту.

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1	Написання першого розділу дипломної роботи та надання його керівнику	05.10.2020 р.- 25.10.2020 р.	
2	Написання та оформлення матеріалів другого розділу дипломної роботи і надання його керівнику	26.10.2020 р.- 15.11.2020 р.	
3	Написання та оформлення матеріалів третього розділу дипломної роботи і надання його керівнику	16.11.2020 р.- 06.12.2020 р.	
4	1. Узгодження дипломної роботи з науковим керівником. 2. Проходження нормоконтролю. 3. Отримання рецензії та відгуку на дипломну роботу. 4. Підготовка виступу.	07.12.2020 р.- 11.12.2020 р.	
5	1. Переплетення дипломної роботи. 2. Подання дипломної роботи та супровідних документів секретарю ЕК.	12.12.2020 р. 17.12.2020 р.	

7. Консультанти з окремих розділів

РОЗДІЛ	КОНСУЛЬТАНТ (посада, ПІБ)	ПІДПИС, ДАТА	
		ЗАВДАННЯ ВИДАВ	ЗАВДАННЯ ПРИЙНЯВ
РОЗДІЛ 1	к.е.н, доцент Рибак Олена Миколаївна		
РОЗДІЛ 2	к.е.н, доцент Рибак Олена Миколаївна		
РОЗДІЛ 3	к.е.н, доцент Рибак Олена Миколаївна		

8. Дата видачі завдання: “ 05 ” жовтня 2020 р.

Керівник дипломної роботи _____
(підпис керівника)

Рибак. О.М.
(П.І.П/б)

Завдання прийняв до виконання _____
(підпис здобувача)

Пироженко Ю.В.
(П.І.П/б)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Шляхи підвищення рентабельності перевезень за рахунок модернізації»: 108 сторінок, 10 рисунків, 20 таблиць, 63 використаних джерел, 7 додатків.

РЕНТАБЕЛЬНІСТЬ, МОДЕРНІЗАЦІЯ, ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ, ДОХОДИ, ВИТРАТИ, АНАЛІЗ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ, АНАЛІЗ РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.

Метою роботи є підвищення відносного показника ефективності діяльності авіапідприємства за рахунок приведення активної частини основних фондів у відповідність до нових умов та вимог нормативів.

Об'єктом дослідження є підвищення рентабельності перевезень за рахунок впровадження стратегії модернізації авіаційного підприємства.

Предметом дослідження є підвищення рентабельності перевезень за рахунок впровадження стратегії модернізації авіаційного підприємства ДП «Антонов».

Інформаційною базою є законодавчі та нормативні акти, методичні та інструктивні матеріали міністерств та відомств України та міжнародних організацій, статистичні дані Державного служби статистики України, Державної авіаційної служби України. Теоретико-методичною основою роботи стали дослідження є наукові роботи вчених-економістів, науково-практичні й теоретичні дослідження сучасних українських та зарубіжних науковців, а також статті у фахових наукових виданнях, законодавчі та нормативні акти України, офіційні статистичні дані, фінансова звітність ДП «Антонов».

Практичне значення. Результати магістерської роботи можна використовувати в практичній діяльності підприємств, а саме заходи, які можуть удосконалити ефективність ДП «Антонов».

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНКИ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА	9
1.1. Поняття, функції та чинники, що впливають на рентабельність авіапідприємств.....	9
1.2. Види рентабельності, методи її розрахунку та підходи до управління.....	16
1.3. Модернізація як вид інвестицій в основні засоби авіаційного підприємства.....	18
1.4. Організаційна структура ДП «Антонов».....	26
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ ДП «АНТОНОВ»	33
2.1. Аналіз ринку авіаційних перевезень України.....	33
2.2. Дослідження показників фінансової стійкості та платоспроможності ДП «Антонов».....	43
2.3. Аналіз рентабельності ДП «Антонов».....	53
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК МОДЕРНІЗАЦІЇ ПАРКУ ДП «АНТОНОВ»	67
3.1. Адаптована стратегія модернізації ДП «Антонов».....	67
3.2. Підвищення рентабельності вантажних перевезень Авіакомпанії «Антонов» на фоні модернізації.....	73
3.3. Оцінка економічного ефекту в результаті модернізації ДП «Антонов».....	82
ВИСНОВКИ	93
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	95
ДОДАТКИ	100

ВСТУП

Ринкова економіка вимагає постійного розвитку, удосконалення і оновлення, аби бути конкурентоспроможним. Однією з базових категорій економіки, що визначає конкурентоспроможність авіапідприємства, є ефективність діяльності. Фінансовий результат діяльності свідчить про загальну ситуацію в авіакомпанії, а також про її рентабельність.

Нові умови господарювання, пов'язані з інформатизацією, діджиталізацією та цілим рядом деструктивних факторів ставлять перед українською авіацією нове надскладне завдання, що містить в собі постійне підвищення конкурентоздатності, яке ускладнюється необхідністю жорсткої економії та невинного процесу мінімізації витрат. Вирішити поставлені завдання стає можливим за рахунок розробки та впровадження стратегії модернізації з метою підвищення рентабельності авіапідприємства.

Показники рентабельності демонструють здатність авіапідприємств конкурувати в умовах ринкової економіки, їх спроможність не тільки генерувати прибуток для власників і інвесторів, а й задовольняти попит, потреби споживачів. Коефіцієнти рентабельності детальніше, аніж фінансовий результат, показують продуктивність діяльності. Аналітична оцінка показників рентабельності дає можливість керівній ланці авіапідприємства вчасно виявити помилки, проблеми (якщо такі наявні), знайти шляхи вдосконалення тих чи інших процесів, що в кінцевому результаті при прийнятті грамотних рішень приведе до збільшення конкурентоспроможності авіапідприємства на ринку.

Питання здійснення розширеного відтворення з метою підвищення конкурентоспроможності суб'єкта господарювання не є новим. Як у зарубіжній, так і у вітчизняній економічній літературі досліджено сутність рентабельності, а також види та методи розрахунку показника. Питання ефективності підприємств досліджували такі вчені: І.В. Зятковський, М.В. Білик, І.М. Балабанов, Г.І. Савицька. Вагомий внесок у розвиток даної тематики також внесли М.В. Коробов, К.М. Ізмайлова, Н.О. Поліщук, М.Т. Бець та ін.

Проблеми ефективного використання основних засобів авіаційним підприємствами вивчали Загорулько В.М., Панченко В.Н. Механізм фінансового стимулювання технічного переоснащення авіакомпаній пропонувався Косарєвим В.Й., Рибак О.М. та ін авторами. Однак не зважаючи на означені дослідження проблема підвищення рентабельності перевезень за рахунок модернізації в нових умовах господарювання залишається новою та не достатньо вивченою.

Метою роботи є підвищення відносного показника ефективності діяльності авіапідприємства за рахунок приведення активної частини основних фондів у відповідність до нових умов та вимог нормативів.

Для досягнення поставленої мети необхідно виконати наступні завдання:

- вивчити поняття та функції рентабельності;
- розглянути види та методи визначення даного показника;
- дослідити сутність поняття «модернізація» для авіапідприємства;
- проаналізувати організаційну структуру ДП «Антонов»;
- проаналізувати ринок авіаційних перевезень в Україні;
- визначити основні фінансово-економічні показники діяльності ДП «Антонов»;
- дослідити рентабельність обраного авіапідприємства;
- запропонувати адаптовану стратегію модернізації ДП «Антонов»;
- проаналізувати рентабельність вантажних перевезень Авіакомпанії «Антонов» на фоні модернізації;
- оцінити економічний ефект від модернізації ДП «Антонов».

Об'єктом дослідження є підвищення рентабельності перевезень за рахунок впровадження стратегії модернізації авіаційного підприємства.

Предметом дослідження є підвищення рентабельності перевезень за рахунок впровадження стратегії модернізації авіаційного підприємства ДП «Антонов».

Інформаційною базою є законодавчі та нормативні акти, методичні та інструктивні матеріали міністерств та відомств України та міжнародних

організацій, статистичні данні Державного служби статистики України, Державної авіаційної служби України.

Теоретико-методичною основою роботи стали дослідження є наукові роботи вчених-економістів, науково-практичні й теоретичні дослідження сучасних українських та зарубіжних науковців, а також статті у фахових наукових виданнях, законодавчі та нормативні акти України, офіційні статистичні дані, фінансова звітність ДП «Антонов».

Під час виконання роботи були використані такі методи дослідження:

– наукові методи економіко-математичного аналізу, а саме табличний і графічний, порівняння, опис, а також відносні і абсолютні величини;

– системно-структурний метод – для формування рекомендацій удосконалення показників рентабельності авіапідприємства;

– метод економічних коефіцієнтів – для аналізу показників фінансової звітності;

– абстрактно-логічний метод – для обґрунтування основних положень покращення рентабельності на авіапідприємстві.

Практичне значення. Результати магістерської роботи можна використовувати в практичній діяльності підприємств, а саме заходи, які можуть удосконалити ефективність ДП «Антонов».

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ОЦІНКИ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА

1.1. Поняття, функції та чинники, що впливають на рентабельність авіапідприємств

Отримання прибутку є основним завданням підприємницької діяльності. Рентабельність є відносним показником і має прямий вплив на рівень прибутковості підприємства. Даний коефіцієнт є важливим як для власників та акціонерів, так і для кредиторів, держави та кінцевих споживачів. Інвестори мають можливість проаналізувати ефективність вкладених коштів в авіапідприємство. Кредитори використовують коефіцієнти рентабельності при вирішенні початку співпраці з клієнтом. Держава контролює, чи спроможне підприємство сплачувати податки. Кінцевий споживач вирішує чи ставати клієнтом даної компанії. Таким чином, рентабельність є важливим показником, яка показує прибутковість і конкурентоспроможність авіапідприємства [7].

Основною метою діяльності підприємства й фінансово-економічним показником в ринкових умовах є отримання прибутку. Проте прибуток демонструє абсолютний ефект діяльності компанії, без врахування використаних при цьому ресурсів. Співвідношення прибутку підприємства і факторів його виникнення є показником рентабельності.

Рентабельність (з нім. *rentabel* – прибутковий) – це показник економічної ефективності виробництва на підприємствах, який комплексно відображає використання матеріальних, трудових і грошових ресурсів [1].

Схожа характеристика також наводиться у роботах таких економістів як А.М. Штангрет та О.І. Копилюк. М.Я. Коробов зазначає, що прибутковість, а саме ефективність використання капіталу, має назву «рентабельність» [57].

Кобилецький В. Р. вважає, що рентабельність – це індикатор, який характеризує ефективність фінансово-економічного механізму та прибутковість

діяльності підприємства в умовах жорсткої ринкової конкуренції, а також світової економічної кризи. Він відображає адекватність управління та управлінських заходів у процесі функціонування підприємства [26].

Таблиця 1.1

Економічна сутність поняття «рентабельність»

Автор	Сутність поняття «рентабельність»
2	2
Попович П. Я. [42]	Рентабельність – це показник, який дає уявлення про достатність (недостатність) прибутку порівняно з іншими окремими величинами, що впливають на виробництво, реалізацію і взагалі на фінансово-господарську діяльність підприємства.
Долгоруков Ю.А. [17]	Рентабельність – це відносний показник інтенсивності виробництва, який характеризує рівень окупності (прибутковості) відповідних складників процесу виробництва або сукупних витрат підприємства.
Верхоглядова Н.І. [13]	Рентабельність – це співвідношення прибутку та понесених витрат (один із основних показників ефективності діяльності суб'єктів господарювання різних форм властивостей, який характеризує інтенсивність їхньої роботи).
Блонська В.І. [7]	Значення слова «рентабельність» походить з німецької мови – rentabel (дохідний, прибутковий) – і означає показник економічної ефективності виробництва на підприємствах у різних галузях і народному господарстві загалом.

Вчений-економіст О.Д. Третяк вважає, що прибутковість показує абсолютний ефект діяльності підприємства без урахування використаних при цьому ресурсів, тому його варто доповнювати відносним показником – рентабельністю. Відносні показники мають ту перевагу, що вони не перебувають під впливом інфляції, оскільки являють собою різні співвідношення прибутку та вкладеного капіталу [53]

Провівши аналіз визначень терміну «рентабельність», можна зробити висновок, що даний показник є одним із основних для аналізу стану й діяльності авіапідприємства, а також прийняття тих чи інших рішень. Рентабельність – це показник, що характеризує економічну ефективність. Економічна ефективність – відносний показник, що порівнює отриманий ефект із витратами або ресурсами, використовуваними для досягнення цього ефекту.

На рівень рентабельності авіапідприємства можуть впливати як внутрішні, так і зовнішні фактори. Зміна коефіцієнта залежить від загальної економічної ситуації країни чи світу, рівня інфляції, девальвації національної валюти, організаційно-технічних проблем у виробництві, обсягу реалізованої продукції та послуг тощо. Тому важливим є момент перевірки факторів, які мали найбільший вплив на позитивні чи негативні зміни в ефективності компанії [39].

Рентабельність є оціночним показником, на якого покладаються важливі функції, пов'язані з ефективністю виробничо-господарської діяльності авіапідприємства.

За допомогою проаналізованих показників рентабельності керівництво авіапідприємства має можливість оцінити використання наявних ресурсів та капіталу, отримати загальну картину роботи компанії. Також дані коефіцієнти є показником, що відображає приріст вартості капіталу. Проаналізувавши рентабельність, можна зробити висновки про роботу працівників і простимулювати їх для подальшої діяльності. Також рентабельність виступає важливим регулятором темпів розширеного відтворення основних засобів. Розрахунок показники ефективності авіапідприємства проводиться за

допомогою бухгалтерської звітності. Основні функції рентабельності наведено на рис. 1.1.

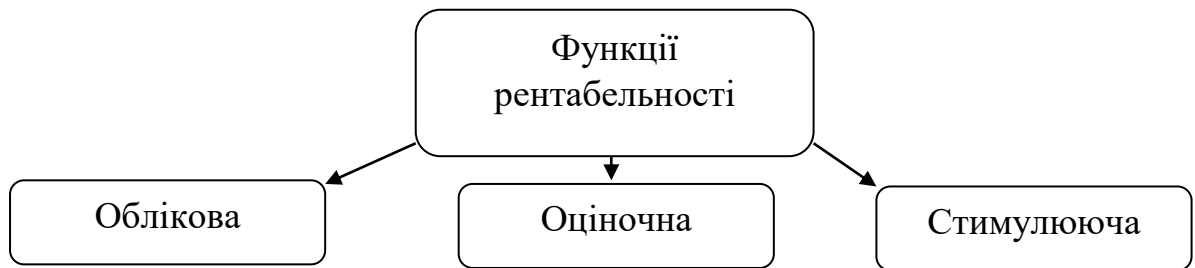


Рис. 1.1. Основні функції рентабельності

Для досягнення гарного прибутку, високого результату фінансово-господарської діяльності варто звертати увагу на вироблену продукцію. Аби збільшити якість виробництва, потрібно стабільно аналізувати показники рентабельності виробів, зменшувати кількість малорентабельної або зовсім нерентабельної продукції [1].

Однією головних функцій рентабельності є облікова. Вона означає фіксування результатів діяльності фірми, демонструє збільшення чи зменшення обсягу виготовлення продукції.

Оціночна функція полягає в тому, що керівництво має можливість порівнювати й оцінювати значення витрат і прибутку, цін і обсягу виготовленої продукції, тобто ефективність господарської діяльності авіапідприємства.

Стимулююча функція дає можливість підприємству ефективно протидіяти негативним аспектам, що трапляються в економічній сфері. Також рентабельність є стимулом не тільки для керівництва, а й для інших працівників авіапідприємства для здійснення своєї діяльності. Це означає, що підприємство з високою рентабельністю зможе забезпечити стабільну й високу винагороду за працю, впровадження наукового-технічного прогресу, підвищення соціально-економічного розвитку, модернізацію устаткування й виробів тощо [21].

Стабільне зростання продуктивності праці, грамотне та дбайливе використання наявних активів, покращення якості продукції та збільшення обсягів збуту є основними чинниками зростання показників рентабельності. Правильно задіяні матеріальні, фінансові й трудові ресурси покращують діяльність компанії [39]. На рис. 1.2 наведено основні чинники підвищення ефективності виробництва авіапідприємства.

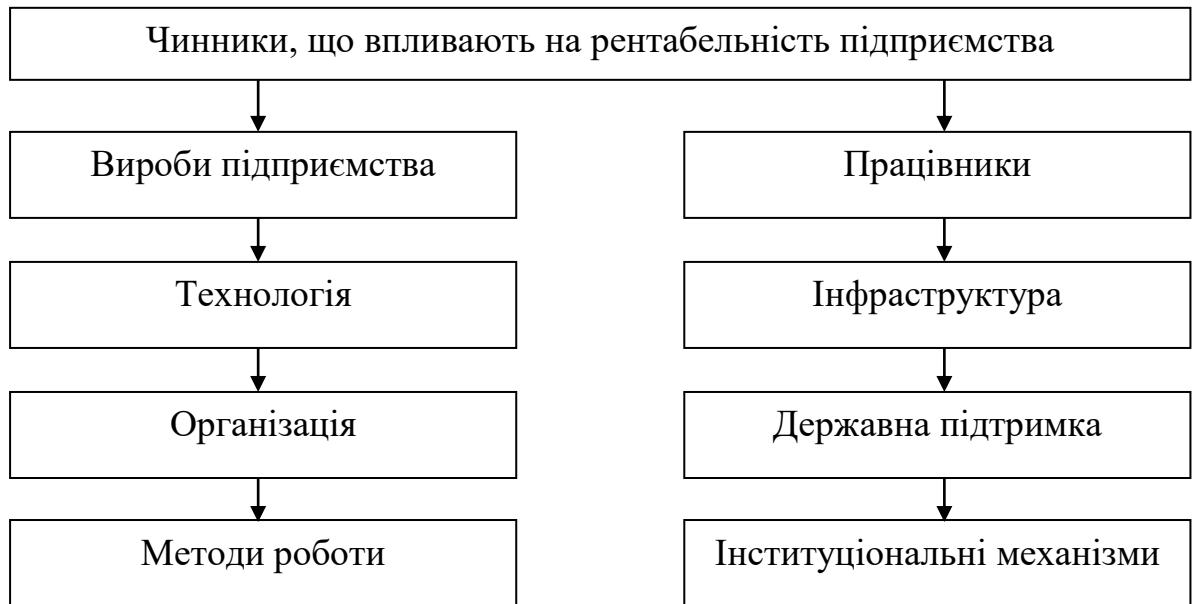


Рис. 1.2. Основні чинники підвищення рентабельності авіапідприємства

Так, першим чинником є вироби підприємства, їх дизайн, якість є кінцевим результатом виробництва. Якісно виготовлений продукт є одним із головних факторів, що впливає на обсяг виручки від реалізації і як наслідок на рентабельність авіапідприємства.

Наступним фактором є працівники – основним і визначальним джерелом ефективності авіапідприємства. Це не тільки керівники чи менеджери, а й робітники, молодці спеціалісти тощо.

Кваліфікація та ділові якості співробітників підприємства, підвищення продуктивності їхньої праці залежить від організації роботи, що є також одним із чинників підвищення рентабельності підприємства. Важливо підтримувати сприятливий психологічний і соціальний мікроклімат у колективі, уміти

мотивувати співробітників, підтримувати й доносити його важливість і значущість у даній компанії тощо.

Дружність та єдність усього колективу, відповідні норми керування підрозділами, грамотне й раціональне делегування процесів і відповідальності дають можливість проаналізувати правильність організації робочого процесу. Адже саме цей чинник забезпечує необхідну координацію та специфікацію управлінських процесів і як наслідок підвищує показники продуктивності усіх складних виробничих систем. Важливим також є підтримка на високому рівні процесу господарювання. Він має бути гнучким та динамічним, завжди готовим до зміни чи реформування, адаптації до нових умов ринку.

Нагляд за трудомісткими процесами та їх аналіз дають змогу удосконалити, зробити більш перспективними методи роботи. Зростання ефективності діяльності підприємства значно залежить і від даного чинника також. Постійний розвиток, удосконалення методів та процесів роботи дає змогу аналізувати стан робочих місць систематично. Атестація, підвищення кваліфікації робітників, вивчення нових методів роботи, узагальнення та використання накопиченого позитивного досвіду є шляхом до покращення мікроклімату на авіапідприємстві.

Методи управління, що поєднують у собі професійні навички, компетентність, кваліфікацію, багатозадачність і високу етику взаємовідносин між людьми, практично впливає на всі напрямки діяльності підприємства. Ставлення керівництва до трудового складу авіапідприємства грає важливу роль у підвищенні продуктивності праці. За умов коректного управління колектив буде ставитися до будь-яких зовнішніх проблем чи питань без остраху. Від цього залежить, якою мірою враховуватимуться зовнішні чинники зростання ефективності діяльності на підприємстві. Таким чином, належний стиль управління є складовим елементом сучасного менеджменту, а також дієвим фактором покращення ефективності діяльності підприємства.

Технічне оновлення (особливо сучасні форми автоматизації та впровадження інформаційних технологій) мають значний вплив на динаміку та

рівень рентабельності виробництва авіапідприємства. Усі наявні ресурси, а саме: літаки, будівлі, матеріали, устаткування, програмне забезпечення мають бути на достатньому рівні. Цьому пункту належить важливе місце у списку чинників покращення ефективності насамперед виробничої діяльності. Питання модернізації, економності, ресурсозбереження, дбайливого користування, раціональне управління запасами та джерелами постачання, зниження матеріаломісткості – усе це є допоміжними факторами у підвищенні рівня рентабельності авіапідприємства.

Невід’ємним чинником покращення продуктивності діяльності авіапідприємства є належний рівень функціонування мережі різних інституцій ринкової та виробничо-господарської інфраструктури. Усі підприємства, що поважають свій трудовий склад, користуються послугами інноваційних фондів, страхових компаній, комерційних банків, бірж та інших інститутів ринкової інфраструктури, аби дати впевненість працівникам у стабільності роботи на даному підприємстві.

Держава має неабиякий вплив на розвиток підприємств. Економічна й соціальна політика дають істотний поштовх до розвитку продуктивності роботи й виробництва. Основними елементами державної допомоги підприємству можуть бути: законодавство; макроекономічні структурні зміни; комерціалізація організаційних структур виробничої сфери практична діяльність владних структур; економічні правила та нормативи (регулювання доходів і оплати праці, контроль за рівнем цін, ліцензування окремих видів діяльності); різноманітні види законодавства; фінансові інструменти (заходи, стимули); ринкова, виробнича і соціальна інфраструктури; програми приватизації державних підприємств.

Для стабільного зростання рентабельності діяльності національних суб’єктів господарювання держава повинна надати належні умови для цього. Уряд є відповідальним за організаційні передумови, що гарантують тенденцію на покращення функціонування на національному, регіональному чи галузевому рівнях спеціальних інституціональних механізмів – організацій.

Діяльність керівництва держави варто зосередити на таких факторах як: розв'язанні ключових проблем підвищення ефективності різних виробничо-господарських систем; практичній реалізації стратегії і тактики розвитку національної економіки на всіх рівнях управління [6].

1.2. Види рентабельності, методи її розрахунку та підходи до управління

Рентабельність характеризується рівнем віддачі активів та ефективності використовуваного капіталу в процесі здійснення господарської діяльності. Показники діяльності більш повно, ніж прибуток відображають кінцеві результати господарювання, бо їх величина показує співвідношення прибутку з наявними ресурсами [1].

Коефіцієнти рентабельності – це система показників, що визначає здатність будь-якого підприємства отримувати прибуток у процесі своєї господарської діяльності. Інформаційним джерелом проведення аналізу рентабельності авіапідприємства є форми фінансової звітності, калькуляція продукції, бізнес-план тощо.

Аналіз рентабельності передбачає:

- оцінку показників ефективності та відображення їх в динаміці;
- визначення впливу різних факторів на зміну продуктивності;
- з'ясування за рахунок яких резервів можливе підвищення рівня рентабельності тощо.

Існує безліч коефіцієнтів рентабельності, використання кожного з яких залежить від характеру оцінки ефективності фінансово-господарської діяльності підприємства. Від цього в першу чергу залежить вибір оціночного показника (прибутку), використовуваного в розрахунках. Найчастіше

використовується чотири різних показники: валовий прибуток, операційна прибуток, прибуток до оподаткування, чистий прибуток [3].

У залежності від того, з чим порівнюється обраний показник прибутку, виділяють три групи коефіцієнтів рентабельності:

- рентабельність інвестицій (капіталу);
- рентабельність продажів;
- рентабельність виробництва.

Варто зазначити, що при відсутності прибутку термін «коефіцієнт рентабельності» логічно замінити на «коефіцієнт збитковості», а методику розрахунку залишити незмінною. Такий показник покаже рівень неефективності роботи підприємства [9].

У процесі аналізу необхідно вивчити динамікові перерахованих вище показників рентабельності і провести їхнє порівняння зі значеннями аналогічних коефіцієнтів по галузі, а також з показниками рентабельності конкурентів [39].

На сьогодні в економіці спостерігаються кризові явища. В умовах нестабільності особливо важливо звертати увагу на доступні можливості і резерви покращення показників рентабельності, які дадуть можливість організувати безперебійну роботу навіть у складних ситуаціях. Високі відсотки по кредитах, інфляція і знецінення національної валюти, малий внутрішній ринок – усе це має значний вплив на діяльність авіапідприємства, зростання актуальності стабільного аналізу показників рентабельності.

У працях вчених-економістів наведено чимало різних методів у політиці управління рентабельністю. Список сучасних підходів наведено у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Підходи до управління рентабельністю авіапідприємства

Підхід	Принцип дії
1	2
Системний	Беруться до уваги всі взаємодії і взаємозв'язки в управлінні. Враховуються також чинники зовнішнього середовища. Підхід дозволяє системно оцінити ситуацію навіть у складних кризових умовах.
Комплексний	У цьому випадку враховуються технічні, екологічні, соціальні, організаційні, психологічні аспекти тощо, що могли мати вплив на зміну показників рентабельності авіапідприємства.
Процесний	Беруться до уваги взаємопов'язані функції управління, що діють безперервно, послідовно і видають кінцевий результат діяльності компанії (прибутковість/збитковість).
Ситуаційний	Визначаються основні фактори внутрішнього й зовнішнього середовища, що мають вплив на ті чи інші ситуації, а також методи управління, їх застосування, які матимуть вплив на забезпечення рентабельності.
Маркетинговий	Обирається стратегія управління на основі наявних розрахунків. Також беруться до уваги потреби споживачів, життєвий цикл продукції.

Таким чином, вищезазначені підходи є основними в управлінні рентабельністю. Кожен із них є працюючим, актуальним і вірним, може бути використаних у політиці управління ефективністю авіапідприємства [21].

1.3. Модернізація як вид інвестицій в основні засоби авіаційного підприємства

Ефективність роботи сучасного авіапідприємства напряму залежить від рівня його модернізації. Аби мати високі показники рентабельності, варто йти в

ногу з часом. Підприємства стикаються з такими проблемами як збільшення енергозатратності, погіршення якості виробленої продукції тощо. Вирішення даних питань залежить від поступової модернізації основних засобів авіапідприємства.

Продуктивне функціонування авіаційного підприємства неможливе без аналізу особливостей та загального стану основних засобів. У часи нестабільного економічного стану й несприятливих інвестиційних умов особливо важливо досліджувати зношення основних засобів, як основу конкурентоспроможності підприємства та рушіїв виробництва [4].

Варто зазначити, що ступінь розширеного відтворення авіапідприємства залежатиме від ринка авіаційної техніки та перевезень, виробничої необхідності, рівня морального та фізичного зносу обладнання та інших факторів.

Оскільки авіаційні послуги мають цілий ряд особливостей, як сезонність, висока конкретність, традиційно низька рентабельність та висока собівартість на фоні загальної фондомісткості, то вибір способів та джерел відтворення основних виробничих фондів (фондів, що зайняті безпосередньо виробництвом та ремонтом авіаційної техніки чи її експлуатацією) набуває особливої актуальності [5].

Базові поняття розширеного відтворення авіапідприємств представлені на рис. 1.3. При цьому нове будівництво, що має традиційно високу вартість на фоні низької окупності ϵ , на нашу думку, методом, що в сучасних умовах реалізації авіабізнесу на фоні деструктивних факторів не дасть швидкого економічного ефекту та негативно вплине фінансову стійкість.

Модернізація – процес часткового оновлення, заміни застарілого устаткування (машин, механізмів, обладнання, приладів та ін.), технології виробництва, технічне й технологічне переоснащення промислових і сільськогосподарських підприємства» [19]

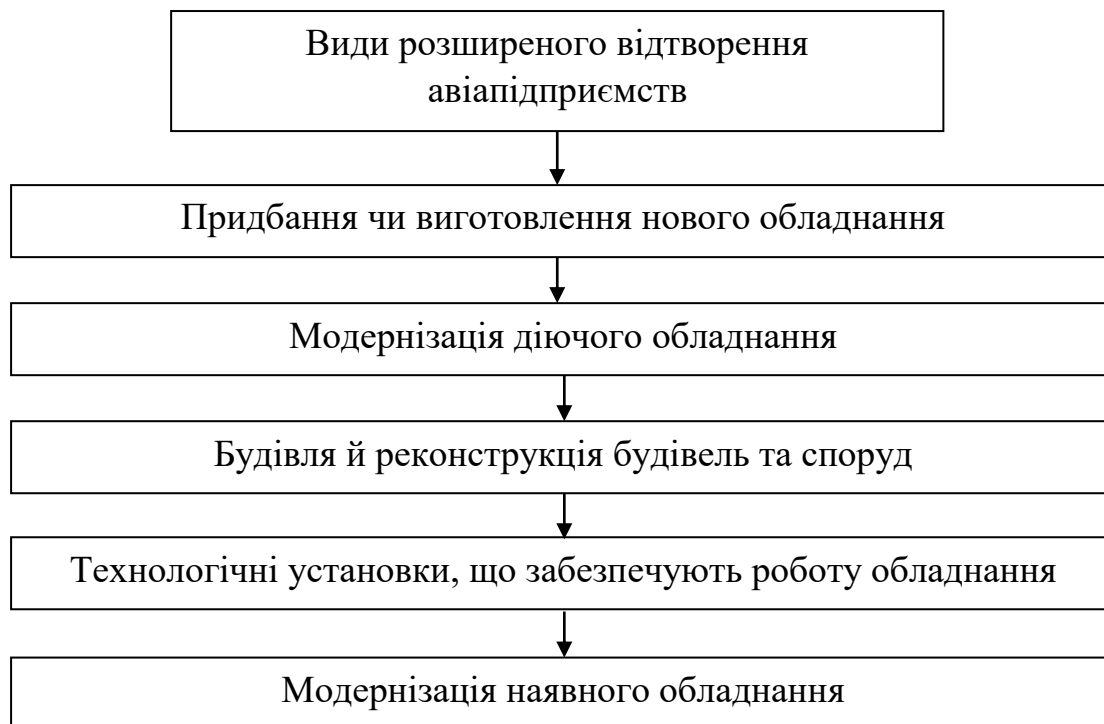


Рис. 1.3. Класифікація модернізації авіапідприємства

Модернізувати варто основні виробничі засоби, а саме матеріально-технічну базу авіапідприємства. Устаткування, що бере участь у виготовленні виробів становить близько 80-90% від загальної вартості усіх основних засобів компанії. Тому саме їм і варто приділяти особливу увагу.

Невиробничі основні засоби участі у безпосередньому виробництві не беруть, тому вони не мають вагомої частки у загальній вартості усіх основних засобів.

Основні засоби є базою авіапідприємства, об'єктом для інвестування. Це ресурси, довгострокові активи, наприклад, цінна предмети, устаткування, будівлі, транспортні засоби тощо. Саме вони приносять у результаті свого

використання фінансову вигоду авіапідприємству. Детермінація основних засобів у законодавчих документах наведена у таб. 1.3

Таблиця 1.3

Детермінація основних засобів

Джерело	Формулювання
1	2
Податковий кодекс України (ПКУ) [58]	Основні засоби - матеріальні активи, у тому числі запаси корисних копалин наданих у користування ділянок надр (крім вартості землі, незавершених капітальних інвестицій, автомобільних доріг загального користування, бібліотечних і архівних фондів, матеріальних активів, вартість яких не перевищує 20000 гривень, невиробничих основних засобів і нематеріальних активів), що призначаються платником податку для використання у господарській діяльності платника податку, вартість яких перевищує 20000 гривень і поступово зменшується у зв'язку з фізичним або моральним зносом та очікуваний строк корисного використання (експлуатації) яких з дати введення в експлуатацію становить понад один рік (або операційний цикл, якщо він довший за рік).
Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» (П(С)БО) [59]	Основні засоби – матеріальні активи, які підприємство (установа) утримує з метою використання їх у процесі виробництва/діяльності або постачання товарів, надання послуг, здавання в оренду іншим особам або для здійснення адміністративних і соціально-культурних функцій, очікуваний термін корисного використання (експлуатації) яких більший, ніж один рік (або операційний цикл, якщо він довший, ніж рік).

На рис. 1.4 показано класифікацію основних засобів залежно від використання, типу власності, вагомості, належності до виду економічної діяльності та участі у процесі виробництва.

Така класифікація підкреслює використання основних засобів у поділі їх на конструктивні та допоміжні. Конструктивними доцільно вважати ті основні засоби, що несуть найфункціональніше навантаження у процесі створення продукту (будівлі, обладнання, верстати, транспортні засоби). Допоміжними основними засобами є ті, що несуть найменше навантаження у процесі виробництва (наприклад, ремонтно-механічне обладнання та інструменти для обслуговування діяльності основних верстатів) [51].

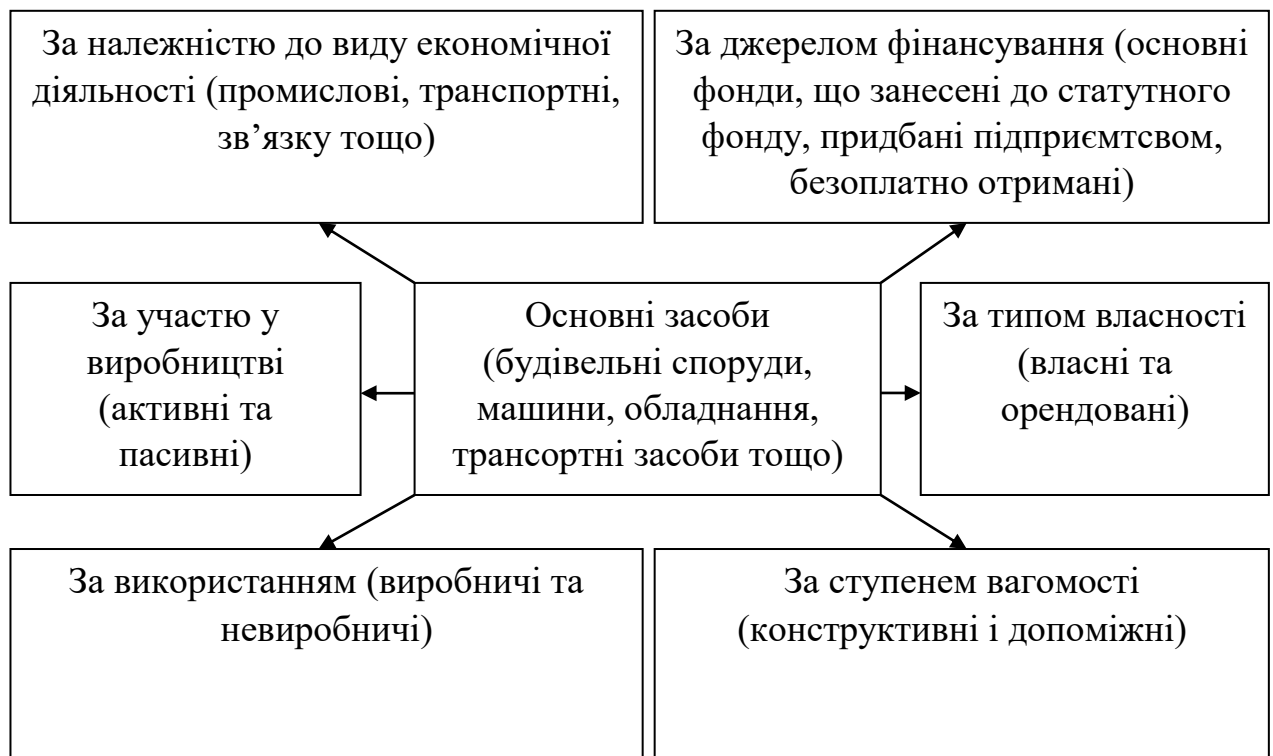


Рис. 1.4. Класифікація основних засобів

Основні засоби можна поділити на активні та пасивні за їх участю у виробничому процесі. Активна частина основних засобів безпосередньо бере участь у виробництві. П. Гарасим, Г. Журавель та П. Хомин пропонують виділити класифікацію основних засобів за ознакою належності (власні, орендовані), використанням (діючі, недіючі) та функціональним призначенням

(виробничі та невиробничі). На рис. 1.5 подано інформацію про характерні особливості інвестиційного потенціалу основних засобів [58].



Рис. 1.5. Особливості інвестиційного потенціалу основних засобів

Належність основних засобів до виду економічної діяльності означає пріоритетність функціонування підприємств за критеріями: внеску у валову додану вартість, споживання паливно-енергетичних ресурсів, екологічність, експортоорієнтованість, потенціал до імпортозаміщення. Пріоритетними напрямками для розвитку інвестиційного потенціалу є капітальні вкладення у сільське господарство, машинобудування, транспорт, зв'язок, діяльність у сфері інформатизації.

Особливе місце посідає пріоритетність виробництва «екологічних» транспортних засобів. О. Кірдіна зазначає, що для ефективного управління із відтворенням основних засобів, необхідна не лише доступна інформація, але і дані про матеріально-речовий склад, корисні зовнішні функції, стан готовності до експлуатації і участі у виробничому процесі, тобто поінформованість про технологічні характеристики [25].

Однією з характеристик інвестиційного потенціалу використання основних засобів є ефективність та технологічний стан функціонування, який

вказує на рівень та готовність до впровадження інвестицій і характеризується групою відповідних показників.

М. Бець для характеристики стану і використання (ефективності використання) основних засобів підприємства застосовує чотири групи показників: показники технічного стану та руху основних засобів (коефіцієнти зношення, придатності, оновлення, вибуття); показники завантаження основних засобів (коефіцієнти екстенсивного, інтенсивного та інтегрального використання); показники технічного оснащення підприємства (фондооснащеність та енергооснащеність праці); показники ефективності використання основних засобів (фондовіддача, фондомісткість, рентабельність основних фондів) [6].

Н. Валінкевич використовує систему показників, яка охоплює два аспекти: показники ефективності відтворення окремих видів засобів праці (фондовіддача, фондомісткість); показники ефективності використання основних засобів загалом та окремих їх видів (сукупність коефіцієнтів оновлення, вибуття, спрацювання, інтенсивності використання та навантаження основних засобів) [12].

В. Головачко вважає, що основні засоби мають характерні особливості: термін використання (не менше одного року); зношення (втрата експлуатаційних якостей (фізичне зношення) та втрата доцільності їх використання у зв'язку з появою модернізованих основних засобів (моральне зношення)); наявний механізм відшкодування вартості через амортизацію; забезпечують умови для господарської діяльності, виконують роль засобів праці (станки, механізми) [15].

Позитивне значення показників технологічного стану та ефективності використання основних засобів розкриває інвестиційні можливості цього підприємства та окреслює наявний інвестиційний потенціал. Інвестиційний потенціал тісно залежить від стану та розвитку внутрішнього та зовнішнього інвестиційного середовища.

Головними проблемами модернізації в Україні є законодавчі бар'єри та суперечності, низька активність функціонування інвестиційних фондів, неефективне функціонування вільних економічних зон, неефективний інвестиційний менеджмент підприємств. Способом часткового подолання цих проблем є формування ефективної та гнучкої стратегії інвестиційного розвитку, що враховуватиме основні ризики реалізації інвестиційного процесу. На нашу думку, реалізація інвестиційного процесу пов'язана із майбутніми ризиками та періодом окупності інвестиційного проекту.

Модернізація – це процес цілеспрямованого вкладення капіталу з метою одержання прибутку та соціального ефекту, мінімізації ризиків та термінів окупності проекту. Цілеспрямованість вкладення полягає у формуванні ефективної стратегії інвестиційного розвитку та сукупності конструктивних цілей [31].

Ефективність модернізації полягає у наявності сприятливого інвестиційного середовища та поступовому інвестиційному розвитку. Т. Кублікова підкреслює, що для забезпечення передбачуваності середовища, необхідно окреслити економічну модель розвитку, при цьому повинна забезпечуватись правова захищеність, врахування об'єктивних інтересів основних сторін з приводу вироблення та прийняття державних рішень, які стосуються інвестиційного клімату.

Модернізація – це поступовий розвиток підприємства із реалізації етапів стратегії розвитку, включаючи інвестиційний та інноваційний потенціали та досягнення соціально-економічного ефекту від інвестиційних проектів в умовах сприятливого інвестиційного середовища [33].

Отже, досягнення цілей інвестування на підприємстві неможливе без ефективної діяльності матеріально-речових чинників виробництва – основних засобів. Необхідність капітальних вкладень полягає у забезпеченні стабільного функціонування підприємства у майбутньому, стабілізації фінансового стану і максимізації прибутку, а, отже, процес модернізації стає особливою умовою

розвитку підприємства через реалізацію стратегії інвестиційного розвитку та ефективність використання основних засобів.

Інвестиції в основний капітал є мірою капітальних витрат. Це стосується будь-якої інвестиції протягом періоду вимірювання фізичних активів, таких як інвестування в інфраструктуру нерухомості, машин, обладнання, що проводяться більш ніж один рік. Основні засоби як речові чинники виробництва потребують постійного оновлення, тому процес інвестування має за мету реалізувати основні цілі та стратегію інвестиційного розвитку у перерізі інвестиційних проектів.

1.4. Організаційна структура ДП «Антонов»

9 вересня 1920 року було засновано Київський авіаційний завод. З самого початку основним видом діяльності був ремонт авіаційної техніки. Майстерні розташовувалися в місті Києві.

Завод вважається засновником української цивільної авіаційної промисловості. Саме тут у 1925 році було розроблено й побудовано перший в Україні пасажирський літак - чотиримісний К-1.

У 1948 році завод почав тісно й плідно співпрацювати з Дослідним конструкторським бюро Олега Костянтиновича Антонова. Починаючи з 31 травня 1946 року було засновано ДП «Антонов». Підприємство випустило більше, ніж 6000 літаків марки «Ан»: Ан-2, Ан-8, Ан-24, 26, 30, 32, 72, Ан-124 «Руслан». Зараз авіапідприємство в рамках об'єднаного підприємства працює над серійним виробництвом середнього транспортного літака Ан-178.

До сьогоднішнього дня авіапідприємство створило більше, ніж 100 різних типів і модифікацій пасажирських, транспортних і спеціалізованих літаків, що налічують більше 22 000 екземплярів. На літаках «АНТОНОВ» встановлено більше 500 світових рекордів. На підприємстві працюють представники більше 200 професій і спеціальностей, повний штат конструкторів і вчених, що діють в 35 наукових напрямках, у тому числі таких рідкісних, як аеродинаміка й

міцність літальних апаратів, механіка, гідравліка, теплотехніка, авіоніка, матеріалознавство.

На сьогодні авіапідприємство є складовою частиною державного концерну «Антонов». Організаційна структура (надалі - Структура) Державного підприємства «Антонов» (надалі - підприємство) складається з ієрархічних ланцюгів, в яких встановлюється пряма (адміністративна) підпорядкованість керівників та структурних підрозділів та їх групування з урахуванням їх спеціалізації, комунікації та інтеграції бізнес-процесів. У Структурі підприємства відображаються назви посад керівників та структурних підрозділів (відповідно до наказів по підприємству).

Загальні обов'язки, права керівників та спеціалістів підрозділів, їх підпорядкування встановлюються в посадових інструкціях. Функції підрозділів, їх підпорядкування та процеси взаємодії встановлюються в положеннях про підрозділи. Підпорядкування в підрозділах встановлюється в структурних схемах підрозділів.

Структура підприємства затверджується Президентом станом на 1 січня кожного року (додається) за погодженням з ДК «Укроборонпром». Зміни в Структуру підприємства вносяться протягом року на підставі наказів (за погодженням з ДК «Укроборонпром»).

Відповідно до змін в Структурі вносяться зміни в штатний розпис підприємства, в положення про підрозділи, в посадові інструкції керівників та працівників підприємства.

Процеси щодо Структури регламентуються стандартом підприємства СТП 651.00.069-17 «Положення про підрозділ, структурна схема підприємства та підрозділу, посадова інструкція працівника підприємства», яке періодично оновлюється та доповнюється. Підприємство очолює Президент, який призначається на посаду ДК «Укроборонпром» та діє на підставі контракту (укладеного з ДК «Укроборонпром») та Статуту ДП «Антонов».

До Структури входять:

Організація - розробник авіаційної техніки, яку очолює віце-Президент (з проектування). Діяльність організації-розробника описується в СТП 651.00.073- 14 «Довідник ДП «Антонов» - організації - розробника АТ з процедур забезпечення проекту». Згідно з «Сертифікатом схвалення організації розробника» Державної авіаційної служби України (надалі - Державіаслужба України) № UA.21J.0016, підприємству надано право проектування літаків (в т.ч. проведення льотно-випробувальних робіт).

Організація-виробник авіаційної техніки, яку очолює віце-Президент (з виробництва), яка діє відповідно до СтАН 17.001-2017 «Опис ДП «Антонов» - організації виробника АТ». Структура керівної ланки ДП «Антонов» представлена на рис. 1.6

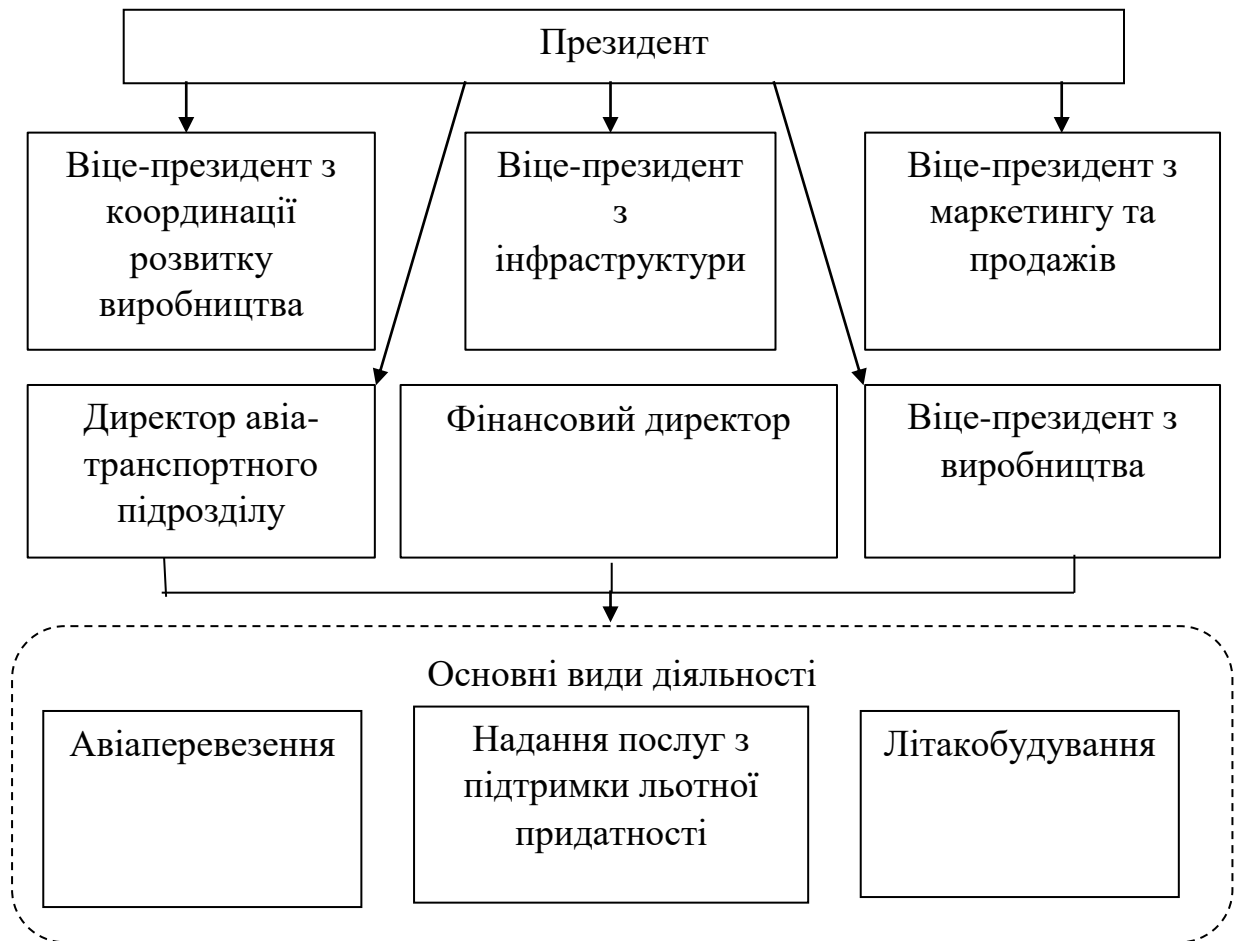


Рис. 1.6. Структура керівної ланки ДП «Антонов»

Згідно з «Сертифікатом схвалення організації виробника» № UA.21G.0023, організація-виробник авіаційної техніки може виробляти літаки, перелік яких визначено у сертифікаті.

Безпосередньо Президенту підпорядковуються:

- віце-Президент (з інфраструктури), основними функціональними обов'язками якого є забезпечення життєдіяльності підприємства та управління інфраструктурою підприємства (в т.ч. соціальними об'єктами).

- віце-Президент з маркетингу та продажів, основними функціональними обов'язками якого є маркетинг і продаж продукції та послуг підприємства, організація комплексної підтримки клієнтів підприємства (в т.ч. гарантійне обслуговування, технічне обслуговування, матеріально-технічна підтримка).

- віце-Президент (з координації розвитку виробництва), основними функціональними обов'язками якого є оптимізація матеріальних активів підприємства та розвиток виробництва за рахунок впровадження нових технологій та обладнання;

- директор фінансовий, якому підпорядковуються підрозділи з фінансів, економіки, логістики, планування, організації праці та заробітної плати, корпоративних прав та нормотворчої діяльності, головна бухгалтерія та на якого покладені функціональні обов'язки з фінансів та економіки (в т.ч. з бюджетування, бухгалтерського обліку та заробітної плати), матеріально - технічного забезпечення підприємства.

- директор АТП ДП «Антонов», якому підпорядковується авіатранспортний підрозділ підприємства (АТП), основними функціональними обов'язками якого є організація авіап перевезень (в т.ч. міжнародних), здійснення технічного обслуговування літаків, управління діяльністю аеропорту та підготовкою авіаційного персоналу.

Структура підприємства є матричною. Матрична структура, орієнтована на продукт, дозволяє гнучкіше використовувати ресурси підприємства, зробити чіткіше фокусування на визначенні сегменту ринку та конкретних клієнтів.

Проектні керівники - директори програм - координують по горизонталі взаємодію функціональних підрозділів, інтеграцію процесів, використання ресурсів (фінансових, матеріальних, людських) для досягнення цілей відповідних програм та їх етапів і діють з урахуванням принципів проектного управління.

З огляду на загальну структуру та структуру виробництва і надання послуг варто відзначити, що ДП «Антонов» в умовах кризи та посткризових явищ основну частину прибутку, за словами президента ДП Антонов Олександра Лося, отримує за рахунок здійснення перевезень (80 %). Інші 20 % припадають на послуги з підтримки льотної придатності, що ж стосується будівництва літаків, то воно є виключно дотаційним.

В зазначеній структурі за попередніми даними здається доцільним здійснення акценту на модернізації основних виробничих засобів сфери перевезень (повітряних суде, зайнятих процесом) та потребує негайного втручання сфера будівництва з урахуванням просідання ринку вантажних перевезень, різких політичних змін, та проблемами з поставкою певних деталей та комплектуючих при будівництві двигунів та планерів.

Висновки до розділу 1

У першому розділі «Теоретичні засади оцінки рентабельності авіаційного підприємства» було проаналізовано такі поняття «рентабельність», «основні засоби» та «модернізація». Вивчивши дані терміни, можна зробити такі висновки.

Рентабельність – це оціночний показник. На нього покладено важливі функції, що пов'язані з ефективністю виробничо-господарської діяльності авіапідприємства. Даний показник є співвідношенням прибутку та понесених витрат. Коефіцієнт варто аналізувати протягом 3-5 років, аби краще оцінити динаміку розвитку авіапідприємства.

Узагальнюючи підходи різних авторів, під рентабельністю слід розуміти показник, що дає можливість проаналізувати достатність прибутку порівняно з іншими окремими величинами, що впливають на виробництво, реалізацію, а також на фінансово-господарську діяльність авіапідприємства.

Проаналізовано функції рентабельності, визначено, що коефіцієнт має три основні функції: оціночна, стимулююча та облікова. Таким чином усі показники діяльності авіапідприємства фіксуються, аналізуються і як наслідок є стимулом для прийняття рішень для керівництва.

У першому розділі також вивчено чинники, що впливають на рентабельність підприємства. Працівники, організація, технологія, вироби підприємства, методи роботи, державна підтримка, інфраструктура та інституціональні механізми є чинниками, що мають вплив на рівень ефективності підприємства.

Виділяють три групи коефіцієнтів рентабельності: інвестицій (капіталу), рентабельність продажів, рентабельність виробництва. Завдяки аналізу коефіцієнтів ефективності авіапідприємства керівництво має можливість визначити різні фактори впливу на зміну продуктивності, з'ясувати за рахунок яких резервів можна підвищити рівень рентабельності тощо.

Покращення показників продуктивності можливе за рахунок модернізації основних засобів авіапідприємства. Так, у першому розділі було визначено сутність поняття «основні засоби» та «модернізація».

Модернізувати слід саме матеріально-технічну базу компанії. Основні фонди, що беруть участь в наданні послуг перевезення, що становлять близько 80% в структурі доходів ДП «Антонов». Тому саме їм і варто приділяти особливу увагу.

Підсумовуючи аналіз термінології, можна зробити висновок, що основні засоби є базовими для компанії. Це об'єкт для інвестицій. Це ресурси, довгострокові активи, основну частину яких складають літаки. Це основа, що приносить дохід авіапідприємству.

Модернізацією є часткове або повне оновлення, перезавантаження, переналаштування устаткування, що надасть ДП «Антонов» можливість додатково зменшити витрати на перевезення, стимулювати розвиток літакобудування за рахунок зміни конструкції основної маси літаків. Що виготовляються з метою уникнення проблем з поставками та підвищення їх конкурентоспроможності на ринку вантажних перевезень.

Продуктивність роботи авіакомпанії напряму залежить від рівня його модернізації. Аби мати високі стабільні показники рентабельності, варто вчасно аналізувати стан структури та якісні характеристики основних виробничих фондів.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ РЕНТАЕЛЬНОСТІ ДП «АНТОНОВ»

2.1. Аналіз ринку авіаційних перевезень України

Швидка зміна ендогенних та екзогенних факторів призводить до необхідності миттєвої адаптації, як основного фактору успішної роботи на зовнішніх та навіть внутрішніх ринках. Авіаційна галузь, що традиційно є фондомісткою, має істотні проблеми з швидкістю та рівнем реакції. Шляхом вирішення даного питання може стати впровадження як системної так і оперативної модернізації авіаційної техніки, що відповідатиме умовам та потребам роботи на ринку перевезень.

Питання розвитку авіаційних перевезень в Україні є особливо актуальним в умовах євроінтеграції та у період світової глобалізації та економічного розвитку країни, що дозволить створити конкурентне середовище на ринку та збільшити пасажиропотоки.

Ринок авіаційних перевезень є одним з основних елементів українського господарства та відіграє важливу роль у процесі закріплення взаємозв'язків між країнами.

Авіаційні перевезення є найбільш глобалізованими, оскільки це підтверджується постійним зростанням їх динаміки. З розвитком та поширенням глобалізаційних процесів, інформаційних технологій, лібералізаційних тенденцій у світі відбуваються і відповідні зміни в умовах функціонування авіаційних перевізників. Вдале пристосування до змін є запорукою успіху суб'єктів ринку та закріплення національної позиції на світовій арені. Тому актуальними та важливими залишаються дослідження еволюційних змін та особливостей сучасного етапу функціонування світового ринку авіаперевезень.

Аби краще оцінити ситуацію на ринку авіаційних перевезень України було проаналізовано статистичну інформацію Державного підприємства

обслуговування повітряного руху України. Дані, наведені у табл. 2.1 дають можливість проаналізувати інтенсивність повітряного руху в державі [62].

Таблиця 2.1

Підсумки діяльності авіакомпаній України, за перший квартал 2017-2020 рр.

№ з/п	Показник	Одиниці виміру	Всього							
			1 кв. 2017р.	1 кв. 2018р.	1 кв. 2019р.	1 кв. 2020р.	Абсолютне		Відносне	
							19/18	20/19	19/18	20/19
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Діяльність авіакомпаній										
1	Перевезено пасажирів	тис.чол.	1871,7	2109,5	2361,7	1953,9	252,2	-407,8	112%	83%
2	в т.ч. на регулярних лініях	-,-	1362,6	1458	1573,5	1123,3	115,5	-450,2	108%	71%
3	Виконані пасажиро-кілометри	млрд.пас.км	4	4,5	5,5	4,6	1	-0,9	122%	84%
4	в т.ч. на регулярних лініях	-,-	2,6	2,8	3,3	2,3	0,5	-1	118%	70%
5	Перевезено вантажів та пошти	тис.тонн	16	18,4	20,6	17,8	2,2	-2,8	112%	86%
6	в т.ч. на регулярних лініях	-,-	3,5	4,1	4,5	2,8	0,4	-1,7	110%	62%
7	Виконані тонно-кілометри (вантажі+пошта)	млн.ткм	51,4	62,7	73,1	51,1	10,4	-22	117%	70%
8	в т.ч. на регулярних рейсах	-,-	12,5	15,4	21,1	11,5	5,7	-9,6	137%	55%
9	Виконано комерційних рейсів	тисяч	18,7	19,3	20,2	17,3	0,9	-2,9	105%	86%
10	в т.ч. регулярних	-,-	13,8	14,2	14,2	10,3	0	-3,9	100%	73%

Провівши аналіз таблиці, можна зробити висновки, що 2019 рік був продуктивним, навіть незважаючи на те, що показник перевезення вантажів та пошти знизився на 2,7% порівняно з 2018 роком. Кількість перевезених пасажирів та комерційних рейсів у 2019 році збільшилися на 10,3% та 3,37% відповідно проти 2018 року, що беззаперечно є позитивним результатом.

Особливо варто звернути увагу на показники 1 кварталу 2020 року. Безумовно негативна динаміка ринку викликана пандемією, тільки за перший квартал поточного року показала падіння на 17 % кількості перевезених пасажирів. Тридцяти відсоткове падіння пасажирських перевезень показали регулярні лінії. Падіння на ринку вантажних перевезень відбувається не так стрімко та показує за перший квартал 2020 року 14 % (рис. 2.1)

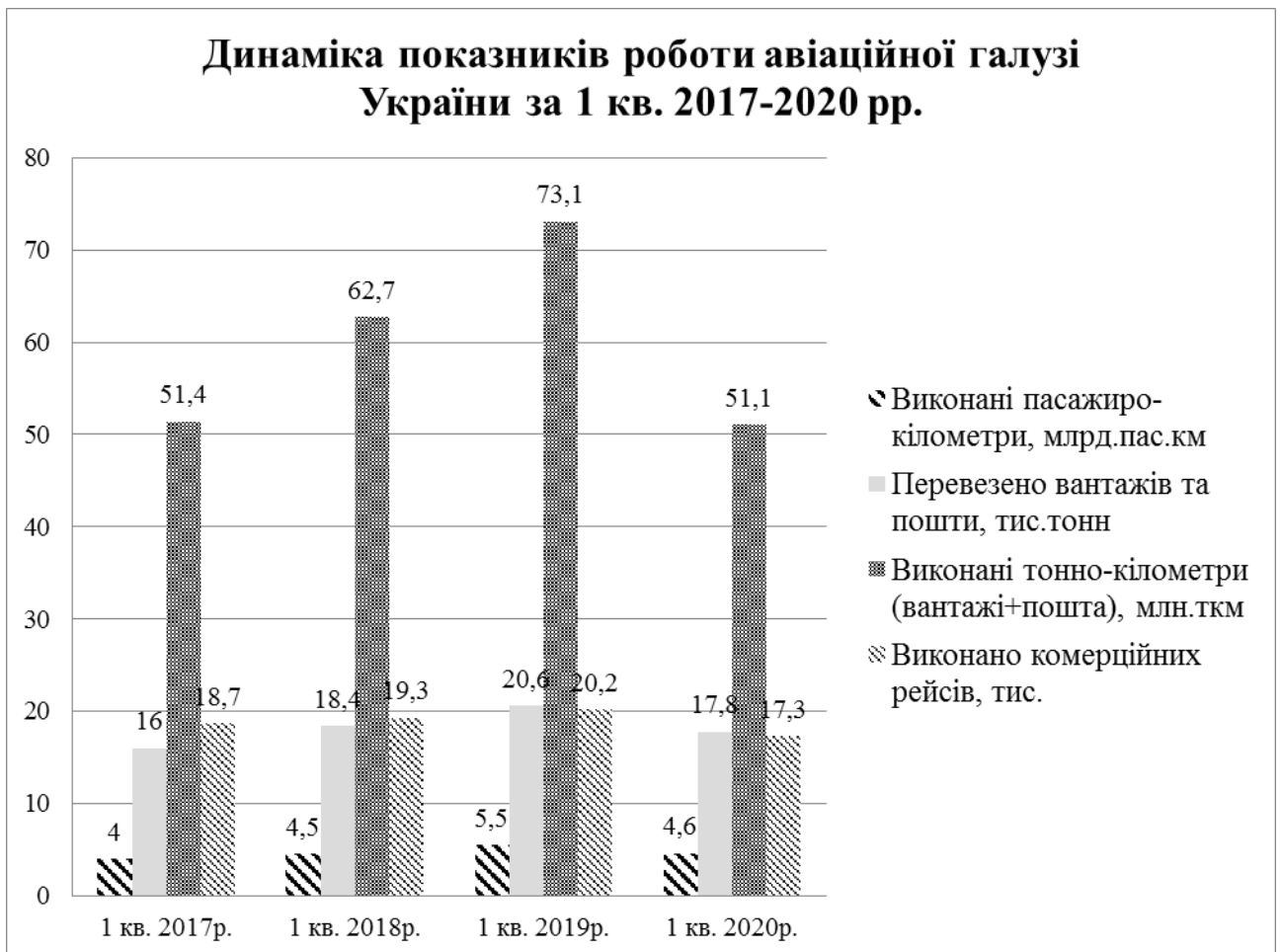


Рис. 2.1. Динаміка показників роботи авіаційної галузі України за 1 кв. 2017-2020 рр. (%)

Аналізуючи рис. 2.1. можна зробити висновки, що робота авіаційної галузі України мала тенденцію на покращення з 2017 року. Усі показники стабільно зростали, що безумовно є позитивним результатом. З початку 2020 року у період економічної нестабільності та локдаунів, показники мали тенденцію на зниження. Кількість комерційний рейсів за 1 квартал 2020 року знизився на 2,9% проти 1 кварталу 2019 року. На 20% впав показник виконаних тонно-кілометрів. Навесні 2020 року було перевезено на 2,9% менше вантажів та пошти, ніж у 2019 році. Також зменшився показник виконаних пасажиро-кілометрів: у 2020 році показник знизився на 0,9% порівняно з 2019.

При цьому, якщо порівнювати дані 2019-2020 років Державної служби статистики вантажні перевезення авіаційної галузі та інших транспортних

галузей (табл. 2.2), то стає очевидним, що вантажні перевезення у січні – травні 2020 року майже не втратили власних позицій на ринку [63].

Таблиця 2.2

Вантажні перевезення за видами транспорту, 2019-2020 рр.

Транспорт	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	млн км	У % до січня-травня 2019	млн. т	У % до січня-травня 2019
1	2	3	4	5
Залізничний	69711,0	89,6	119,8	90,6
Автомобільний	16746,3	87,5	70,8	77,4
Водний	1121,9	92	1,7	89,9
Трубопровідний	25048,2	59,1	36,7	75,3
Транспорт	112761,4	80,1	229,0	83,5
Авіаційний	134	109,3	0,03	96,3

За даними Державної служби статистики, що наведені в табл.. можна зробити висновок, що вантажні перевезення за всіма видами транспорту не втратили своєї актуальності у 2020 році. Показники, мають незначне зниження: авіаційним транспортом було перевезено вантажів на 4% менше, ніж у 2019 році; транспортними засобами було доставлено на 16% менше вантажів проти 2019 року; водним транспортом – на 10% менше; автомобільним – на 23%; залізничним – на 10% відповідно проти 2019 року.

Перевезення вантажів та пошти виконували 20 вітчизняних авіакомпаній. Лідери вантажоперевезень - АТП ДП «Антонов», авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України», «ЗетАвіа», «Максімум Еірлайнс» та «Южмашавіа». Зазначеними авіапідприємствами у звітному періоді було виконано 84 відсотки загального обсягу перевезень вантажів та пошти. Слід зазначити, що більшу частину вантажоперевезень традиційно складала чартерні рейси в інших державах в рамках гуманітарних та миротворчих програм ООН, а також згідно з контрактами та угодами з іншими замовниками.

За статистичними даними за підсумками 9 місяців 2019 року аеропортами України обслуговано 153,9 тис. повітряних суден, що на 11,4 відсотка більше порівняно з тим же періодом попереднього року. При цьому, пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 18,8 відсотка та становили 18510,2 тис. чоловік. Пошто вантажопотоки збільшились на 1,7 відсотка та склали 42,3 тис. тон.

За період з січня по вересень 2019 року обсяг перевезень вантажів та пошти авіаційним транспортом України скоротився порівняно з відповідним періодом минулого року на 2,7 відсотка та становив 68,2 тис. тон.

Загалом комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній обслуговували 19 українських аеропортів та аеродромів. При цьому, близько 98 відсотків пасажиропотоків сконцентровані в 7 основних аеропортах (Бориспіль, Київ (Жуляни), Одеса, Львів, Харків, Запоріжжя та Дніпропетровськ).

Таблиця 2.3

Інтенсивність повітряного руху в Україні, вересень 2018-2020 рр.

Польоти	Показники			Відхилення 2019/2018		Відхилення 2020/2019	
	2018	2019	2020	Абсолютне (+/-)	Відносне (%)	Абсолютне (+/-)	Відносне (%)
1	2	3	4	5	6	7	8
Усього польотів:	300853	335407	14959	34554	11,5	-320448	-95,5
Українські авіакомпанії	106654	109777	6100	3123	2,9	-103677	-94,4
Іноземні авіакомпанії	194199	225630	8859	31431	16,2	-216771	-96,1
Внутрішні польоти	29593	30790	2710	1197	4,04	-28080	-91,2
Транзитні польоти	125145	141680	5232	16535	13,2	-136448	-96,3
Міжнародні польоти:	146155	162937	7017	16782	11,5	-155920	-95,7
Українські авіакомпанії	77443	80077	-	2634	3,4	-	-
Іноземні авіакомпанії	68672	82860	-	-8771	-11,3	-	-

Аналізуючи табл. 2.3, можна зробити висновки, що усього польотів у 2019 році було зроблено на 11,5% більше, ніж у 2018 році, а саме: іноземними авіакомпаніями на 16,2% більше, а українськими - на 2,9% більше.

Кількість міжнародних перельотів також збільшилася. У 2019 році було виконано 162937 польотів: що на 11,5% більше проти 2018 року. Вітчизняні компанії зробили на 3,4% більше польотів у 2019 році, ніж у 2018, а кількість міжнародних перельотів іноземними авіакомпаніями зменшилася на 11,3%.

За підсумками 9 місяців 2019 року обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зросли не тільки порівняно з аналогічним періодом 2018 року (на 10,2 відсотка), а також перевищили рівень попереднього 2017 року в цілому (на 1 відсоток), та становили 10664,5 тис. чоловік.

Протягом звітного періоду пасажирські перевезення здійснювали 18 вітчизняних авіапідприємств, серед яких традиційно лідером є авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України».

За 9 місяців 2019 року п'ятьма вищезазначеними найбільшими пасажирськими авіакомпаніями перевезено 10331,5 тис. чол., що складає майже 97 відсотків у загальному обсязі пасажирських перевезень українських авіакомпаній.

Впродовж січня – вересня 2019 року міжнародні регулярні пасажирські перевезення відповідно до затвердженого розкладу руху здійснювали 10 вітчизняних авіакомпаній до 45 країн світу.

Динаміка авіатрафіку в повітряному просторі України у 2020 році: червень - 4 584 рейси, липень - 12 195 рейсів, серпень - 16 690 рейсів і вересень - 14 959 рейсів. Як зауважують експерти Євроконтролю, відсоток зменшення кількості рейсів у повітряному просторі Європейського регіону у вересні сягнув 54 %, тоді як за квітневим прогнозом очікувалось, що ця цифра становитиме всього 40 %.

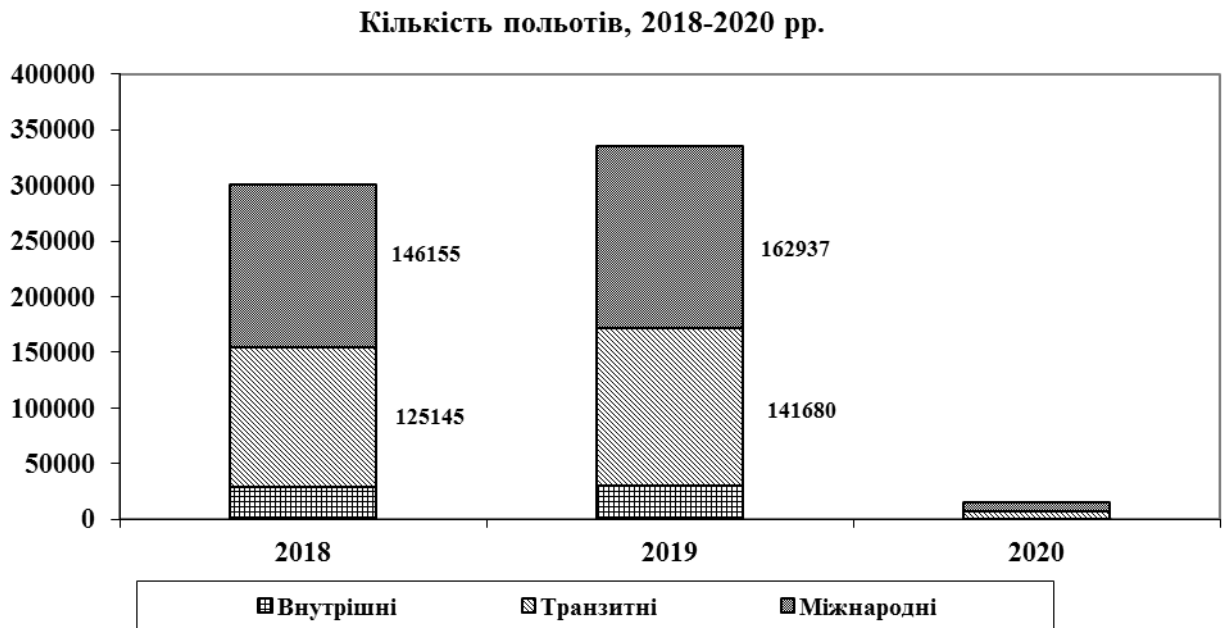


Рис. 2.2. Кількість польотів, 2018-2020 рр.

Варто також зазначити, що серед усієї кількості польотів перше місце займають міжнародні перельоти, далі транзитні. Найменшу частку перельотів серед усієї кількості займають внутрішні перельоти. Хоча даний показник має позитивну тенденцію. Кількість внутрішніх перельотів зросла на 4,04% у 2019 році проти 2018 року.

Регулярні внутрішні пасажирські перевезення між 11 містами України виконували чотири вітчизняні авіакомпанії, зокрема «Міжнародні авіалінії України», «Мотор Січ», «Роза вітрів» та «Скайап». За 9 місяців 2019 року регулярними рейсами у межах України перевезено 875,6 тис. пасажирів, що на 8 відсотків більше, ніж було перевезено за аналогічний період минулого року. При цьому, середній коефіцієнт зайнятості пасажирських крісел на внутрішніх регулярних рейсах українських авіакомпаній склав 79% (проти 79,5% за 9 місяців 2018 року).

Значне зростання кількості обслугованих пасажирів порівняно з аналогічним періодом минулого року зафіксовано в наступних аеропортах: Львів - на 38,7 відсотка, Харків - на 33,4 відсотка, Бориспіль – на 22,5 відсотка, Дніпропетровськ – на 14,3 відсотка, Одеса - на 13,8 відсотка та Запоріжжя - на

13 відсотків. В той же час в столичному аеропорту Київ (Жуляни) мало місце скорочення пасажиропотоку (на 7,2 відсотка).

За 9 місяців 2019 року авіаційними підприємствами оброблено 359,6 тис. гектарів сільськогосподарських площ, наліт під час виконання авіаційних робіт в галузях економіки становив 6,1 тис. годин (за 9 місяців 2018 року – 543,6 тис. гектарів та 8,7 тис. годин відповідно).

ДП ОПР «Украерорух» протягом звітнього періоду обслуговано 260,4 тис. польотів проти 232,3 тис. за 9 місяців 2018 року. Кількість обслугованих польотів, виконаних літаками та вертольотами авіакомпаній України збільшилась на 3,6 відсотка, іноземними авіакомпаніями - на 16,8 відсотка.

Проаналізувавши дані, можна зробити висновки, що пасажирські перевезення критично знизилися протягом 2020 року. Оцінюючи сьогоденну ситуацію у світі, пасажирські перевезення зможуть знову набрати обертів від початку літа 2021 року.

На сьогодні актуальними залишаються вантажні перевезення. Перспектива їх розвитку росте: актуальним є перевезення між країнами габаритної медичної техніки, великих об'ємів медикаментів та інших товарів проти пандемії. Навесні 2020 року найбільший у світі літак «Мрія» був задіяний для перевезення великого об'єму медичної допомоги з Китаю до Європейського Союзу – це є доказом того, що вантажні перевезення матимуть позитивну динаміку протягом найближчого року. Тому саме вантажним літакам варто приділяти більше уваги, модернізувати їх для більш ефективної роботи.

ДП «Антонов» для вантажних перевезень використовує АН-178 та АН-132. У серпні 2020 року АН-178 було випущено абсолютно без російських деталей. У зв'язку з нестабільною політичною ситуацією у 2014 році авіапідприємство втратило не тільки ринок збуту, а й постачання важливих компонентів для літаків. На сьогодні ж АН-178 має 2/3 обладнання з США, а 1/3 – українського виробництва.

Ринок авіакосмічної галузі досить насичений, конкуренція відбувається не між окремими компаніями, а між авіаційними державами. Авіаційна

промисловість в економіці України є однією з найбільших, найвагоміших та стратегічних галузей. При дуже вигідному геополітичному місці розташуванні держави все одно має економічні кризи, причинами яких є бездіяльність у процесах формування світового доходу та його розподілу.

Українські підприємства та компанії авіаційної галузі займають ринкову нішу, де відбувається конкуренція з виробниками «другого ешелону». Зазначається близько 80% галузі орієнтовано на експорт, які реалізують продукцію переважно в країнах СНД та країнах далекого зарубіжжя, що розвиваються: - у сфері літакобудування: Росія, Казахстан, країн Близького Сходу, Індія, Китай та ін.; - у сфері двигунобудування: більше 50% авіадвигунів реалізують у Росію, інші — в країнах далекого зарубіжжя, переважно у тих же, що й літаки.

Обсяг експорту авіаційної техніки, 2019 рік

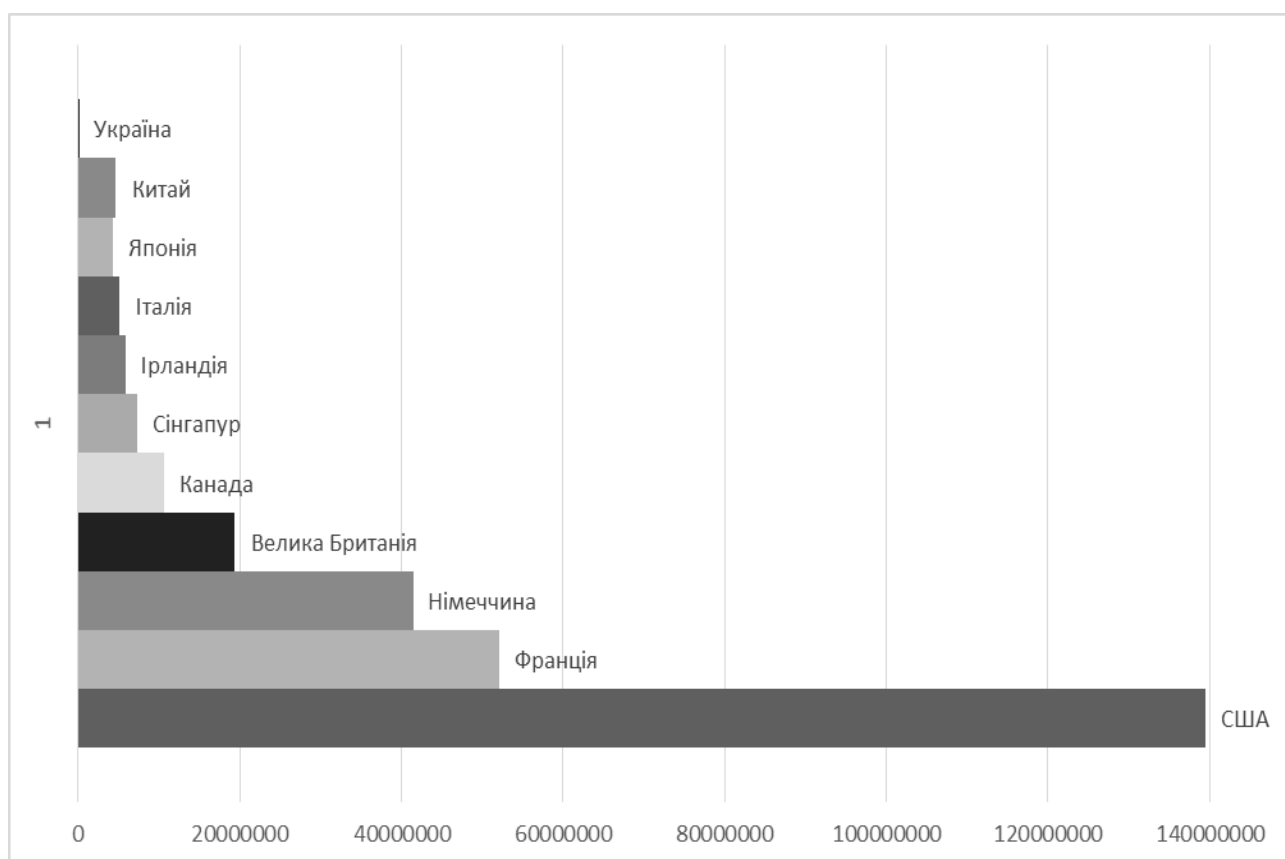


Рис. 2.3. Обсяг експорту авіаційної техніки, 2019 рік

Аналізуючи рис. 2.3 можна зробити висновок, що Сполучені Штати Америки є найбільшим у світі експортером авіаційної техніки за 2019 рік. Обсяг експорту авіатехніки США становив 14 млрд дол. минулого року. Друге місце у списку займає Франція з обсягом проданої техніки на 5,5 млрд дол. Німеччина (4,1 млрд дол.), Великобританія (1,9 млрд дол.) та Канада (10 млрд дол.) також є одними з 5 найбільших експортерів авіаприладів у світі. Варто зазначити, що Україна посідає 50 місце серед усіх експортерів авіаційної техніки світі, що безумовно є гарним результатом.

Світове господарство висуває для України певні вимоги до стратегічних напрямків розвитку ринку для майже всіх радянських авіакосмічних підприємств, які на сьогодні є не спроможними на міжнародному рівні. З приводу цього з початку XXI ст. українські авіакосмічні виробники стали модернізувати ці напрямки стратегічного управління, а ще з 70-х років технопарки з'являлися фактично в усіх розвинених й країнах, що розвиваються. На сьогодні у світі існує більше 600 технопарків. Почали застосовувати стратегії «глобального» та інтеграційного ґатунку, де само й створювалися технопарки, тобто інноваційні каталізатори, які своєю місією мають сприяти розвитку наукомісткого сектора промисловості, приваблювати інвесторів

Стратегія економічних перетворень, які здійснюються в Україні сьогодні та продовжуватимуть відбуватися і у майбутньому, повинна будуватися на засадах активного інноваційного розвитку. Майбутнє авіакосмічної галузі в об'єднанні заводів, підприємств та інших установ і потужного інтелекту. Альянси в авіакосмічній галузі приведуть до синергетичних потужних структур, які нададуть можливість українським авіакомпаніям перейти із ряду європейських у ряд світових [65].

2.2. Дослідження показників фінансової стійкості та платоспроможності ДП «Антонов»

В умовах ринкового господарювання, фінансової нестабільності, високої інфляції, незадовільного рівня економіки важливе місце посідає фінансовий стан підприємства.

Саме аналіз результатів може визначити забезпеченість авіакомпанії ресурсами, її продуктивність. Інформація щодо фінансово-економічних показників авіапідприємства цікавить керівника, акціонерів, інвесторів, дебіторів, клієнтів і, звичайно, кредиторів. Оцінка стану, рентабельності авіапідприємства важлива як для внутрішніх, так і зовнішніх користувачів.

Базовою інформацією про забезпечення підприємства фінансово-економічного аналізу є фінансова звітність. Надати користувачам правдиву, повну, непередбачену інформацію про фінансове становище, грошові потоки, результати діяльності – основна мета фінансової звітності.

Основна інформація для аналізу діяльності, прибутковості підприємства містить у формі № 1 Балансі (Звіт про фінансовий стан), формі № 2 Звіті про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід).

За допомогою балансу авіапідприємства можна проаналізувати його фінансовий стан, активи, пасиви на певний звітний період (рік). У звіті про фінансові результати міститься інформація про витрати та доходи авіакомпанії, а також результат діяльності за звітний період.

Аби краще оцінити фінансовий стан авіапідприємства варто проаналізувати його діяльність у динаміці.

Динаміку фінансових результатів діяльності за 2017-2019 роки ДП «Антонов» наведено в табл. 2.4.

Таблиця 2.4

Аналіз фінансових результатів за 2017-2019 рр., тис. грн.

Показник	Роки			Відхилення			
				2017/2018		2018/2019	
	2017 рік	2018 рік	2019 рік	Абсол., (+/-)	Віднос., %	Абсол., (+/-)	Віднос., %
1	2	3	4	5	6	7	8
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	6052436	8961918	5998663	2909482	48,07	-2963255	-33,06
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	-5301501	-7486335	-4409987	-2184834	-41,21	3076348	41,09
Валовий: прибуток	750935	1475583	1588676	724648	96,50	113093	7,66
Інші операційні доходи	467016	656403	1294987	189387	40,55	638584	97,29
Адміністративні витрати	-178709	-265981	-221993	-87272	-48,83	43988	16,54
Інші операційні витрати	-1375524	-410248	-1217767	965276	70,18	-807519	-196,84
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	-568223	1831364	543040	2399587	422,30	-1288324	-70,35
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	307207	1854513	562726	1547306	503,67	-1291787	-69,66
Чистий фінансовий результат: прибуток	330224	1584060	447983	1253836	379,69	-1136077	-71,72

Отже, проведений аналіз показників фінансових результатів діяльності показав, що авіапідприємство мало нестабільні показники протягом аналізованого періоду. Динаміка валового прибутку мала тенденцію на

зростання, у той час як показники чистого доходу знизилися у 2018 році, а потім знову зросли у 2019. Для подальшого вдосконалення роботи варто звернути увагу на показники адміністративних та інших витрат.



Рис. 2.3. Динаміка чистого фінансового результату та валового прибутку, 2017-2019 рр.

Аби якомога докладніше вивчити фінансовий стан авіапідприємства варто визначити ліквідність його балансу. Такий аналіз дає зрозуміти сутність активів компанії, які повинні швидко реалізуватися для отримання грошових коштів, за допомогою яких можна погасити борги. Даний аналіз цікавить кредиторів, постачальників, інвесторів.

Ліквідність балансу є ступенем покриття зобов'язань підприємства активами, термін перетворення яких у грошові кошти відповідає терміну погашення зобов'язань. Ліквідність балансу має вплив на платоспроможність компанії, її ефективність. Основна ознака ліквідності – це формальне перевищення вартості оборотних активів над короткостроковими пасивами. І чим більше це перевищення, тим сприятливіший фінансовий стан має заклад з позиції ліквідності [18].

Для визначення ліквідності балансу треба згрупувати активи і пасиви за ступенем їх ліквідності і порівняти їх. Усього має бути 4 групи активів і 4 групи пасивів (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Групування активів і пасивів підприємства

Активи	Пасиви
1	2
<ul style="list-style-type: none"> - найбільш ліквідні: грошові кошти; - швидко реалізовані: готова продукція, товари, дебіторська заборгованість; - повільно реалізовані: виробничі запаси, незавершене виробництво; - важко реалізовані: необоротні активи. 	<ul style="list-style-type: none"> - найбільш термінові зобов'язання: кредиторська заборгованість; - короткострокові пасиви: короткострокові позикові кошти; - довгострокові пасиви: довгострокові позикові кошти; - постійні пасиви: статті першого та четвертого розділів пасиву.

Для визначення ліквідності балансу аналізованого періоду розраховані показники варто зіставити між собою відповідно активи і пасиви. Баланс є абсолютно ліквідним за таких умов: $A1 > П1$; $A2 > П2$; $A3 > П3$; $A4 < П4$.

Таблиця 2.6

Аналіз активів за 2017-2019 роки

Показник	2017	2018	2019
1	2	3	4
A1	1067629	520486	279733
A2	862779	819795	404127
A3	3450301	4312334	3801101
A4	13581038	7745983	7692491
Баланс	18961747	12498598	12177452

У табл. 2.6 досліджено активи компанії й варто відмітити стрімке падіння групи A1. У 2019 році показник знизився до 279733 тис. грн., що на 787896 тис. грн. менше порівняно з 2017 роком, є безсумнівно є негативним результатом. Також упали показники групи A2 – це вказує на зменшення дебіторської

заборгованості тощо. Прослідковується нестабільність і незначне зменшення показників А3 і А4, що означає зменшення активів, що повільно реалізуються та важкореалізованих активів.

Таблиця 2.7

Аналіз пасивів за 2017-2019 роки

Показник	2017	2018	2019
1	2	3	4
П1	186970	275650	123934
П2	2770978	1455440	1564891
П3	1976691	1998710	1426895
П4	8641351	89398282	10272001
Баланс	13575990	93127982	13387721

У наведеній таблиці досліджено показники пасиву. Можна зробити висновок, що прослідковується зменшення показників групи П2: короткострокові позики, темп погашення яких менше 12 місяців. Незначно, але зменшилися показники групи П3, що вказує на зменшення довгострокових боргів перед кредиторами.

Наступним етапом є зіставлення показників та аналіз нерівностей.

2017: А1 > П1; А2 < П2; А3 > П3; А4 > П4.

2018: А1 > П1; А2 < П2; А3 > П; А4 < П4.

2019: А1 > П1; А2 < П2; А3 > П3; А4 < П4.

Порівняння розрахованих показників дає зрозуміти, що протягом трьох років баланс є неліквідним.

За умов дефіциту ресурсів та загострення економічних проблем виникла необхідність зіставлення отриманих результатів з витратами різних видів ресурсів: фінансових, трудових, матеріальних. Ринкові перетворення вимагають регулювання діяльності суб'єктів господарювання, оцінки рівнів їх ділової

активності. Цього можна досягти за допомогою дослідження ефективності використання всіх видів ресурсів підприємств [14].

Проведемо розрахунок вищенаведених показників за даними фінансової звітності досліджуваного авіапідприємства.

Коефіцієнт оборотності активів – показник ділової активності, який показує ефективність використання активів підприємства:

$$Koa = \text{Чистий дохід від реалізації} / \text{Середньорічна вартість активів} = \text{р. } 2000 / (\text{р. } 1300 \text{ гр.3} + \text{р. } 1300 \text{ гр.4}) / 2$$

Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості (ДЗ) - показник ділової активності, який вказує на ефективність управління заборгованістю клієнтів і інших дебіторів та розраховується за формулою:

$$Kdz = \text{Чистий дохід від реалізації} / \text{Середньорічна вартість ДЗ} = \text{р. } 2000 / (\text{р. } 1125 \text{ гр.3} + \text{р. } 1125 \text{ гр.4}) / 2$$

Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів - показник ділової активності, який вказує на ефективність управління запасами в компанії:

$$Kмз = \text{Собівартість реалізованої продукції} / \text{Середньорічна вартість матеріальних запасів} = \text{р. } 2050 / (\text{р. } 1100 \text{ гр.3} + \text{р. } 1100 \text{ гр.4}) / 2$$

Коефіцієнт оборотності власного капіталу - показник ділової активності, який демонструє ефективність управління власним капіталом компанії:

$$Kовк = \text{Чистий дохід від реалізації} / \text{Середньорічна вартість власного капіталу} = \text{р. } 2000 / (\text{р. } 1495 \text{ гр.3} + \text{р. } 1495 \text{ гр.4}) / 2$$

Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості - показник ділової активності, який вказує на кількість оборотів, які здійснила кредиторська заборгованість протягом року.

$$Kкз = \text{Чистий дохід від реалізації} / \text{Середньорічна вартість КЗ} = \text{р. } 2000 / (\text{р. } 1615 \text{ гр.3} + \text{р. } 1615 \text{ гр.4}) / 2.$$

Аналіз розрахунків наведено в табл. 2.8

Таблиця 2.8

Динаміка показників ділової активності на досліджуваному
авіапідприємстві за 2017-2019 роки

Показники	Роки			Відхилення			
	2017	2018	2019	Абсолютне (+/-)		Відносне (%)	
				2018/ 2017	2019/ 2018	2018/ 2017	2019/ 2018
1	2	3	4	5	6	7	8
Коефіцієнт оборотності активів	0,58	0,55	0,43	-0,03	-0,12	-5,17	-21,82
Коефіцієнт оборотності ДЗ	110,55	114,09	119,6	3,54	5,51	3,2	4,83
Коефіцієнт оборотності матеріальних запасів	1,66	1,8	1,63	0,14	-0,17	8,43	-6,11
Коефіцієнт оборотності власного капіталу	0,97	0,87	0,59	-0,1	-0,28	-10,3	-32,18
Коефіцієнт оборотності КЗ	38,26	32,88	34,11	-5,38	1,23	-14,06	3,74

Аналізуючи таблицю, можна зробити висновки, що оборотність активів протягом аналізованого періоду поступово зменшувалася. У 2019 році показник зменшився на 21,81% порівняно з 2018 роком. Це вказує на те, що авіапідприємство має проблеми в управлінні своїми обмеженими ресурсами.

Щодо показника оборотності дебіторської заборгованості варто зазначити, що значення стабільно зростало. У 2018 році показник зріс на 3,54, що на 3,2% більше, ніж у 2017 році, у 2019 році коефіцієнт збільшився на 4,83% порівняно з 2018 роком. З вищенаведених розрахунків можемо зробити висновок, що оборотність дебіторської заборгованості збільшується протягом досліджуваного періоду, що означає зростання разів погашення дебіторської заборгованості.

Оборотність матеріальних запасів покращилася у 2018 році, а у 2019 році знизилася до 1,63, що на 6,11% менше, ніж у 2018 році. Стабільність оборотності матеріальних ресурсів вказує на налагоджену політику управління запасами.

Коефіцієнт оборотності власного капіталу протягом аналізованих трьох років знижувався. У 2018 році показник впав на 10,3% порівняно з 2017 роком, а в 2019 - на 32,18% проти 2018 року. Це свідчить про погіршення роботи на підприємстві.

Оборотність кредиторської заборгованості знизилася у 2018 році на 14,06% проти 2017 року, але зросла на 3,74% порівняно з 2018 роком. Це вказує на те, що авіапідприємство має можливість фінансувати свою діяльність за рахунок підрядників та постачальників.

Для здійснення господарської діяльності кожне підприємство повинно мати певне майно, яке належить йому на правах власності чи володіння. Усе майно, яке належить підприємству і відображене в його балансі, становить його активи.

В процесі функціонування підприємства величина активів і їх структура постійно змінюються. Якісні зміни в структурі майна підприємства та джерел цього майна можна охарактеризувати за допомогою вертикального і горизонтального аналізу звітності з використанням комплексу відповідних показників.

Вертикальний аналіз показує структуру майна підприємства та джерел цього майна. Як правило, показники структури розраховуються у відсотках до валюти балансу. Відносні показники певною мірою пом'якшують негативний вплив інфляційних процесів, які суттєво ускладнюють зіставлення абсолютних показників в динаміці.

Горизонтальний аналіз звітності потребує побудови однієї чи кількох аналітичних таблиць, в яких абсолютні показники доповнюються відносними показниками динаміки – темпами або коефіцієнтами зростання.

Проведемо розрахунок вищенаведених показників за даними фінансової звітності досліджуваного авіапідприємства:

Коефіцієнт фінансової автономії – показує, яка частка коштів власників підприємства в загальній сумі коштів; характеризує фінансову незалежність підприємства при зовнішніх джерелах фінансування діяльності та розраховується за формулою:

$$K_{авт} = \text{Власний капітал} / \text{Валюта балансу} = \text{р. 1495} / \text{р. 1900}$$

Коефіцієнт фінансової залежності – показує, яка сума загальної вартості майна підприємства припадає на 1 гривню власних коштів та розраховується за формулою:

$$K_{фз} = \text{Валюта балансу} / \text{Власний капітал}$$

Коефіцієнт фінансового ризику - є узагальнюючим при аналізі фінансової стійкості підприємства та показує співвідношення залучених коштів і власного капіталу.

$$K_{фр} = \text{Залучений капітал} / \text{Власний капітал} = (\text{р. 1595} + \text{р. 1695}) / \text{р. 1495}$$

Коефіцієнт маневреності власного капіталу – характеризує ступінь мобільності використання власних коштів підприємством:

$$K_{мрк} = (\text{Власний капітал} - \text{Необоротні активи}) / \text{Власний капітал} = (\text{р. 1495} - \text{р. 1095}) / \text{р. 1495}$$

Коефіцієнт структури покриття довгострокових вкладень - показує, яка частина основних засобів та інших необоротних активів профінансована за рахунок зовнішніх інвесторів. Розраховується за формулою:

$$K_{пдв} = \text{Довгострокові зобов'язання} / \text{Необоротні активи} = \text{р. 1595} / \text{р. 1095}.$$

Розрахунок та аналіз основних показників діяльності авіапідприємства наведено в табл. 2.9.

Таблиця 2.9

Динаміка зміни коефіцієнтів за основними показниками фінансового стану

Показники	Роки			Відхилення			
	2017	2018	2019	Абсолютне (+/-)		Відносне (%)	
				2018/ 2017	2019/ 2018	2018/ 2017	2019/ 2018
1	2	3	4	5	6	7	8
Коефіцієнт фінансової автономії	0,64	0,7	0,76	0,06	0,06	9,4	8,6
Коефіцієнт фінансової залежності	1,16	1,0	1,3	-0,16	8,73	-13,8	30
Коефіцієнт фінансового ризику	0,57	0,43	0,3	-0,14	-0,4	-24,56	-30,23
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,16	0,2	0,25	0,04	0,05	25	25
Коефіцієнт структури покриття довгострокових вкладень	0,19	0,2	0,13	0,01	0,11	5,26	-35

Аби бачити конкретніше бачити картину фінансового стану підприємства потрібно проаналізувати ряд показників у динаміці.

Коефіцієнт фінансової автономії показує частку власного капіталу в загальній сумі засобів, що авансовані в його діяльність.

Критичне значення автономії = 0,5. Зростання протягом аналізованого періоду показника говорить про покращення стійкості авіапідприємства. Що означає, що авіакомпанія стає більш незалежною від зовнішніх кредиторів.

Коефіцієнт фінансової залежності показує на скільки вправно власники фінансують власне авіапідприємство.

Нормативне значення показника знаходиться в межах 1,67-2,5. Для підвищення значення необхідно, як очевидно, залучати додаткові позикові кошти кредитних організацій, банків, інших підприємств і т. д. Це дозволить

активізувати виробничу і збутову діяльність, що призведе до збільшення фінансового результату роботи компанії або дозволить досягти інших цілей.

Коефіцієнт фінансового ризику показує, скільки одиниць залучених засобів приходить на кожен одиницю власних.

Коефіцієнт показує співвідношення між залученими засобами і власним капіталом. Оптимальним значенням є 0,5; критичним – 1. Зростання показника в динаміці говорить про підвищення залежності авіакомпанії від зовнішніх кредиторів.

Коефіцієнт маневреності власного капіталу показує частину власного капіталу, що знаходиться в обороті.

За допомогою даного показника можна зрозуміти якою частиною ресурсів можна маневрувати, а яка – капіталізована. Коефіцієнт має зростати в динаміці, аби забезпечити гнучкість у використанні власних засобів підприємства. Рекомендоване значення цього показника $> 0,1$.

Коефіцієнт структури покриття довгострокових вкладень показує участь зовнішніх інвесторів у фінансуванні основних засобів і необоротних активів. Зростання показника є ознакою нормального функціонування авіапідприємства.

2.3. Аналіз рентабельності компанії ДП «Антонов»

Аналіз основних фінансово-економічних показників діяльності підприємства включає в себе оцінку коефіцієнтів рентабельності авіакомпанії. Таким способом можна визначити ефективність діяльності підприємства. Варто розрахувати основні коефіцієнти рентабельності, аби побачити загальну картину стану авіапідприємства.

Рентабельність – це якісний, вартісний показник, що характеризує рівень віддачі витрат або ступень використання ресурсів, що є в наявності, в процесі виробництва і реалізації продукції. Підприємство рентабельне, якщо суми витрату достатньо не тільки для сплати витрат на виробництво, але і для утворення прибутку. Таким чином, рентабельність характеризує ефективність

роботи підприємства, дає уявлення про спроможність підприємства збільшувати свій капітал [44].

Показники рентабельності характеризують фінансові результати та дохідність різних напрямків діяльності (виробничої, підприємницької, інвестиційної), окупність витрат. Вони більш повно, ніж прибуток, відображають кінцеві результати господарчої діяльності підприємства, тому що їх величина показує співвідношення ефекту до наявних або використаних ресурсів. Їх використовують для оцінки діяльності підприємства та як інструмент в інвестиційній політиці та ціноутворенні [6].

Аналіз основних фінансово-економічних показників діяльності підприємства включає в себе оцінку коефіцієнтів рентабельності авіакомпанії. Таким способом можна визначити ефективність діяльності підприємства. Варто розрахувати основні коефіцієнти рентабельності, аби побачити загальну картину стану авіапідприємства.

Рентабельність власного капіталу – коефіцієнт, яким цікавиться акціонерів підприємства, показує який прибуток приносить кожна інвестована у компанію гривня. Таким чином акціонер може визначити на скільки ефективно працюють його вкладення.

$$P_{\text{вл.к.}} = \frac{\text{ЧП}}{\text{ВК}}, \quad (2.1)$$

де $P_{\text{вл.к.}}$ – рентабельність власного капіталу;

ЧП – чистий прибуток;

ВК – власний капітал.

Показник рентабельності власного капіталу становить інтерес, насамперед для інвесторів.

Рентабельність власного капіталу. Цей показник становить інтерес для наявних і потенційних власників і акціонерів. Рентабельність власного капіталу показує, яку прибуток приносить кожна інвестована власниками капіталу грошова одиниця. Він є основним показником, використовуваним для характеристики ефективності вкладень у діяльність того або іншого виду.

При оцінці рентабельності продажів на основі показників прибутку і виручки від реалізації розраховуються коефіцієнти рентабельності по всій продукції в цілому або по окремих її видах. Як і у випадку з рентабельністю капіталу, існує безліч показників оцінки рентабельності продажів, різноманіття яких обумовлене вибором того або іншого виду прибутку. Найчастіше використовується валовий, операційний або чистий прибуток. Відповідно розраховуються три показники рентабельності продажів.

Валова рентабельність реалізованої продукції – показує ефективність політики ціноутворення і виробничої діяльності авіакомпанії загалом.

$$P_{\text{вал.}} = \frac{\text{ВП}}{\text{ВР}}, \quad (2.2)$$

де $P_{\text{вал.}}$ – валова рентабельність реалізованої продукції;

ВП – валовий прибуток;

ВР – виручка від реалізації.

Операційна рентабельність реалізованої продукції – визначає рентабельність підприємства після відрахування усіх витрат з валового прибутку. Показник операційної рентабельності є одним із кращих інструментів визначення операційної ефективності і показує здатність керівництва підприємства отримувати прибуток від діяльності до відрахування витрат, що не відносяться до операційної ефективності.

$$P_{\text{оп.}} = \frac{\text{ОП}}{\text{ВР}}, \quad (2.3)$$

де $P_{\text{оп.}}$ – операційна рентабельність реалізованої продукції;

ОП – операційний прибуток;

ВР – виручка від реалізації.

За допомогою чистої рентабельності реалізованої продукції можна визначити повний вплив фінансування компанії на її ж рентабельність.

Незмінність протягом якого-небудь періоду показника операційної рентабельності з одночасним зниженням показника чистої рентабельності може свідчити або про збільшення фінансових витрат і одержанні збитків від участі в капіталі інших підприємств, або про підвищення суми податкових платежів, що сплачуються. Цей коефіцієнт показує повний вплив структури капіталу і фінансування компанії на її рентабельність.

$$P_{\text{чп.}} = \frac{\text{ЧП}}{\text{ВР}}, \quad (2.4)$$

Де $P_{\text{чп.}}$ – чиста рентабельність реалізованої продукції;

ОП – операційний прибуток;

ВР – виручка від реалізації.

Валова рентабельність виробництва дає оцінити кількість грошових коштів валового прибутку, що припадають на витрати виконання послуги.

Валова рентабельність виробництва являє собою відношення валового прибутку до собівартості продукції і показує, скільки гривень валового прибутку приходить на гривню витрат, що формують собівартість реалізованої продукції.

$$P_{\text{вв.}} = \frac{\text{ВП}}{\text{Срп}}, \quad (2.5)$$

де $P_{\text{вв.}}$ – валова рентабельність виробництва;

ВП – валовий прибуток;

Срп – собівартість реалізованої продукції.

Чиста рентабельність виробництва – показує скільки коштів чистого прибутку припадає на 1 гривню реалізованої послуги.

Показник чистої рентабельності виробництва показує, скільки гривень чистого прибутку приходиться на гривню реалізованої продукцію. За аналогією з показниками рентабельності продажів, із двох названих вище показників рентабельності виробничої діяльності більш твердим тестом прибутковості підприємства є показник чистої рентабельності виробництва, тому що при його розрахунку застосовується чистий прибуток підприємства.

$$P_{\text{чв.}} = \frac{\text{ЧП}}{\text{Срп}}, \quad (2.6)$$

де $P_{\text{чв.}}$ – чиста рентабельність виробництва;

ЧП – чистий прибуток;

Срп – собівартість реалізованої продукції.

У вітчизняній практиці найчастіше використовується саме показник чистої рентабельності реалізованої продукції. Незмінність протягом якого-небудь періоду показника операційної рентабельності з одночасним зниженням показника чистої рентабельності може свідчити або про збільшення фінансових витрат і одержанні збитків від участі в капіталі інших підприємств, або про підвищення суми податкових платежів, що сплачуються. Цей коефіцієнт

показує повний вплив структури капіталу і фінансування компанії на її рентабельність [36].

Як і у відношенні інших показників рентабельності у відношенні цих можна сказати, що бажаною є їхня позитивна динаміка.

Значення коефіцієнтів рентабельності наведено в табл. 2.10.

Таблиця 2.10

Коефіцієнти рентабельності

Показник	Роки			Відхилення, (+/-)	
	2017	2018	2019	2018/2017	2019/2018
1	2	3	4	5	6
Рентабельність власного капіталу	6,75	18,34	5,28	197,28	-71,22
Валова рентабельність реалізованих послуг	12,41	16,46	26,48	32,63	60,87
Операційна рентабельність реалізованої продукції	-9,38	20,43	9,05	317,8	55,05
Чиста рентабельність реалізованої продукції	7,5	17,67	5,45	135,6	-224,22
Валова рентабельність виробництва	12,4	16,46	3,6	32,74	-78,12
Чиста рентабельність виробництва	6,23	21,16	10,16	239,6	-108,26

Аналізуючи дані таблиці 2.2 та рисунку 2, можна зробити такий висновок: показники рентабельності авіапідприємства протягом 2017-2019 років були нестабільними, а саме стрімко зростали і падали, що є негативною тенденцією. Падіння усіх показників спостерігається у 2019 році, при тому, що у 2018 році коефіцієнти зросли.

Наглядно оцінити ситуацію коефіцієнтів рентабельності на авіапідприємстві можна на рис. 2.4.

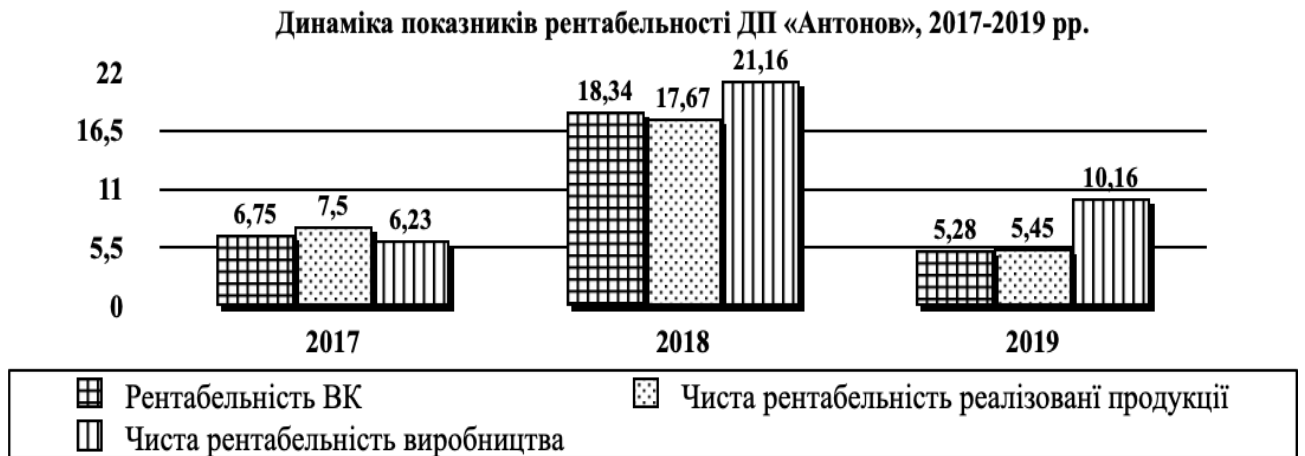


Рис. 2.4. Динаміка показників рентабельності ДП «Антонов», 2017-2019 рр.

Рентабельність власного капіталу у 2019 зменшилася на 71,22% порівняно з 2018 роком, а у 2018 році – стрімко зросла на 197,28% порівняно з 2017 роком, що говорить про падіння ефективності вкладених грошей у авіапідприємство.

Валова рентабельність реалізованої продукції у 2018 році збільшилася на 32,63%, а у 2019 році відбулося падіння на 60,87% порівняно з 2018 роком. Можна стверджувати той факт, що у 2018 році політика ціноутворення була налагоджена, але події 2019 року мали значний вплив на погіршення показника.

Операційна рентабельність реалізованої продукції у 2018 році зросла на 300% порівняно з 2016 роком. У 2019 році коефіцієнт мав тенденцію на падіння і дорівнював 9,05%, що на 55,05% менше, ніж у 2018 році. Це свідчить про рентабельність підприємства після відрахувань на виробництво і збуту товарів/послуг.

З чистою рентабельністю реалізованої продукції стався аналогічний випадок. У 2018 році показник зріс, а в 2019 - спостерігається падіння.

Чиста рентабельність реалізованої продукції протягом трьох років коливалася. У 2018 році показник зріс на 135,6% проти 2017 року, а у 2019 році – впав на 224,22 % порівняно з 2018 роком.

Валова рентабельність виробництва протягом трьох років також була нестабільною. У 2018 році коефіцієнт збільшився на 32,74% порівняно з 2017

роком, а у 2019 році зменшився до 3,6%, що на 78,12% менше, ніж у 2018 році. Причиною такого падіння було збільшення собівартості реалізованої продукції протягом аналізованого періоду більше, ніж у 2 рази. Збільшення собівартості реалізованої продукції безумовно є негативною тенденцією, яку потрібно вирішили для покращення прибутковості. Ця проблема могла бути викликана багатьма факторами, зокрема нераціональним фінансуванням на рекламу авіакомпанії.

Чиста рентабельність виробництва протягом аналізованого періоду коливалася. У 2018 році показник збільшився до 21,16%. У 2019 році коефіцієнт знизився, 10 грн. 16 коп. чистого прибутку приходилося на одиницю реалізованої продукції.

Управління рентабельністю підприємства є ключовим завданням для всіх рівнів менеджменту: стратегічного, тактичного та оперативного. Фірмою «DuPont» був запропонований простий спосіб управління рентабельністю через розкладання коефіцієнта рентабельності на фактори, що відображають різні аспекти діяльності підприємства [23].

Метод Дюпона показує можливість забезпечення доцільного співвідношення між рентабельністю продаж та швидкістю оборотів для регулювання необхідного рівня рентабельності активів.

Даний метод був вперше використаний компанією «DuPont» на початку 20-го століття і являє собою факторний аналіз, тобто виділення основних факторів, що впливають на ефективність діяльності підприємства. Вона дозволяє визначити взаємозв'язок між відносним показником результативності підприємства та ресурсами або витратами підприємства [8].

Аналіз рентабельності підприємства виконується на основі використання методу Дюпона за допомогою наведених нижче формул.

$$1. \text{ Рентабельність активів} = \text{Чистий прибуток} / \text{Активи} \times 100\%.$$

Рентабельність активів показує, наскільки ефективно використовуються активи підприємства. Якщо чистий прибуток та активи мають адекватну оцінку, то нормальною вважається рентабельність не менше 14 %.

2. Коефіцієнт капіталізації = Активи / Власний капітал x 100 %.
3. Оборотність активів = Виручка від реалізації / Активи x 100 %.
4. Рентабельність інвестованого капіталу = Чистий прибуток / (Власний капітал + Довгострокові пасиви) x 100%.

Цей показник характеризує ефективність використання не тільки власного капіталу, а й довгострокових кредитів та позик.

Таблиця 2.11

Коефіцієнти рентабельності за методом Дюпона

Показник	Роки			Відхилення, (+/-)	
	2017	2018	2019	2018/2017	2019/2018
1	2	3	4	5	6
Рентабельність активів	2,4	1,1	3,3	-118,2	200,0
Коефіцієнт капіталізації	157,1	142,6	130,1	-9,2	-8,7
Оборотність активів	44,6	62,9	44,6	41,0	-29,1
Рентабельність інвестованого капіталу	3,3	13,7	2,2	315,1	-500,5

Проаналізувавши показники рентабельності авіапідприємства за методом Дюпона, можна зробити висновок, що коефіцієнт ефективності активів був нестабільним протягом 3 років. У 2018 році значення зменшилося на 118,2% проти 2017 року. У 2019 році коефіцієнт незначно зріс, але аналіз все ж дає зрозуміти, що активи підприємства використовуються неефективно.

Коефіцієнт капіталізації протягом аналізованого періоду мав тенденцію на зниження. У 2018 році показник дорівнював 142,6%, а у 2019 знизився до 130,1%.

Показник оборотності активів був нестабільним. У 2018 році коефіцієнт зріс до 62,9%, а у 2019 році знизився до 44,6%.

Рентабельність інвестованого капіталу у 2018 році зростає на 315,1% проти 2017 року. У 2019 році ж показник знизився до 2,2%, що на 500% менше, ніж у 2018 році.

Одним із прийомів проведення факторного аналізу є прийоми елімінування, тобто усунення, виключення впливу усіх факторів на величину результативного показника, крім одного.

У цьому випадку вплив факторних показників на рентабельність можна представити у вигляді адитивної моделі: $R_{\text{вл.к.}} = \text{Чистий прибуток} / \text{Власний капітал}$.

Таблиця 2.12

Факторний аналіз рентабельності

Показник	2018 (0)	2019 (1)	Зміни Гр.3-гр.4
1	2	3	4
1. Валова рентабельність виробництва ($R_{\text{врв}}$)	16,46	3,6	-12,86
2. Чиста рентабельність виробництва ($R_{\text{чрв}}$)	21,16	10,16	-11
3. Коефіцієнт фінансової залежності ($K_{\text{зал}}$)	1,0	1,3	0,3
4. Рентабельність власного капіталу ($R_{\text{вл.к}}$)	18,34	5,28	-13,06

Загальні зміни рентабельності власного капіталу склали 13,06 пунктів. Вплив на зміну коефіцієнта рентабельності власного капіталу зміни показника валова рентабельність виробництва визначається по формулі:

$$R1_{\text{вл.к}} = \Delta R_{\text{врв}} \times R_{\text{чрв}}^0 \times K_{\text{зал}}^0 = (-12,86) \times 21,16 \times 1,0 = -272,1,$$

де $\Delta R_{\text{чрв}}$ - зміна валової рентабельності виробництва за звітний період;

$R_{\text{чрв}}^0$ - показник чистої рентабельності виробництва базисного періоду;

$K_{\text{зал}}^0$ - коефіцієнт фінансової залежності базисного періоду.

Зміна коефіцієнта рентабельності власного капіталу за рахунок зміни показника чиста рентабельність виробництва :

$$R2_{\text{вл.к}} = R_{\text{врв}}^1 \times \Delta R_{\text{чрв}} \times K_{\text{зал}}^0 = 3,6 \times (-11) \times 1,0 = -39,6,$$

де $R_{\text{врв}}^1$ – валова рентабельність виробництва звітного періоду;

$\Delta R_{\text{чрв}}$ – чиста рентабельність виробництва за звітний період.

Зміна коефіцієнта рентабельності власного капіталу за рахунок зміни коефіцієнта фінансової залежності:

$$R3_{\text{вл.к}} = R^1_{\text{чрп}} \times R^1_{\text{чрв}} \times \Delta K_{\text{зал}} = 3,6 \times 10,16 \times 0,3 = 10,8,$$

де $R^1_{\text{чрп}}$ – чиста рентабельність виробництва за звітний період;

$\Delta K_{\text{зал}}$ - зміна коефіцієнта фінансової залежності за звітний період.

Склавши значення зміни показника рентабельності власного капіталу за рахунок кожного фактора, одержимо загальне значення коефіцієнта:

$$R_{\text{загл}} = R1_{\text{вл.к.}} + R2_{\text{вл.к.}} + R3_{\text{вл.к.}} = (-272,1) - 39,6 + 10,8 = -300,9$$

Чисельне значення факторів, що впливають на зміну показника рентабельності власного капіталу, відбите в табл.

Таблиця 2.13

Зведена таблиця впливу факторів на рентабельність власного капіталу

Показники	Вплив
1	2
Валова рентабельність виробництва	-272,1
Чиста рентабельність виробництва	-39,6
Коефіцієнт фінансової залежності	10,8
Усього зміна рентабельності власного капіталу	-300,9

Таким чином, за рахунок зниження показників валової та чистої рентабельності виробництва. Показник рентабельності власного капіталу знизився на 272,1 та 39,6 пунктів відповідно.

Таблиця 2.14

Зведена таблиця впливу факторів на валовий прибуток

Показник	2018 (0)	2019 (1)	Зміни Гр.3-гр.4
1	2	3	4
1. Чистий дохід від реалізації продукції	8961918	5998663	-2963255
2. Собівартість виробленої продукції	7486335	4409987	-3076348
3. Валовий прибуток	1475583	1588676	113093

У цьому випадку вплив факторних показників на валовий прибуток можна представити у вигляді адитивної моделі:

$$ВП = ЧД - С.$$

Припустимо, що ціни на продукцію у звітному році зросли на 5 %, тобто індекс цін $I_{ц}$ склав 1,05.

Визначимо вплив факторів на зміну виручки від реалізації. Загальну зміну виручки від реалізації знаходимо по формулі:

$$\Delta B = B^1 - B^0 = 5998663 - 8961918 = -2963255 \text{ (тис. грн.)}$$

Тобто за звітний період виручка від реалізації продукції зменшилася на 2963255 тис. грн. Ця зміна виручки є результатом впливу двох факторів: ціни реалізації й обсягу реалізованої продукції. Розрахунок впливу цих факторів можна визначити за формулою:

$$\Delta B_{ц} = B^1 - B^0 : I_{ц} = 5998663 - 8961918 : 1,05 = 5998663 - 5713012 = 285651 \text{ (тис. грн.)}$$

$$\Delta B_{op} = B^1 : I_{ц} - B^0 = 5998663 : 1,05 - 8961918 = 5713012 - 8961918 = -3248906 \text{ (тис. грн.)}$$

Таким чином, зростання цін сприяло збільшенню виручки від реалізації на 285651 тис. грн., а зменшення обсягу випуску продукції сприяло зменшенню виручки на 3248906 тис. грн. Як впливає з розрахунків, на підприємстві спостерігається спад виробництва.

Аналогічно розраховується вплив факторів на зміну собівартості реалізованої продукції (ΔC):

$$\Delta C = C^1 - C^0 = 4409987 - 7486335 = -3076348 \text{ (тис. грн.)}$$

Припустимо, що собівартість одиниці продукції змінилася лише за рахунок зовнішніх факторів, а саме за рахунок загальної зміни цін, тоді:

$$\Delta C_{ц} = C^1 - C^0 : I_{ц} = 4409987 - 7486335 : 1,05 = 4409987 - 4199987 = 210000 \text{ (тис. грн.)}$$

$$\Delta C_{op} = C^1 : I_{ц} - C^0 = 4409987 : 1,05 - 7486335 = 4199987 - 7486335 = -3286348 \text{ (тис. грн.)}$$

Таким чином, за рахунок зменшення обсягу випуску собівартість продукції (ΔC_{op}) зменшилася на 3286348 тис. грн., а за рахунок зміни цін ($\Delta C_{ц}$) збільшилась — на 210000 тис. грн.

Як впливає з розрахунків, зміна цін вплинула на чистий прибуток у складі двох показників: виручки й собівартості. Причому вплив зміни цін на розмір чистого прибутку в складі виручки й собівартості носить різноспрямований характер: зростання виручки від реалізації сприяє росту чистого прибутку, а зростання собівартості – зменшенню прибутку.

З огляду на це, вплив зміни цін на розмір чистого прибутку можна визначити формулою:

$$\Delta ЧП_{ц} = \Delta B_{ц} - \Delta C_{ц} = 285651 - 210000 = 75651 \text{ (тис. грн.)}$$

За рахунок збільшення цін валовий прибуток збільшився на 75651 тис. грн.

Висновки до розділу 2

У другому розділі «Аналіз рентабельності ДП «Антонов»» проведено аналіз ринку авіаційних перевезень України, фінансово-господарської діяльності та фінансового стану ДП «Антонов»». Проведено аналіз рентабельності ДП «Антонов»». Можна зробити такі висновки.

Показники ринку авіаперевезень України говорять про покращення ситуації у 2019 році проти 2018: зростали пасажирські та вантажні перевезення, загальна кількість перельотів також зросла. У 2019 році зросла кількість внутрішніх перельотів, що безперечно є позитивною динамікою.

Аналіз ринку авіаційних перевезень у 2020 році показав, що ситуація є критичною. Усі показники мають тенденцію на спад. Потік пасажирських перевезень знизився на 90% порівняно з 2019 роком. Впала також кількість вантажних перевезень, але вони все ще є актуальними. Саме вантажні авіаперевезення є перспективними у розвитку найближчий рік: країни все ще потребують доставку великим об'ємів медикаментів, техніки тощо.

Проведений аналіз показників фінансових результатів діяльності показав, що динаміка валового прибутку зростала, у той час як показники чистого доходу знижувалися у 2018 році, а потім знову зростали у 2019 році.

Також варто зазначити, що протягом 3 років баланс авіапідприємства був неліквідним, що є негативним аспектом. Ліквідність балансу – це ступінь покриття зобов'язань компанії активами. Таким чином, компанія не мала змоги покривати усі зобов'язання власними ресурсами, що мало негативний вплив на ефективність виробництва.

Показники ділової активності також свідчать про нестабільність продуктивності роботи авіапідприємства. Проте коефіцієнти оборотності дебіторської заборгованості та матеріальних запасів були позитивними, що свідчить про налагоджену роботу з дебіторами та матеріальною базою.

Проаналізувавши основні коефіцієнти фінансового стану, можна зробити висновки, що ситуація протягом трьох років на підприємстві була відносно стабільною. Показники маневреності власного капіталу, фінансового ризику були в межах нормативних значень. Коефіцієнт структури покриття довгострокових вкладень протягом аналізованого періоду зменшувався, що свідчить про відтік зовнішніх інвесторів у фінансування основних засобів і необоротних активів авіапідприємства.

У другому розділі роботи було проаналізовано рентабельність авіапідприємства, зокрема за методом Дюпона. Проаналізувавши коефіцієнти та діаграму, можна зробити висновки, що ефективність авіакомпанії була нестабільною. Якщо у 2018 році показники покращилися, то у 2019 році вони мали тенденцію на зниження. Таким чином, можна зробити висновок, що активи підприємства використовувалися недостатньо ефективно протягом 3 років. Чиста рентабельність виробництва, реалізованої продукції та власного капіталу коливалися, а у 2019 році показники знизилися вдвічі.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК МОДЕРНІЗАЦІЇ ПАРКУ ДП «АНТОНОВ»

3.1. Адаптована стратегія модернізації ДП «Антонов»

У сучасних умовах інтенсивного вдосконалення й швидкої зміни поколінь одних зразків авіаційної техніки іншими головним завданням для авіапідприємств є модернізація виробництва.

Термін «модернізація» походить від французьких слів «modernisation» – оновлення та «moderne» – новітній, сучасний. Іншими словами, модернізація представляє: а) одночасне прогресивне зміна в усіх елементах багаторівневої системи суспільного виробництва; б) їх злагодженість і синхронне взаємодія. Модернізація як інструмент утримання конкурентних позицій і забезпечення економічного зростання може бути успішною лише за умови впровадження технологічних інновацій, також має супроводжуватися оновленням організаційного, кадрових елементів виробничої системи, забезпечуючи їх взаємну відповідність, синхронність і функціональну взаємодію.

Для здійснення зростання обсягів виробництва, розширення ринків збуту, підвищення конкурентоспроможності та забезпечення умов для повернення окупності інвестицій необхідна ефективна організація модернізаційного процесу. Вона дозволяє залучити додаткові інвестиції, забезпечити їх прибутковість за умови конкурентоспроможності продукції, послуг і організації в цілому. У вузькому сенсі модернізація виробництва традиційно розглядалася як процес впровадження інновацій та оновлення всієї технологічної бази. В сучасних економічних умовах процес модернізації стали розглядати більш широко, охоплюючи всю виробничо-економічну діяльність підприємства, використовуючи всі наявні ресурси (виробничо-економічний потенціал розвитку підприємства).

Відомий фахівець в області стратегічного планування І. Ансофф визначає стратегію як «набір правил для прийняття рішень, якими організація керується в своїй діяльності».

Стратегія - це довгостроковий якісно визначений напрямок розвитку організації, що стосується сфери, засобів і форми її діяльності, системи взаємовідносин всередині організації, а також позиції організації в навколишньому середовищі, що приводить організацію до її цілям.

У більшості джерел стратегічний аналіз розглядається як перший, початковий етап стратегічного управління, яке складається з трьох частин:

- 1) стратегічний аналіз;
- 2) розробка стратегії;
- 3) реалізація стратегії.

Аби модернізація була ефективною, до цього має передувати чіткий та глибокий аналіз діяльності авіапідприємства. Після вивчення основних показників авіапідприємства в динаміці починається розробка стратегічної програми.

Стратегічна програма удосконалення виробництва компанії має включати в себе:

- 1) чітко сформовану цілі й направлення модернізації виробництва;
- 2) порядок та критерії прийняття рішень щодо модернізації виробництва;
- 3) способи модернізації виробництва;
- 4) механізми фінансування модернізації виробництва;
- 5) терміни модернізації виробництва;
- 6) стимулювання модернізації.

Для комплексної оцінки економічної ефективності модернізації виробництва можна використати нижче наведену схему направлень розробки стратегій модернізації.

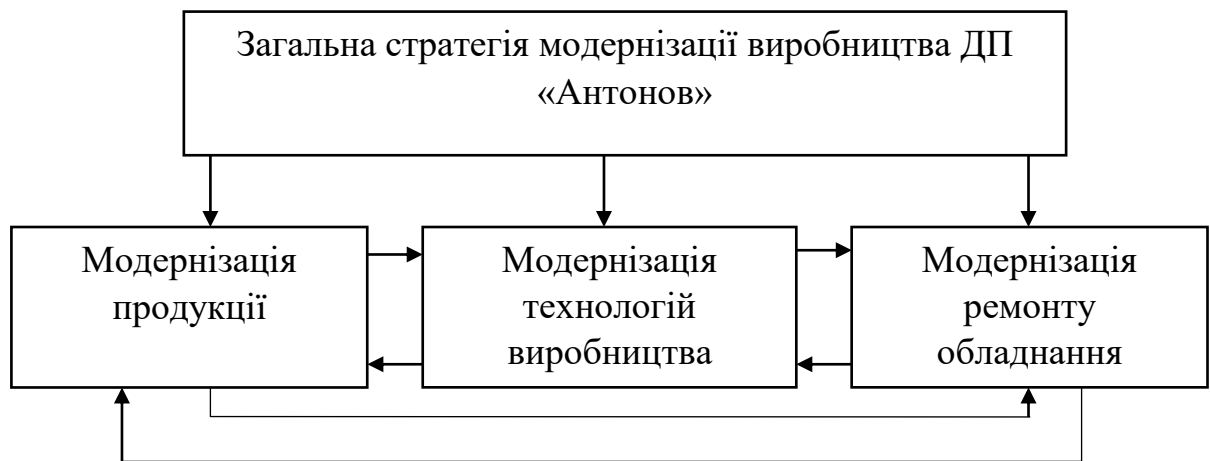


Рис. 3.1. Загальна стратегія модернізації виробництва ДП «Антонов»

Подвійні стрілки між нижніми блоками показують, що вони можуть бути взаємопов'язані між собою. Наприклад, модернізація продукції може вимагати модернізації технологій виробництва для того, щоб мати можливість виробляти нову продукцію на виробництві. Або ж необхідна модернізація застарілого обладнання, аби дати змогу підприємству виробляти удосконалену продукцію.

Концерну, маючи розгалужену структуру, необхідно застосовувати комплексну стратегію модернізації. Однак, використовуючи класифікацію стратегій нововведень Роберта Берта за ступенем новизни варто рекомендувати використання різних ступенів новизни для різних структурних підрозділів та центрів відповідальності ДП «Антонов».

Орієнтуючись на довгострокові цілі такі, як підтримка добробуту ДП «Антонов» в поточному та перспективному періодах варто порекомендувати як тактичну ціль – здійснення модернізації авіаційної техніки, що зайнята безпосередньо вантажними перевезеннями. Серед стратегічних цілей варто виділити модернізацію технології виробництва літаків, при цьому, необхідно зосередитись на вантажних літаках.

В сучасних умовах під впливом зовнішніх та внутрішніх деструктивних факторів на нашу думку варто зосередити увагу на тактичній меті, що полягатиме у збільшенні рівня рентабельності вантажних перевезень за рахунок мінімізації витрат. На рисунку 3.2 запропоновано певну послідовність дій з метою організації даного процесу.

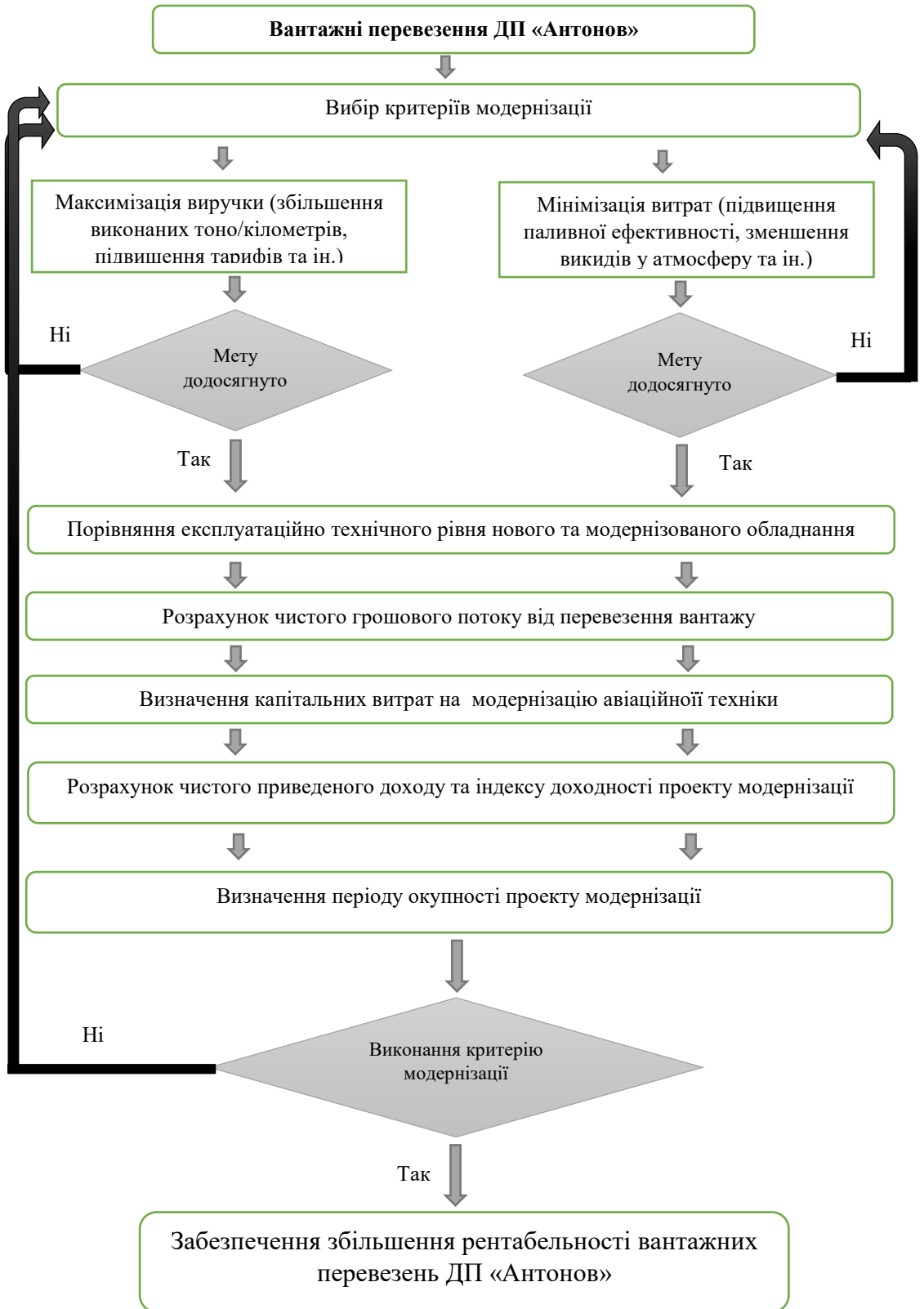


Рис. 3.2. Алгоритм модернізації ДП «Антонов» з метою підвищення рентабельності вантажних перевезень

Якщо звернути увагу на структуру доходів ДП «Антонов», то очевидним стане акцент на модернізацію транспортних перевезень та надання послуг з підтримки льотної придатності.

На сьогодні авіакомпанії вивчають безліч різних варіантів модернізації своїх літаків, включаючи можливість установки декількох моделей двигунів наступного покоління. Одним із шляхів удосконалення експлуатаційних характеристик є заміна авіаційних двигунів на більш сучасні, що і є стратегічним завданням ДП «Антонов».

У світовому авіаційному двигуно-будуванням, розробкою і випуском закінчених продуктів зайнято обмежене число компаній з Америки і Європи, які є провідними виробниками авіаційних двигунів і несуть повну відповідальність за їх проектування, виробництво, продаж і післяпродажне обслуговування. До них відносяться: General Electric (відділення GEAviation), Rolls-Royce (відділення Civil і Military), United Technologies Corporation (компанії Pratt & Whitney і Pratt & Whitney Canada) і SAFRAN Group (компанія SafranAircraftEngines).

Авіакомпанія «Антонов» використовує для вантажних перевезень Ан-132 та Ан-178. Останній є середнім транспортним літаком, що здійснює доставку більшого об'єму вантажу, аніж Ан-132. У третьому розділі роботи буде представлений аналіз адаптивна стратегія модернізації Ан-172 на ДП «Антонов», що матиме вплив на зміну показників рентабельності авіапідприємства.

Створення літака почалося в 2010 році, перший політ літак здійснив 7 травня 2015. Ан-178 середній транспортний літак створений на основі багатого досвіду «Антонов» у сфері розробки транспортних літаків у поєднанні з найновітнішими світовими авіаційними технологіями. Ан-178 за складом планера і бортового обладнання на 50-60% уніфікований з пасажирськими літаками Ан-148 і Ан-158.

Літак Ан-178 з вантажним люком та рампою в хвостовій частині, призначений для доставки особового складу, озброєння і легкої військової

техніки посадковим та парашутним способами, транспортування матеріальних засобів, пошти та інших вантажів «в навал» або в стандартній тарі та вантажів на піддонах загальною вантажопідйомністю до 18 т.

Унікальна особливість літака Ан-178 – можливість перевезення всіх існуючих у світі типів пакетованих вантажів (у контейнерах і на піддонах), включаючи великовантажні контейнери 1С (морський контейнер) з поперечними габаритами 2,44x2,44 м, що робить його дуже ефективним транспортним засобом для логістичної підтримки як у комерційній експлуатації, так і у збройних силах, а також для застосування в умовах надзвичайних ситуацій.

Функції Ан-178:

- військовий літак - перевезення військ з бойовою технікою і озброєнням;
- цивільний вантажний літак - перевезення вантажів цивільного призначення, контейнерів і піддонів ІАТА, техніки регулярними і чартерними рейсами; перевезення контейнерів ISO 6 м;
- пошуково-рятувальний літак - викидання десанту, транспортних засобів, вантажів і засобів технічного обслуговування;
- медичний літак - перевезення хворих і поранених;
- літак для застосування в умовах надзвичайних ситуацій - участь в особливих і гуманітарних місіях.

Як і всі «антонівські» літаки, військовий варіант Ан-178 успадковує такі необхідні для військово-транспортного літака якості, як можливість базування на малопідготовлених аеродромах, автономність, високу надійність та бойову живучість.

Таким чином, літак може використовуватися не тільки для доставки вантажу, а й для спецоперацій, для медичних потреб тощо. Нижче наведено варіанти завантаження літака Ан-178.

Таблиця 3.1

Характеристика Ан-178

Характеристики	Показники
1	2
Максимальна висота польоту (м)	12200
Максимальна крейсерська швидкість (км/год)	825
Дальність польоту з вантажем 10т (км)	3680
Максимальна злітна вага, кг	51000
Максимальна злітна вага (варіант з перевантаженням) (кг)	52400
Максимальне комерційне навантаження (кг)	18000
Дальність польоту з вантажем:	
18 т	990 км
15 т	1900 км
10 т	3690 км

Перевезення людей:

- 100 чоловік;
- 86 парашутистів;
- 40 поранених на ношах + 38 на сидіннях + 4 медики.

Вантажі:

- викидання вантажу на платформах P7: три платформи;
- перевезення вантажних контейнерів M1, 1C ISO 668: два контейнери;
- повністю навантажені джипи: три автомобілі.

В умовах надзвичайних ситуацій Ан-178 може використовуватись для евакуації населення з зони стихійного лиха, транспортування поранених на стандартних ношах, десантування рятувальних команд.

3.2. Підвищення рентабельності вантажних перевезень авіакомпанії «Антонов» на фоні модернізації

Порівняно за невеликий відрізок часу вантажні авіаперевезення отримали велику популярність. Зростання вантажопідйомності авіатранспорту, розвиток міжнародної торгівлі, оптимізація логістичних схем, зниження витрат на

перевезення – все це зробило авіаперевезення доступними для великої кількості замовників, які потребують, перш за все, в швидкій доставці товарів і вантажів.

Авіаперевезення – перевезення товарів без супроводу літаком – зазвичай використовуються для термінових поставок або продуктів, які дуже дорогі у виробництві. Це відносно дорого порівняно з морськими перевезеннями, й існують певні обмеження на те, що можна безпечно і законно перевозити за допомогою авіаперевезень.

Серед переваг доставки вантажів авіатранспортом було виокремлено:

- мінімальний транзитний час перевезення;
- безпечність;
- точність у розкладі відправки і прибуття;
- можливість доставки практично у будь-яку точку;
- низька страхова премія;
- низький ризик пошкоджень та крадіжок;
- невеликі витрати на утримання складських приміщень;
- зниження витрат на упаковку (зазвичай, упаковка для перевезення вантажів авіатранспортом не вимагає великої жорсткості в зв'язку з меншою кількістю операцій, які виконуються при відправленні);
- Cargo IQ (спільна програма всіх учасників авіатранспортування вантажів, що дозволяє клієнту відслідковувати рух товару в режимі реального часу).

Доходи від вантажних і поштових перевезень складаються з тарифів, зборів і такс. Тарифом є встановлений розмір оплати послуг з перевезення. Як правило, розробляє і проводить тарифну політику авіакомпанії в області пасажирських перевезень відповідний підрозділ авіакомпанії.

Тарифи на регулярні перевезення розміщуються в системі бронювання. Але фактично при оформленні авіаквитка з пасажира за перевезення може бути взята сума, яка відрізняється від величини тарифу, розміщеного в системі бронювання. Це визначається випадками отримання агентом або представником спеціального дозволу. Тариф агентам може вказуватися як

тариф-нетто, тобто як сума, яку агент повинен перерахувати авіакомпанії. В цьому випадку сума, фактично отримана агентом з клієнта за перевезення, в документації авіакомпанії не відбивається, так як в звіті про продажі агент вказує тариф-нетто.

Поряд з індивідуальними тарифами можуть застосовуватися групові тарифи. Групові тарифи на пасажирські перевезення по регулярним лініям не розміщуються в системі бронювання. Ці тарифи доводяться до агента або представника на його запит і в цьому випадку на купонах авіаквитка проставляється відмітка «КО» з реквізитами телеграми. При оформленні доставки агент проставляє суму, фактично отриману з клієнта за перевезення.

Агент може застосувати тристоронній договір про співпрацю з корпоративним клієнтом. Відповідно до такого договору, авіакомпанія зобов'язується надати організації спеціальні тарифи і пільги відповідно до додатка до договору при придбанні авіаперевезень через агента на регулярні рейси, а організація зобов'язується протягом терміну дії договору придбати виключно для своїх співробітників авіаперевезення на певну суму.

Доходи від код-шеренгових рейсів

Код-шеренг - це угода між двома перевізниками, за яким конкретний рейс, що виконується одним з таких перевізників, позначається кодами обох сторін.

Сторона-оператор надає стороні-партнеру певну кількість місця на рейсах, вказаних у відповідному додатку до угоди.

Сторона-партнер готова купувати і продавати місце на рейси, вказані у відповідному додатку до угоди.

Сторона-оператор - сторона, що безпосередньо виконує рейс і здійснює технічне, наземне обслуговування та контроль повітряного судна, що виконує код-шеренгову рейс.

Сторона-партнер - сторона, що має право застосовувати свій код на рейсі боку-оператора, але не здійснює технічного, наземного обслуговування і контролю повітряного судна, що виконує код-шеренгову рейс.

Кожна сторона отримує дохід від купонів, зібраних за продаж місця на своїх блоках, при цьому польотні купони боку-партнера, які вилучаються в аеропортах при вильоті, передаються представникові сторони-партнера після вильоту кожного літака, що здійснює рейс за угодою код-шеренг (одночасно складається форма обміну польотними купонами). Сторона-оператор може зберігати копії таких купонів.

Дохід від зборів, одержуваних за провезення перевищує встановлені норми багажу та / або за інші послуги, належить стороні-оператору.

У разі продажу перевезення на код-шеренгову рейс при оформленні авіаквитка величина тарифу береться з системи бронювання (код-шеренгову рейс позначається кодами обох перевізників через слеш) і вказується в полі «Page» контрольного і польотного купонів. Можливий випадок, коли агент іноземної авіакомпанії, з якою авіакомпанія уклала код-шеренгову угоду, в поле «Page» вказує «BT», тоді при розцінці польотного купона застосовуються умови відповідного код-шеренгової угоди.

Доходи від блок-чартерних перевезень

Як правило, для формування вартості блок-чартерного перевезення авіакомпанія укладає відповідний стандартний договір з агентом, де прописується, які дії повинен здійснити агент і за що він повинен отримати комісію.

У відповідності зі стандартним договором авіакомпанія доручає агенту вчинення дії: укласти договори на перевезення багажу.

Авіаквитки з перевезень в рамках блок-чартерних договорів оформляються тільки за маршрутом «КГ» (туди і назад). Для блок-чартерних перевезень використовується тариф, розмір якого залежить від номера і дати рейсу.

Доходи від чартерних рейсів

Формування вартості чартерного перевезення здійснюється авіакомпанією також на підставі договорів з агентами. Предметом стандартного договору є організація і здійснення вантажних перевезень авіакомпанією за

заявленими агентом маршрутами і в обсягах, зазначених в додатках до договору.

У додатках до стандартного договору вказуються:

- маршрут перевезення;
- номер і дата рейсу;
- сума оплати, що підлягає перерахуванню агентом незалежно від

фактично реалізованої кількості місць.

Вартість перевезення чартерним рейсом визначається в цілому за договором, а не по кожному перевізному документу.

Сучасні методи розрахунку рентабельності авіаперевезень, використовують нормативний підхід, що дозволяє отримати середньозважений результат за певний період часу, обраний для досліджень. Однак, традиційні методи не враховують специфіки постійних змін при реалізації перевезень, що пов'язані із зовнішніми деструктивними факторами, та не можуть допомогти при визначенні рентабельності вантажних перевезень на чартерних рейсах з не стандартними, високо габаритними вантажами.

Для адаптації існуючих підходів до постійних змін умов реалізації рейсів необхідно наряду з використанням нормативних показників враховувати компоненти доходів та витрат для визначення рентабельності рейсу майже в реальному масштабі часу.

При цьому, пропонується застосування детермінованого підходу до функції рентабельності (формула 3.1)

$$R = \frac{(Rev - C_{ost})}{C_{ost}} = \frac{V(C - S)}{VS} = \frac{(C - S)}{S}, \quad (3.1)$$

де V – обсяг виконаних перевезень, тонно – кілометри (т км)

C – середній дохід на одиницю транспортної роботи

S – Собівартість одиниці транспортної роботи

Rev – показник, що включає компоненти доходу

Cost – показник, що включає компоненти витрат

З умов впливу деструктивних факторів на ринок вантажних перевезень України та загальної тенденції до скорочення попиту на останні пропонується визначити середній дохід на одиницю транспортної роботи як середньогалузевий. При цьому необхідно врахувати загальне падіння попиту на перевезення, істотне зменшення кількості пасажирських рейсів а відповідно і кількості їх догрузів вантажем та поштою, низьку кількість вантажних літаків в парку авіакомпаній – лідерів перевезень, що призводить до збільшення тарифів на вантажні перевезення більше ніж у два рази (рис. 3.3) [64].

Тимчасова переробка пасажирських літаків у квазівантажні в умовах стрімкого падіння попиту на пасажирські перевезення не врятовує ситуацію. За даних умов урядами експорто - та імпортозалежних держав створюються програми з підтримки авіаперевізників, що займаються вантажними перевезеннями [65].

Як видно з рис. 3.3, впливати на середній дохід на одиницю транспортної роботи на рівні ДП «Антонов» буде складно, оскільки її формує ціла низка зовнішніх факторів, як то попит, пропозиція, конкуренція на світових ринках авіаційних перевезень. Тому в рамках даної роботи ми рекомендуємо звернути особливу увагу собівартість вантажних перевезень та мінімізувати її основні складові за рахунок модернізації основних техніко – технологічних процесів та основних виробничих фондів авіакомпанії.

Собівартість одиниці транспортної роботи варто визначити відповідно до її складових.

Витрати на рейс залежатимуть від: типу літака; основних його льотно - технічні характеристики такі, як вага судна, комерційне завантаження, дальність польоту, швидкість та ін.; сітка маршрутів із зазначенням аеропортів вильоту, зупинок і призначення, відстань між пунктами вильоту, посадки та часу польоту, планові обсяги перевезення пасажирів та пошти та ін.; ресурсні характеристики ПС, фактичні та планові ремонти, лізингові, та страхові платежі

та ін. Більша частина зазначених характеристик на пряму залежить від типу ПС, що здійснюватиме рейс.

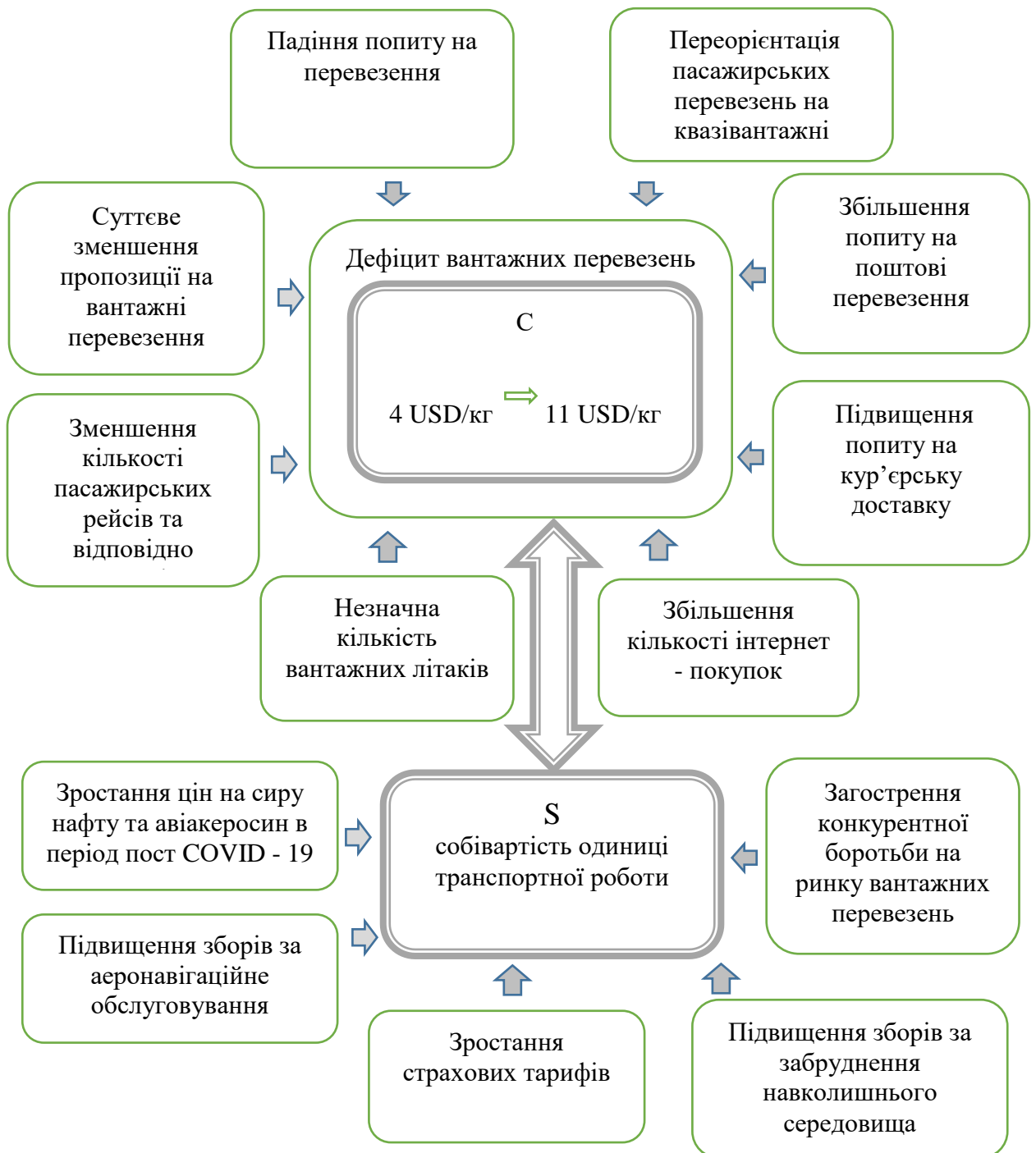


Рис.3.3. Чинники впливу тенденцій постCOVID-19 на рентабельність вантажних перевезень ДП «Антонов»

Витратами на рейс є: тип літака; основні його льотно - технічні характеристики такі, як вага судна, комерційне завантаження, дальність польоту, швидкість та ін.; сітка маршрутів із зазначенням аеропортів вильоту, зупинок і призначення, відстань між пунктами вильоту, посадки та часу польоту, планові обсяги перевезення пасажирів та пошти та ін.; ресурсні характеристики ПС, фактичні та планові ремонти, лізингові, та страхові платежі та ін. Більша частина зазначених характеристик на пряму залежить від типу ПС, що здійснюватиме рейс.

Досвід провідних авіакомпаній світу говорить, що найбільш типовою при розрахунку економічної ефективності авіаційних перевезень є наступна структура витрат.

1. Прямі змінні у тому числі:

1.1 Витрати, пов'язані з перевезенням пасажирів, вантажів, пошти, платного багажу на: бортхарчування; бортпосуд; сервіс на борту; пасажирський збір; збір за обробку вантажу, пошти, платного багажу; страхування пасажирів, вантажів, пошти, платного багажу; бронювання; та інші витрати.

1.2 Прямі витрати, що безпосередньо пов'язані з виконанням польоту: витрати на ПММ; збори за посадку в аеропортах; витрати на технічне та комерційне обслуговування повітряного судна (ПС) та інші авіаційні послуги в аеропорту; аеронавігаційні збори; бронювання; змінна заробітна плата льотного складу (ЛС) та бортпровідників (БП); утримання екіпажу в аеропортах на естафеті.

2. Прямі постійні статті витрат у тому числі: витрати на трудомісткі форми технічного обслуговування ПС т авіаційного двигуна (АД); витрати на капітальний ремонт ПС та АД; амортизація ПС та АД; платежі за лізингом ПС та АД; страхування ПС та екіпажу; витрати на підготовку та перепідготовку льотного ЛС, БП та авіаційно – технічного персоналу; постійна заробітна плата ЛС, БП та авіаційно – технічного персоналу.

3. Інші умовно – постійні витрати у тому числі: інші виробничі витрати; не прямі витрати; витрати на утримання представництв; витрати на продаж;

реклама; адміністративні витрати. Основною статтею прямих змінних загальнопромислових витрат авіакомпанії при здійсненні рейсу є витрати на ПММ. Розрахунок витрат на паливо за кожним виконаним рейсом для чистоти експерименту здійснюється за умови, що проліт по всім ділянкам маршруту рейса виконується тільки одним бортом.

Обсяг витраченого на кожній i – й ділянці польоту палива здійснюється за формулою 3.2

$$V_i = V_{i-1}^0 - V_{i-1}^{сл} - V_i^3 - V_i^0, \quad (3.2)$$

де V_{i-1}^0 — залишок палива після прольоту $(i-1)$ – ї ділянки;

$V_{i-1}^{сл}$ — залишок палива після прольоту i – ї ділянки;

$V_{i-1}^{сл}$ — обсяг технологічного зливу після прольоту $(i-1)$ – ї ділянки;

V_i^3 — обсяг заправленого на i -й ділянці палива;

$i = 1, n$ - індекс ділянки прольоту даним бортом на відповідному рейсі.

Якщо відома середня вартість палива на кожному пункті дозаправки, то вартість витраченого на рейсі палива в одному напрямку одноплічового рейсу, можна оцінити за формулою 3.3

$$Cost_i = (V_{i-1}^0 - V_{i-1}^{сл}) * C_{i-1} + V_{i-1}^3 - V_i^0 * C_i \quad (3.3)$$

Для прямих багатоплічових рейсів, використовується вираз 3.4

$$Cost_i = \sum (V_{i-1}^0 - V_{i-1}^{сл}) * C_{i-1} + \sum V_{i-1}^3 * C_{i-1} - \sum (V_i - V_i^{сл}) * C_i \quad (3.4)$$

Розрахунок витрат на харчування на борту по кожному виконаному рейсу відбувається з урахуванням диференційованих норм витрат на харчування для різних класів, а також з урахуванням того, що вартість питних напоїв не оподатковується податком.

Витрати на збори в аеропорту з ПС i – го рейса в загальному випадку розраховуються за допомогою наступної формули 3.5

$$\text{Cost}_{\text{ani}} = Z_{\text{ni}} + Z_{\text{cmi}} + Z_{\text{mkoi}} + Z_{\text{ai}} + Z_{\text{di}} + Z_{\text{Ki}}, \quad (3.5)$$

де Z_{ni} – збір за посадку ПС i -го рейсу;

Z_{cmi} – збір на стоянку ПС i -го рейсу;

Z_{mkoi} - вартість технічного і комерційного обслуговування ПС i – го рейсу;

Z_{ai} - вартість аеронавігаційного обслуговування i – го рейсу;

Z_{di} - додаткові витрати на наземне обслуговування ПС i – го рейсу;

Z_{Ki} - вартість квот, що сплачуватиметься АК з 2012 р при спалюванні 1 т авіакеросину та виділенні CO_2 .

Вартість витрат на аеронавігацію протягом польоту над відповідною територією (Z_{aer}) визначається законами країни, над територією якої відбуваються польоти. Розрахунок витрат відбувається за нормативами, що залежать від дальності польоті або від кількості самольотовильотів.

3.3. Оцінка економічного ефекту в результаті модернізації ДП «Антонов»

Для створення нових конкурентних переваг середнього магістрального літака Ан-178 розглядається застосування на цих літаках двигуна Д-436-148ФМ. Це дозволить розширити експлуатаційний діапазон польотів літаків,

зменшити шум на місцевості та емісію шкідливих викидів з двигуна. Відмінною особливістю є досягнення тяги двигуна Д-436-148ФМ на максимальному надзвичайному режимі на 19,4 % вище тяги двигуна Д-436-148Д. Це стало можливим шляхом оптимізації вентилятора, удосконалення камери згоряння і турбінного каскаду.

Найбільший інтерес при заміні двигуна на літаку представляє питання експлуатаційних витрат, що пропорційно паливної ефективності. Тому доцільно проаналізувати виробниці основних авіаційних компаній світу, які випускають двигуни для регіональних літаків.

У галузі авіаційного двигунобудування перспективним напрямком є розробка і використання більш економічних і надійних силових установок – нових схем, до яких належать двигуни змінного циклу, турбовинтовентиляторні двигуни і комбіновані СУ. Виконання науково-технічних програм розвитку (ИПРТЕТ, VAATE, UEET, ANTLE, CLEAN SKY) провідних авіаційних двигунобудівних фірм світу було направлено на вдосконалення СУ в області поліпшення паливної економічності, зменшення шкідливих викидів в атмосферу та зниження шуму.

За більш ніж 70-річний період розвитку літаків з реактивними двигунами досягнуто зменшення витрат палива, більш ніж на 80% і майже 50% зниження цього показника досягнуто на основі модернізації авіаційного двигуна. Поліпшення показників авіаційних двигунів цивільного призначення відбувається при постійному посиленні вимог до зниження рівнів шуму та емісії шкідливих речовин.

У світовому авіаційному двигунобудуванні розробкою і випуском закінчених продуктів зайнято обмежене число компаній з Америки і Європи, які є провідними виробниками авіаційних двигунів і несуть повну відповідальність за їх проектування, виробництво, продаж і післяпродажне обслуговування. До них відносяться: General Electric (відділення GEAviation), Rolls-Royce (відділення Civil і Military), United Technologies Corporation (компанії Pratt & Whitney і Pratt & Whitney Canada) і SAFRAN Group (компанія

SafranAircraftEngines). Незалежними світовими виробниками з повним циклом робіт по двигунах також є компанії Honeywell International (Підрозділ Air Transport & Regional відділення Honeywell Aerospace), Williams International, які постачають двигуни для літаків ділової авіації і регіональних літаків, а також українські авіаційні двигунобудівні компанії «Мотор Січ».

Станом на кінець травня 2018 року лідируюче місце на ринку авіаційних двигунів по всьому парку літаків, що знаходяться в експлуатації, займали компанії CFM International (Спільне підприємство компаній General Electric і Safran, ~ 44%) і General Electric (~ 22%). У сегменті двигунів для магістральних вузькофюзеляжних літаків лідерами є компанії CFM International (~ 71%) і International Aero Engines (~ 19%).

В даний час літакові компанії вивчають безліч різних варіантів модернізації своїх літаків, включаючи можливість установки декількох моделей двигунів наступного покоління. Крім того, фахівці компаній вивчають інші способи модернізації майбутніх літаків крім використання нових СУ. У числі розглянутих варіантів модернізації відзначається використання повністю нового крила і збільшення висоти стійок шасі, що дозволило б встановити на літак двигуни з високим ступенем двоконтурності, які могли б забезпечити зниження витрати палива на 10% в порівнянні з існуючими моделями. Також на ремоторізованих літаках можуть з'явитися композитні Вінглети і електронна система управління рулюванням.

Одним із шляхів удосконалення експлуатаційних характеристик літаків є заміна авіаційних двигунів на більш сучасні. Однак заміна одного двигуна на інший тягне за собою заміни параметрів узгодження елементів літаків, що негативно вплине на доцільність застосування літака. Проблема інтеграції силової установки і планера літака в умовах невизначеності початкової інформації по двигуну повинна вирішуватися з урахуванням можливої невизначеності інформації по планеру літака.

Аналіз конструктивно-компоновочної схеми літаків типу Ан-178 показує, що ці літаки мають багато шансів для успішної модернізації і без істотної зміни

конструкції планера і систем. Сучасна компоновка крила і мотогондоли з двигуном дозволяє встановити двигуни з високим ступенем двоконтурного. Однак в цьому випадку виникає питання про параметричне узгодження інтегральних характеристик підсистем, а також вибору підходів до вирішення задачі оптимізації багатокритеріальної системи.

Для обґрунтування вибору двигуна до ЛА застосовуються різні способи узгодження планера і СУ. Вони дозволяють обґрунтувати вимоги, які пред'являються до проектованої СУ, визначити основні параметри і закони управління, масові та геометричні характеристики ще на початковому етапі проектування. Сьогодні ці принципи розвинені і доповнені, служать частиною систем автоматизованого проектування двигунів СУ і ЛА. Однак немає єдиного методу для оптимального вибору двигуна під задані вимоги до літака.

Існуючі підходи і методи не розкривають повною мірою питання формування параметричного вигляду силової установки, що буде інтегруватися з транспортним літаком. Це не дозволяє проаналізувати питання інтеграції його окремих підсистем навіть з урахуванням експериментальних досліджень. Досвід проектування СУ і елементів літака показує, що існуючі нормативні документи не відображають вирішення проблеми дослідження інтеграційних властивостей створюваних технічних систем. При проведенні льотних випробувань літака часто отримують дані, які відрізняються від заданих, в зв'язку з появою нових інтеграційних властивостей, які не можуть бути виявлені при проектуванні і погодженні характеристик літака.

Проведений аналіз сучасного науково-методичного апарату щодо проблеми інтеграції СУ і літака транспортного призначення не дозволяє визначити однозначні шляхи її вирішення. У зв'язку з цим, на підставі результатів аналізу, одним з основних завдань щодо вдосконалення науково-методичного апарату системних досліджень можна вважати подальшу розробку та удосконалення системного підходу в побудові науково-методичного апарату для формування параметричного вигляду СУ при її інтеграції з планером.

Закономірності розвитку літаків привели до появи ряду нових особливостей, що роблять істотний вплив на процес створення перспективних зразків авіаційної техніки. До таких особливостей, перш за все, слід віднести:

- можливість багатоваріантних проробок конструктивнокомпоновочних рішень;
- розширення завдань вибору перспективних зразків авіаційної техніки через зростання обсягу вимог до рівня достовірності вихідної інформації, а також ускладнення методів її обробки;
- зростання потрібних матеріальних, фінансових, людських ресурсів, а також термінів створення авіаційної техніки.

Аналіз цих особливостей показує, що вони, з одного боку, сприяють збільшенню помилкових рішень, а з іншого - підвищення ціни цих помилок внаслідок відчутного економічного збитку для держави. Така ситуація має стійку тенденцію до загострення. Уникнути не доцільних витрат часу, матеріальних, фінансових і людських ресурсів можна за двома основними напрямками: збільшення обсягу досліджень на самих ранніх етапах створення літаків і вдосконалення традиційної технології досліджень.

Для концептуального проектування характерна визначальна роль методів і досвіду дослідника. Можливості дослідження розрахункових методів, обчислювальних програм і аналітичних методів обмежені. Значною мірою це обумовлено особливостями оброблюваної на даному етапі інформації, до яких відносяться:

- високий ступінь невизначеності і недостовірності вихідних даних про створюваний об'єкт;
- фізична та інформаційна неоднорідність, а також суттєві труднощі формалізації ряду факторів, що впливають на процес прийняття рішення;
- необхідність врахування науково-технічних досягнень в різних областях знань.

Другий напрямок пов'язаний з впровадженням інтенсивної технології досліджень - створенням систем автоматизованого проектування. Однак

сучасні системи автоматизованого проектування літка є обмежена пристосованими до перерахованих особливостей вхідних інформаційних потоків і більше орієнтовані на етапи підготовки технічних пропозицій і ескізного проектування.

Таким чином, сучасний інструментарій та методи не містять всіх коштів, необхідних для раціональної інтеграції силової установки й літака, як складної технічної системи, на ранніх етапах проектування. У зв'язку з цим, представлений вдосконалений науково-методичний апарат формування параметричного вигляду СУ в складі літака.

Науково-методичний апарат удосконалений у частині визначення залежності параметричного вигляду двигуна СУ від характеристик планера літаків. При цьому сформовано кілька конструктивно-компонувальних рішень планера і двигунів в складі СУ. Проведено уточнення і кордони розширення діапазону застосування експериментальних даних в методі аналогій. Експериментальні дослідження проведені на основі льотних даних сімейства літаків типу Ан-178 компанії ДП «Антонов» з різними двигунами в складі СУ.

На основі проведених досліджень за допомогою науково-методичного апарату запропонований основний принцип модернізації літаків, який перевірений і реалізовується на прикладі сімейства літаків типу Ан-178 компанії ДП «Антонов». Для формування основного принципу модернізації літаків необхідно проаналізувати характеристики двигунів і літаків.

Літаки Ан-178 обладнані однаковими системами життєзабезпечення, близькими пожежними і паливними системами, практично однаковою системою управління літаком.

Бортовий радіолокаційний комплекс і кабіна пілотів максимально уніфіковані.

Випуск літаків Ан-178 зосереджений в Україні на заводі ДП «Антонов», де широко застосована уніфікація технологічних процесів при виготовленні агрегатів і складання літаків.

Для досягнення вимог щодо поліпшення паливної ефективності, економічних показників і підвищення конкурентоспроможності літаків передбачається установка єдиного двигуна Д-436-148ФМ на все сімейство зазначених літаків.

Порівняльна оцінка експлуатаційних показників літака Ан-178 з двигунами Д-436-148Д і Д-436-148ФМ, що має найбільший потенціал попиту і продажів, проведена в залежності від річного нальоту, маршрутної мережі для різних атмосферних умов. Для техніко-економічного аналізу прийнята ціна серійного літака Ан-178 з вартістю витрат на дослідно-конструкторські роботи.

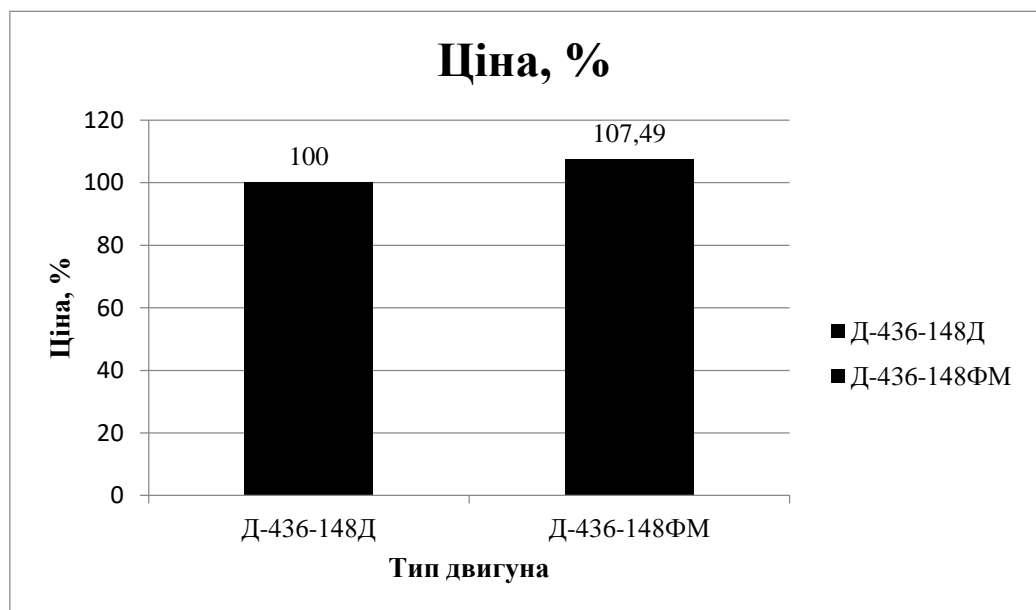


Рис. 3.4. Порівняння цін літака Ан-178 в залежності від типу двигуна

Проаналізувавши рис. 3.4 можна зробити висновок, що вартість літака Ан-178 з двигуном Д-436-148ФМ зростає на 7,49% порівняно Ан-178, але з двигуном Д-436-148Д.

У табл. 3.2 представлена вартість технічного обслуговування літака Ан-178 з двигунами Д-436-148Д і Д-436-148ФМ.

Таблиця 3.2

Вартість технічного обслуговування Ан-178 (USD/год)

Річний наліт, год	Тип двигуна	1 год	2 год	3 год	4 год
1	2	3	4	5	6
1500	Д436-148Д	875	650	575	564
	Д-436-148ФМ	851	656	615	604
2000	Д436-148Д	857	628	553	541
	Д-436-148ФМ	833	634	593	581
2500	Д436-148Д	846	618	538	527
	Д-436-148ФМ	822	624	578	567
3000	Д436-148Д	832	611	529	518
	Д-436-148ФМ	808	617	569	558

На рис. 3.5 наглядно можна оцінити ефект замінити двигуна. Вартість технічного обслуговування літака Ан-178 знижується на 20-30 USD/год залежно від річного нальоту.

Вартість технічного обслуговування Ан-178 за 1 годину

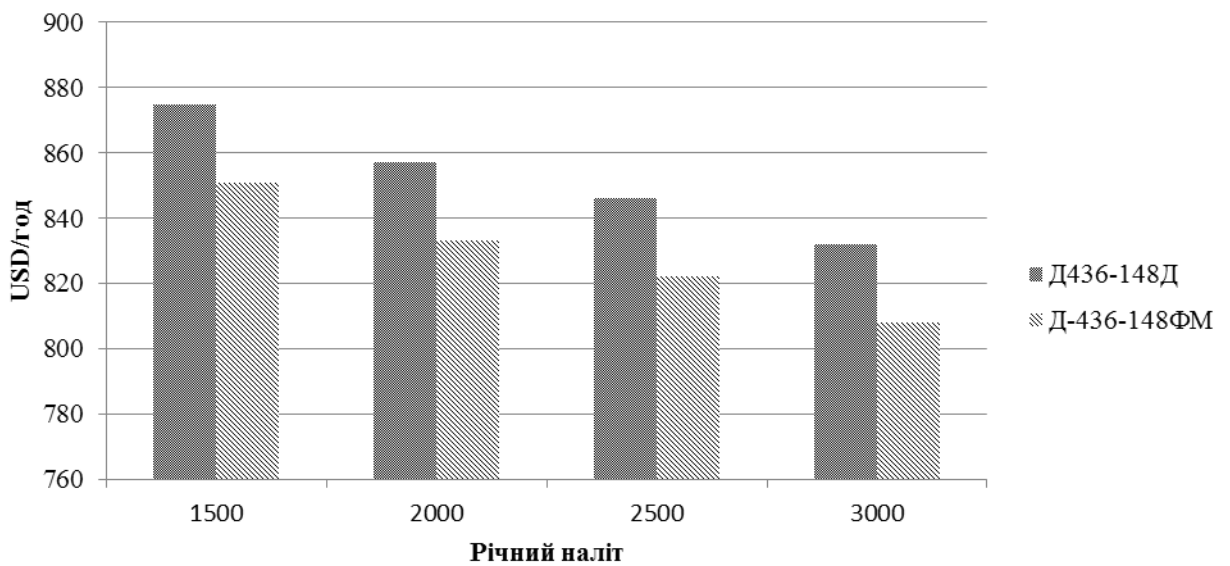


Рис. 3.5. Вартість технічного обслуговування Ан-178 за 1 годину

Двигун високого ступеня двоконтурності Д-18Т був першим в СРСР реактивним авіадвигуном з безфорсажною тягою вище 20 000 кгс. Його було спроектовано групою конструкторів під керівництвом В. О. Лотарева і призначався для встановлення на літак Ан-124 «Руслан» Антонова.

Модульна конструкція двигуна в поєднанні з ефективними засобами діагностики стану вузлів забезпечує можливість експлуатації з попереджувальним обслуговуванням без капітальних ремонтів на заводі.

Перший запуск повномасштабного двигуна було здійснено в грудні 1979 року. 24 грудня 1982 року літак Ан-124 здійснив свій перший політ. Двигуни Д-18Т також встановлено в літаку Ан-225 «Мрія».

Серійне виробництво Д-18Т було припинено у 1997 році і відновлено у 2002 році. З метою підвищення вантажопідйомності і підвищення ефективності літака Ан-124-100 було розроблено модифікацію двигуна Д-18Т серії 4 з підвищеною приблизно на 10% тягою у злітному режимі. Ан-124 «Руслан» (Кодове ім'я НАТО — «Condor») — радянський, а згодом — український літак, який є найбільшим серійним вантажним літаком у світі. До Д-18Т серії 4 був модернізований за рахунок даних чинників:

- вентилятор із зміненим профілюванням робочих лопаток, що дозволило збільшити злітну тягу без збільшення частоти обертання ротора вентилятора;
- модернізовано турбіну вентилятора;
- реверсивний пристрій з приводом рухомих частин від двох гідромоторів і електронним керуванням замість механічного приводу і гідромеханічної системи керування;
- заходи з чистоти вихлопу;
- змінено профілювання соплових лопаток турбіни середнього тиску;
- модернізовано систему охолодження робочої і соплової лопаток турбіни високого тиску.

Порівняльні дані вартості технічного обслуговування Ан-124 з різними типами двигуна Д-18Т і Д-18Т серії 4 наведені у табл. 3.3.

Таблиця 3.3

Вартість технічного обслуговування Ан-124 (USD/год)

Річний наліт, год	Тип двигуна	1 год	2 год	3 год	4 год
1	2	3	4	5	6
1500	Д-18Т	5775	4290	3795	3722
	Д-18Т серії 4	5630	4330	4059	3986
2000	Д-18Т	5656	4145	3650	3571
	Д-18Т серії 4	5498	4184	3914	3835
2500	Д-18Т	5584	4079	3551	3478
	Д-18Т серії 4	5475	4118	3815	3742
3000	Д-18Т	5491	4033	3491	3419
	Д-18Т серії 4	5222	4083	3755	3683

На рис. 3.6 наглядно можна оцінити ефект заміни двигуна. Вартість технічного обслуговування літака Ан-124 знижується на 20-30 USD/год залежно від річного нальоту.



Рис. 3.6. Вартість технічного обслуговування Ан-124 за 1 годину

Удосконалено і представлений науково-методичний апарат формування параметричного вигляду силової установки в складі літака. За допомогою єдиної методики дослідження експлуатаційних характеристик літака і двигуна запропонований і обґрунтований основний принцип модернізації літаків - установка авіаційного двигуна Д436-148ФМ на сімейство літаків типу Ан-178 компанії ДП «Антонов». Реалізація цього принципу дозволить покращити паливну ефективність, економічні показники і підвищити конкурентоспроможність літака.

У подальших дослідженнях по створенню двигунів нового покоління для пасажирських і транспортних літаків необхідно окремо досліджувати ступінь інтегрування СУ з літаком. Нові двигуни за своїми показниками будуть значно перевищувати сучасні конструкторські розробки. Застосовувані в них технології будуть спрямовані не тільки на зменшення витрат палива (енергії), рівня шуму та емісії шкідливих речовин, але і на зниження всіх складових показника вартості життєвого циклу.

На основі дослідження експлуатаційних характеристик двигуна і літака Ан-178 та Ан-124, проведена техніко-економічна оцінка заміни двигуна Д-436-148Д на Д-436-148ФМ, а також Д-18Т на Д-18Т серії 4 в складі СУ літака. Застосування єдиного двигуна Д-436-148ФМ для сімейства літаків АН-178 показує явну перевагу такої модернізації. Отримані дані свідчать про те, що на основі розміщення єдиного двигуна Д-436-148ФМ в складі СУ літаків типу Ан-178 можливо створити конкурентне сімейство літаків даного типу, а Ан-124 стає економічнішим у використанні. Такі заходи можуть бути запропоновані для практичної реалізації в компанії ДП «Антонов».

Висновки до розділу 3

У третьому розділі «Аналіз рентабельності ДП «Антонов»» досліджено поняття термінів «модернізація», «стратегія» зроблено факторний аналіз валового прибутку та рентабельності авіапідприємства, досліджено шляхи покращення рентабельності ДП «Антонов». Можна зробити такі висновки.

Таким чином «модернізація» походить від французьких слів «modernisation» – оновлення та «moderne» – новітній, сучасний. Іншими словами, модернізація представляє: а) одночасне прогресивне зміна в усіх елементах багаторівневої системи суспільного виробництва; б) їх злагодженість і синхронне взаємодія.

Авіакомпанія «Антонов» використовує для вантажних перевезень Ан-132 та Ан-178. Останній є середнім транспортним літаком, що здійснює доставку більшого об'єму вантажу, аніж Ан-132. У третьому розділі роботи буде представлений аналіз адаптивна стратегія модернізації Ан-172 на ДП «Антонов», що матиме вплив на зміну показників рентабельності авіапідприємства.

Створення літака почалося в 2010 році, перший політ літак здійснив 7 травня 2015. Ан-178 середній транспортний літак створений на основі багатого досвіду «Антонов» у сфері розробки транспортних літаків у поєднанні з найновітнішими світовими авіаційними технологіями. Ан-178 за складом планера і бортового обладнання на 50-60% уніфікований з пасажирськими літаками Ан-148 і Ан-158.

Авіаперевезення – перевезення товарів без супроводу літаком – зазвичай використовуються для термінових поставок або продуктів, які дуже дорогі у виробництві. Це відносно дорого порівняно з морськими перевезеннями, й існують певні обмеження на те, що можна безпечно і законно перевозити за допомогою авіаперевезень.

Сучасні методи розрахунку рентабельності авіап перевезень, використовують нормативний підхід, що дозволяє отримати середньозважений результат за певний період часу, обраний для досліджень. Однак, традиційні методи не враховують специфіки постійних змін при реалізації перевезень, що пов'язані із зовнішніми деструктивними факторами, та не можуть допомогти при визначенні рентабельності вантажних перевезень на чартерних рейсах з не стандартними, високо габаритними вантажами.

Для адаптації існуючих підходів до постійних змін умов реалізації рейсів необхідно наряду з використанням нормативних показників враховувати компоненти доходів та витрат для визначення рентабельності рейсу майже в реальному масштабі часу.

Витратами на рейс є: тип літака; основні його льотно - технічні характеристики такі, як вага судна, комерційне завантаження, дальність польоту, швидкість та ін.; сітка маршрутів із зазначенням аеропортів вильоту, зупинок і призначення, відстань між пунктами вильоту, посадки та часу польоту, планові обсяги перевезення пасажирів та пошти та ін.; ресурсні характеристики ПС, фактичні та планові ремонти, лізингові, та страхові платежі та ін. Більша частина зазначених характеристик на пряму залежить від типу ПС, що здійснюватиме рейс.

Вартість витрат на аеронавігацію протягом польоту над відповідною територією (Заер) визначається законами країни, над територією якої відбуваються польоти. Розрахунок витрат відбувається за нормативами, що залежать від дальності польоті або від кількості самольотовильотів.

ВИСНОВКИ

В умовах ринкової економіки фінансові ресурси вкладаються в будь-яку діяльність за критерієм максимального прибутку. Через це рентабельність або, інакше кажучи, ефективність використання капіталу, відіграє важливу роль при визначенні фінансових результатів роботи підприємства. Адже менеджери та власник капіталу підприємства повинні завжди проводити оцінку будь-якого рішення у сфері управління коштами за допомогою порівняння витрат з прибутком. Важливим моментом також є те, що фінансові ресурси обмежені, а одержаний прибуток – це важливий фінансовий ресурс, який дозволяє знову вкладати кошти та отримувати нові прибутки.

Слід відмітити, що відносний показник рентабельності (на відміну від показника прибутку, який є абсолютним) відображає ступінь прибутковості підприємства. Таким чином, рентабельність означає як економічну категорію, результативний показник, так й інструмент розрахунку чистого доходу суспільства, джерело формування різних фондів. Стабільність продуктивності авіапідприємства безумно є актуальною темою в умовах економічного застою, зниження авіап перевезень та непрогнозованим майбутнім у питанні перельотів.

Актуальність та необхідність модернізації підприємств України обумовлена низкою факторів: значна структурно-технологічна відсталість, високий ступінь зносу основних засобів та значний рівень енергомісткості ВВП; низький рівень життя та купівельної спроможності населення; незадовільний стан інноваційної системи та ринкової інфраструктури; залежність від зовнішніх джерел ресурсів; диспропорції між реальним і фінансовим секторами економіки, а також у середині кожного з них; непрозора структура власності, як симбіоз державних, приватних та корпоративних інтересів; організаційна недосконалість і низький рівень капіталізації виробництва; переважна торгівля сировиною і напівфабрикатами, а не товарами

з високою доданою вартістю (високотехнологічними виробами); низька інвестиційна активність.

Модернізація – інвестиційна операція, пов'язана з покращенням та приведенням до сучасного технологічного рівня частини основних засобів підприємства, шляхом конструктивних змін машин, обладнання, устаткування та механізмів, що використовуються підприємством в операційній діяльності. В умовах глобалізації економіки, модернізація виступає одним з ключових чинників успішного протистояння фірми потужним міжнародним конкурентам. Важливим елементом модернізації виступає інноваційно інвестиційна активність.

Таким чином, можна зробити висновок, що модернізація є одним з основних шляхів підвищення рентабельності авіапідприємства, і як наслідок покращення доходів компанії.

Мета дипломної роботи досягнута: вивчено поняття та функції рентабельності; розглянуто види та методи визначення даного показника; досліджено сутність поняття «модернізація» для авіапідприємства; проаналізовано організаційну структуру ДП «Антонов»; проаналізовано ринок авіаційних перевезень в Україні; визначено основні фінансово-економічні показники діяльності ДП «Антонов»; досліджено рентабельність обраного авіапідприємства; запропоновано адаптовану стратегію модернізації ДП «Антонов»; проаналізовано рентабельність вантажних перевезень Авіакомпанії «Антонов» на фоні модернізації; оцінено економічний ефект від модернізації ДП «Антонов».

Результати проведеного дослідження практичних аспектів аналізу рентабельності та підвищення показника за рахунок модернізації дали підставу зробити наступні висновки:

1. Рентабельність є одним із основних показників для аналізу стану й діяльності авіапідприємства, а також прийняття тих чи інших рішень. Рентабельність – це показник, що характеризує економічну ефективність.

Економічна ефективність – відносний показник, що порівнює отриманий ефект із витратами або ресурсами, використуваними для досягнення цього ефекту.

На рівень рентабельності авіапідприємства можуть впливати як внутрішні, так і зовнішні фактори. Зміна коефіцієнта залежить від загальної економічної ситуації країни чи світу, рівня інфляції, девальвації національної валюти, організаційно-технічних проблем у виробництві, обсягу реалізованої продукції та послуг тощо. Тому важливим є момент перевірки факторів, які мали найбільший вплив на позитивні чи негативні зміни в ефективності компанії. Модернізувати варто основні виробничі засоби, а саме матеріально-технічну базу авіапідприємства. Устаткування, що бере участь у виготовленні виробів становить близько 80-90% від загальної вартості усіх основних засобів компанії. Тому саме їм і варто приділяти особливу увагу.

Невиробничі основні засоби участі у безпосередньому виробництві не беруть, тому вони не мають вагової частки у загальній вартості усіх основних засобів.

Основні засоби є базою авіапідприємства, об'єктом для інвестування. Це ресурси, довгострокові активи, наприклад, цінна предмети, устаткування, будівлі, транспортні засоби тощо. Саме вони приносять у результаті свого використання фінансову вигоду авіапідприємству.

Покращення показників продуктивності можливе за рахунок модернізації основних засобів авіапідприємства. Так, у першому розділі було визначено сутність поняття «основні засоби» та «модернізація».

Модернізувати слід саме матеріально-технічну базу компанії. Основні фонди, що беруть участь в наданні послуг перевезення, що становлять близько 80% в структурі доходів ДП «Антонов». Тому саме їм і варто приділяти особливу увагу.

2. Ринок авіаперевезень мав позитивну динаміку у 2019 році, але у 2020 році показники різко погіршилися у зв'язку зі світовою ситуацією. 2019 рік був продуктивним, навіть незважаючи на те, що показник перевезення вантажів та пошти знизився на 2,7% порівняно з 2018 роком. Кількість

перевезених пасажирів та комерційних рейсів у 2019 році збільшилися на 10,3% та 3,37% відповідно проти 2018 року, що беззаперечно є позитивним результатом.

За період з січня по вересень 2019 року обсяг перевезень вантажів та пошти авіаційним транспортом України скоротився порівняно з відповідним періодом минулого року на 2,7 відсотка та становив 68,2 тис. тон.

Проведений аналіз показників фінансових результатів діяльності показав, що динаміка валового прибутку зростала, у той час як показники чистого доходу знижувалися у 2018 році, а потім знову зростали у 2019 році.

Також варто зазначити, що протягом 3 років баланс авіапідприємства був неліквідним, що є негативним аспектом. Ліквідність балансу – це ступінь покриття зобов'язань компанії активами. Таким чином, компанія не мала змоги покривати усі зобов'язання власними ресурсами, що мало негативний вплив на ефективність виробництва.

Показники ділової активності також свідчать про нестабільність продуктивності роботи авіапідприємства. Проте коефіцієнти оборотності дебіторської заборгованості та матеріальних запасів були позитивними, що свідчить про налагоджену роботу з дебіторами та матеріальною базою.

Проаналізувавши основні коефіцієнти фінансового стану, можна зробити висновки, що ситуація протягом трьох років на підприємстві була відносно стабільною. Показники маневреності власного капіталу, фінансового ризику були в межах нормативних значень. Коефіцієнт структури покриття довгострокових вкладень протягом аналізованого періоду зменшувався, що свідчить про відтік зовнішніх інвесторів у фінансування основних засобів і необоротних активів авіапідприємства.

3. Для покращення рентабельності авіапідприємства була запропонована адаптована стратегія модернізації авіапідприємства. Для досягнення вимог щодо поліпшення паливної ефективності, економічних показників і підвищення конкурентоспроможності літаків передбачається установка єдиного двигуна Д-436-148ФМ на все сімейство зазначених літаків.

Одним із шляхів удосконалення експлуатаційних характеристик літаків є заміна авіаційних двигунів на більш сучасні. Однак заміна одного двигуна на інший тягне за собою заміни параметрів узгодження елементів літаків, що негативно вплине на доцільність застосування літака. Проблема інтеграції силової установки і планера літака в умовах невизначеності початкової інформації по двигуну повинна вирішуватися з урахуванням можливої невизначеності інформації по планеру літака.

Аналіз конструктивно-компоновочної схеми літаків типу Ан-178 показує, що ці літаки мають багато шансів для успішної модернізації і без істотної зміни конструкції планера і систем. Сучасна компоновка крила і мотогондоли з двигуном дозволяє встановити двигуни з високим ступенем двоконтурного. Однак в цьому випадку виникає питання про параметричне узгодження інтегральних характеристик підсистем, а також вибору підходів до вирішення задачі оптимізації багатокритеріальної системи.

На основі дослідження експлуатаційних характеристик двигуна і літака Ан-178 та Ан-124, проведена техніко-економічна оцінка заміни двигуна Д-436-148Д на Д-436-148ФМ, а також Д-18Т на Д-18Т серії 4 в складі СУ літака. Застосування єдиного двигуна Д-436-148ФМ для сімейства літаків Ан-178 показує явну перевагу такої модернізації. Отримані дані свідчать про те, що на основі розміщення єдиного двигуна Д-436-148ФМ в складі СУ літаків типу Ан-178 можливо створити конкурентне сімейство літаків даного типу, а Ан-124 стає економічнішим у використанні. Такі заходи можуть бути запропоновані для практичної реалізації в компанії ДП «Антонов».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Амельченко Т. Прибутковість як один із найважливіших показників ефективності діяльності підприємства / Т. Амельченко, Д. Чайлякова. – 2015. – № 2(31). – С. 158–160.
2. Андросова Т.В. Світовий та вітчизняний досвід визначення фінансового результату як об'єкта моніторингу на торговельному підприємстві / Т.В. Андросова // Проблеми економіки. – 2014. – № 3. – С. 194–201.
3. Бержанір І. А. Діагностика показників ліквідності підприємств. Фінансове забезпечення сталого розвитку економіки України: колективна монографія / за ред. Слатвінського М.А. Умань: ФОП Жовтий О. О., 2016. 151–156 с.
4. Бершадська І. І. Прибутковість підприємства як основний показник ефективності його діяльності / І. І. Бершадська, С. О. Тульчинська // Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кривий Ріг, 28 квітня 2018 р.) «Стратегії та інновації: актуальні управлінські практики». – Кривий Ріг : Донецький національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського, 2018.
5. Бершадська І. І. Фактори та резерви підвищення прибутковості на підприємстві / І. І. Бершадська, І. В. Макалюк // Збірник наукових праць «Сучасні проблеми економіки і підприємництва», випуск №19, 2017 року.
6. Бець М.В. Планування рентабельності виробництва/ М.В. Бець // Економіка України. – 2015. – № 2. – С. 87.
7. Блонська В.І. Стратегічне управління прибутком підприємства / В.І. Блонська // Актуальні проблеми економіки. – 2016. – № 6. – С. 89–92.
8. Боднарчук А. В. Удосконалення комплексного економічного аналізу власного капіталу / Боднарчук А. В. / Бізнес Інформ. – 2013. – № 3. – С. 282-285
9. Борисюк І. О. Резерви підвищення ефективності використання основних засобів / І. О. Борисюк // Науковий вісник НЛТУ. – 2008
10. Бужимська К.О. Модернізація економіки: технологічно-структурний аспект / К.О. Бужимська // Вісник ЖДТУ. – 2009. – № 3 (49).

11. Валінкевич Н.В. Теоретичний підхід до управління конкурентоспроможністю підприємства / Н.В. Валінкевич, О.А.Солотвінський // Молодий вчений. – 2014. – № 12 (15)

12. Валінкевич Н.В. Управління потенціалом та розвитком підприємств на основі модернізації / Н.В. Валінкевич // Глобальні та національні проблеми економіки Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. – 2012. – № 1 (45).

13. Верхоглядова Н.І. Зміст та значення прибутку як головної рушійної сили ринкової економіки / Н.І. Верхоглядова // Економічний простір. – 2015. – № 21. – С. 312–320.

14. Гайдуцький П.І. Україна: проблеми інтеграції / П.І. Гайдуцький // Національна безпека і оборона. – 2013.

15. Головачко В. М. Методика обліку витрат на ремонт і поліпшення основних засобів / В. М. Головачко // Науковий вісник Мукачівського державного університету. Сер. : Економіка. – 2014.

16. Гринькевич О., Кіндрацька Г. Інформаційно-аналітичне забезпечення управління діловою активністю підприємства// Економічний аналіз. – 2010. - №6. – С.215-218.

17. Долгоруков Ю.А. Управління ефективністю використання обігових коштів у промисловості / Ю.А. Долгоруков // Фінанси України. – 2016. – № 11. – С. 103–105.

18. Думенков В. В. Формування і розподіл прибутку на підприємстві / В. В. Думенков // Економіка та управління: історії, реалії та перспективи, 2016. – Вип. №1.

19. Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т.2 / [редкол. : С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін.]. – К. : Видавничий центр «Академія», 2014.

20. Єпіфанова І. Ю. Аналіз відтворення і використання основних засобів підприємств Вінниччини / І. Ю. Єпіфанова // Економічний простір. – 2012

21. Жигалкевич Ж. М. Система управління прибутком як умова ефективного функціонування підприємства / Ж. М. Жигалкевич, Е. С. Фісенко // Економіка і суспільство, 2016. – Вип. №4. – С. 145-148.
22. Завадський Й.С. Економічний словник / Й.С. Завадський, Т.В. Осовська, О.О. Юшкевич. – К.: Кондор, 2006.
23. Іваненко В.М. Курс економічного аналізу : навч. посіб. / Іваненко В.М. –[5- те вид., випр. і доп.] – К.: Знання, 2013. – 261 с.
24. Киштимова Е. А., Чернишова О. О. Аналіз факторів підвищення якості прибутку в механізм управління організацією / Е. А. Киштимова, О. О. Чернишова // Вектор економіки, 2017.
25. Кірдіна О.Г. Обмеження та орієнтири техніко-технологічного розвитку України в умовах глобалізації / О. Кірдіна // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2011. – № 4. – Т. 1.
26. Кобилецький В. Р.// Рентабельність. Сутність та показники / В. Р. Кобилецький. – 2015/ - С. 218.
27. Коваленко О.В. Напрями підвищення ефективності використання основних фондів підприємства / О.В. Коваленко, І.В. Громова // Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. – 2014. – Вип. 7.
28. Конкурентна політика держави в умовах трансформації національної економіки : [монографія] / за заг. ред. В.Д. Лагутіна. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008.
29. Конкурентоспроможність підприємства: оцінка рівня та напрями підвищення: моногр. / О.Г. Янковий. – Одеса: Атлант, 2013
30. Костецький Я. І. Факторний аналіз рентабельності діяльності підприємств / Я. І. Костецький / Економічний аналіз, 2012. – Випуск 10.
31. Крупка М.І. Фінансово-кредитний механізм інноваційного розвитку економіки України : монографія / М.І. Крупка. – Львів : Львівський національний ун-т імені Івана Франка, 2001.

32. Літвінова Ю.О. Проблеми забезпечення конкурентоспроможності підприємства в сучасних умовах / Ю.О. Літвінова // Управління розвитком. – 2012.
33. Макеєнко А. Г. Інноваційна діяльність як один із факторів впливу на прибуток суб'єктів господарювання в Україні / А. Г. Макеєнко // Інвестиції: практика та досвід, 2013.
34. Матвієнко О. С. Шляхи підвищення прибутковості банківської діяльності в Україні / О. С. Матвієнко // Молодий вчений. – 2014. – № 6(1). – С. 169-172.
35. Михайлов А.М. Основні засоби: визначення та класифікація / А.М. Михайлов // Вісник СДАУ. – 2001. – Вип. 1(10).
36. Міроседі С. А. Фактори та резерви збільшення прибутку підприємства / С. А. Міроседі, Т. Г. Міроседі, Ю. С. Веремєєва // Символ науки, 2016.
37. Нагрецькіс А. Ю. Управління прибутком підприємства / А. Ю. Нагрецькіс // Ефективна економіка, 2017. – Вип. №2.
38. Олійник, Є. В. Управління основними засобами підприємства через призму класичних та сучасних теорій / Є. В. Олійник // Актуальні проблеми економіки. – № 6 (168). – 2015.
39. Осипов В. І. Економіка підприємства: навч. посіб. / В. І. Осипов. – Одеса: Маяк, 2015. – 724 с.
40. Петрина О.Б. Методичні засади оцінювання фінансової безпеки підприємства // Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. – Вип. 20.12
41. Податковий кодекс України: від 17.09.2010 № 905-ІХ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua. – Законодавство. Верховна Рада України.
42. Попович П.Я. Економічний аналіз діяльності суб'єктів господарювання / П.Я. Попович // 2-е вид., перераб. и доп. – Тернопіль: Економічна думка. – 2014. – 416 с.

43. Посиляєва К. І. Підходи визначення прибутку для аналізу ефективності діяльності підприємства / К. І. Посиляєва // Вісник ХНАУ. Серія: Економіка АПК і природокористування, 2008.

44. Приказюк О.В. Методика оцінки рентабельності підприємства / О.В. Приказюк // Облік і фінанси АПК. – 2006. – № 5 – С. 100-105

45. Рзаєв Г.І. Показники рентабельності як аналітичні ознаки прояву ризику за умов невизначеності / Г.І. Рзаєв, Д.О. Драгочинська // Вісник Хмельницького національного університету. – 2017. - № 5.

46. Свірко С.В. Модернізація бюджетного обліку як інструмент успішної інтеграції національної економіки до світового господарства // Актуальні проблеми економіки. – 2014.

47. Сірик М. В. Сутність управління основними засобами на поліграфічних підприємствах України. Економіка та підприємництво: формування інноваційних моделей розвитку : матеріали міжнар. наук-практ. конференції, 7–8 червня 2013 р. Херсон : Видавничий дім «Гельветика», 2013

48. Солодовник Л. М., Колесник Ю. В. Вибір методів нарахування амортизації та раціональної амортизаційної політики підприємства. Економіка і регіон. 2012.

49. Сопільник Л.І. Теоретичні аспекти управління конкурентоспроможністю підприємства / Л.І. Сопільник, А.В. Колодійчук // Науковий вісник НЛТУ України. – 2009. – №19.– С. 183-187.

50. Суровнева А. А. Особливості менеджменту некомерційних організацій / А. А. Суровнева, А. В. Полянин, Т. А. Головіна // Праця і соціальні відносини, 2017

51. Ткаченко Л. Особливості оцінки основних засобів: історія і сучасність / Л. Ткаченко // Бухгалтерський облік і аудит. – 2016. – № 10. – С. 11–18

52. Ткаченко, А. М. Особливості визначення показників ефективності використання основних засобів підприємства / А. М. Ткаченко, Т. С.

Задніпряння // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – Том 1. – № 10 (2014). – 2014.

53. Третяк О.Д. Оцінка фінансового стану акціонерних товариств / О.Д. Третяк // Фінанси України. – 2015. – № 2. – С. 98–103

54. Фатхутдінов Р.А. Управління конкурентоздатністю організації : підручник / Р.А. Фатхутдінов, Г.В. Осовська ; заг. ред. Г.В. Осовської. – К. : Кондор, 2009.

55. Федулова Л.І. Технологічна модернізація промисловості України / Л.І. Федулова, І.А. Шовкун, С.В. Захарін та ін. ; за ред.: Л.І. Федулової; Нац. акад. наук України, Держ. установа «Ін-т економіки та прогнозування». – К. : Четверта хвиля, 2008.

56. Швець Н. В. Проблемні питання аналізу основних засобів підприємства / Н. В. Швець // Бізнес Інформ. – 2012.

57. Штангрет А.М. Статистика / А.М. Штангрет, О.І. Копилюк. – Київ: Центр навчальної літератури, 2015. – 232 с.

58. Яременко Л. М. Теоретичні підходи до сутності та класифікації основних засобів / Л. М. Яременко // Економічний вісник університету. — 2015. — Вип. 27 (1). — С. 144—148

59. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 “Основні засоби”: від 16.09.2019 Законодавство. Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua

60. Офіційний сайт ДП «Антонов» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.antonov.com/>

61. Офіційний сайт Державного обслуговування повітряного транспорту «УкрАероРух» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uksatse.ua/>

62. Офіційний сайт Державної авіаційної служби [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/>

63. Офіційний сайт Державної служби статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

64. Офіційний сайт журналу БІЗНЕС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://biz.ligazakon.net/analytics/195323_logstika-v-umovakh-karantinu-chi--shans-na-vdnovlennya

65. Офіційний сайт журналу IBISWORLD [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ibisworld.com/industry-insider/coronavirus-insights/going-places-transport-industries-to-grow-after-covid-19/>

66. Україна конкурентоспроможна: віднайти свою унікальність. С. Кисельов [Електронний ресурс]– Режим доступу: <http://www.kandydat.com.ua>

ДОДАТКИ

Додаток А

на 31 грудня 2018 р.

Форма №1 Код за ДКУД 1801001

А К Т И В	Код рядка	На початок звітної періоду	На кінець звітної періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	5 566 967	5 583 784
первісна вартість	1001	5 687 039	5 708 067
накопичена амортизація	1002	120 072	124 283
Незавершені капітальні інвестиції	1005	157 241	223 405
Основні засоби	1010	1 199 190	1 195 624
первісна вартість	1011	4 810 820	4 959 749
знос	1012	3 611 630	3 764 125
Інвестиційна нерухомість	1015	920	896
Первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	1 419	1 419
Знос інвестиційної нерухомості	1017	499	523
Довгострокові біологічні активи	1020	1 462	2 007
Первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	1 462	2 007
Накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	1
інші фінансові інвестиції	1035	22	21
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	-
Відстрочені податкові активи	1045	336 554	371 086
Гудвіл	1050	-	-
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	37 267	8 295
Усього за розділом I	1095	7 299 623	7 385 119
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	3 175 560	3 795 423
Виробничі запаси	1101	1 517 814	1 738 680
Незавершене виробництво	1102	1 642 641	1 941 839
Готова продукція	1103	9 708	6 651
Товари	1104	5 397	108 253
Поточні біологічні активи	1110	4 184	5 500
Депозити перестрахування	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	35 448	101 640
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	630 940	913 033
з бюджетом	1135	117 227	155 637
у т.ч. з податку на прибуток	1136	2 903	19 152
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	93 557	4 276
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	682 440	1 509 858
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	203 873	33 691
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	1 067 629	565 647
Готівка	1166	4 857	2 956
Рахунки в банках	1167	1 057 439	562 588
Витрати майбутніх періодів	1170	191 393	331 892
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	-	-
у тому числі в:			
резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	-	-
резервах незароблених премій	1183	-	-
інших страхових резервах	1184	-	-
Інші оборотні активи	1190	79 164	107 582
Усього за розділом II	1195	6 281 415	7 524 179
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття			
Баланс	1300	13 581 038	14 909 298

Продовження дод. А

ПАСИВ	Код рядка	На початок звітної періоду	На кінець звітної періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	2 060 941	2 060 941
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	-	-
Капітал у доцінках	1405	973 939	978 132
Додатковий капітал	1410	5 468 310	6 144 493
Емісійний дохід	1411	-	-
Накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	106 647	183 202
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	31 514	31 514
Неоплачений капітал	1425	(-)	(-)
Видучений капітал	1430	(-)	(-)
Інші резерви	1435	-	-
Усього за розділом I	1495	8 641 351	9 398 282
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	-	-
Пенсійні зобов'язання	1505	-	-
Довгострокові кредити банків	1510	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	1515	191 303	191 303
Довгострокові забезпечення	1520	750 756	675 253
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	-	-
Цільове фінансування	1525	455 744	543 325
Благодійна допомога	1526	-	-
Страхові резерви	1530	-	-
у тому числі:	1531	-	-
резерв довгострокових зобов'язань	-	-	-
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	-	-
резерв незароблених премій	1533	-	-
інші страхові резерви	1534	-	-
Інвестиційні контракти	1535	-	-
Призовий фонд	1540	-	-
Резерв на виплату джек-поту	1545	-	-
Усього за розділом II	1595	1 397 803	1 409 881
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Векселі видані	1605	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	186 970	288 685
розрахунками з бюджетом	1620	101 076	61 229
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	11 968	15 526
розрахунками з оплати праці	1630	50 552	82 232
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	1 794 924	1 419 783
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	5 048	519 556
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	1650	-	-
Поточні забезпечення	1660	591 463	990 050
Доходи майбутніх періодів	1665	578 888	480 220
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	220 995	243 854
Усього за розділом III	1695	3 541 884	4 101 135
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття			
1700			
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду			
1800			
Баланс	1900	13 581 038	14 909 298

¹ Визначається в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері статистики.

Президент

Донець Олександр Дмитрович

Головний бухгалтер

Мельничук Микола Георгійович



Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
за Рік 2018 р.

Форма N2 Код за ДКУД 1801003

І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	7 820 240	6 052 436
Чисті зароблені страхові премії	2010	-	-
Премії підписані, валова сума	2011	-	-
Премії, передані у перестраховання	2012	-	-
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013	-	-
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014	-	-
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(6 281 674)	(5 301 501)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	-	-
Валовий:			
прибуток	2090	1 538 566	750 935
збиток	2095	(-)	(-)
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	-	-
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	-	-
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111	-	-
Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112	-	-
Інші операційні доходи	2120	1 070 054	467 016
Дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121	-	-
Дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122	-	-
Дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування	2123	-	-
Адміністративні витрати	2130	(218 286)	(178 706)
Витрати на збут	2150	(306 106)	(231 944)
Інші операційні витрати	2180	(843 976)	(1 375 524)
Витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181	-	-
Витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182	343	808
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	1 240 252	-
збиток	2195	(-)	(568 223)
Доход від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	63 327	14 560
Інші доходи	2240	70 728	874 038
Дохід від благодійної допомоги	2241	543	152
Фінансові витрати	2250	(-)	(81)
Втрати від участі в капіталі	2255	(-)	(-)
Інші витрати	2270	(10 205)	(13 087)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	-	-
Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	1 364 102	307 207
збиток	2295	(-)	(-)

Додаток Б

Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на 31 грудня 2019 р.

Форма №1 Код за ДКУД 1801001

А К Т И В	Код рядка	На початок звітної періоду	На кінець звітної періоду
I	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	1 094 253	1 094 020
первісна вартість	1001	1 102 762	1 105 111
накопичена амортизація	1002	8 509	11 091
Незавершені капітальні інвестиції	1005	-	-
Основні засоби	1010	4 815 352	4 725 137
первісна вартість	1011	5 301 914	5 634 930
знос	1012	486 562	909 793
Інвестиційна нерухомість	1015	37 289	135 106
Первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	38 050	138 708
Знос інвестиційної нерухомості	1017	761	3 602
Довгострокові біологічні активи	1020	2 739	2 491
Первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	2 739	2 491
Накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	8 312	7 448
інші фінансові інвестиції	1035	4	4
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	-	8
Відстрочені податкові активи	1045	-	-
Гудвіл	1050	-	-
Відстрочені аквізичні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	1 788 034	1 728 277
Усього за розділом I	1095	7 745 983	7 692 491
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	2 398 338	2 980 633
Виробничі запаси	1101	1 380 940	1 565 924
Незавершене виробництво	1102	1 009 701	1 408 529
Готова продукція	1103	6 631	5 218
Товари	1104	1 066	962
Поточні біологічні активи	1110	5 500	8 755
Депозити перестраховування	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	46 559	53 760
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	579 218	350 367
з бюджетом	1135	152 398	174 721
у тому числі з податку на прибуток	1136	19 063	19 063
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	4 260	30 669
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	1 740 910	1 037 320
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	41 620	25 610
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	520 486	279 733
Готівка	1166	2 955	78
Рахунки в банках	1167	517 427	279 407
Витрати майбутніх періодів	1170	-	-
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	-	-
у тому числі в: резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	-	-

Продовження дод. Б

резервах незароблених премій	1183	-	-
інших страхових резервах	1184	-	-
Інші оборотні активи	1190	1 008 496	811 713
Усього за розділом II	1195	6 497 785	5 753 281
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	14 243 768	13 445 772

Пасив	Код рядка	На початок звітної періоду	На кінець звітної періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	2 060 941	2 060 941
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	-	-
Капітал у дооцінках	1405	-	-
Додатковий капітал	1410	5 137 434	5 136 796
Емісійний дохід	1411	-	-
Накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	183 202	214 561
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	2 603 205	2 859 703
Неоплачений капітал	1425	(-)	(-)
Вилучений капітал	1430	(-)	(-)
Інші резерви	1435	-	-
Усього за розділом I	1495	9 984 782	10 272 001
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	542 119	493 723
Пенсійні зобов'язання	1505	-	-
Довгострокові кредити банків	1510	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	1515	411 474	323 935
Довгострокові забезпечення	1520	26 529	-
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	-	-
Цільове фінансування	1525	543 325	193 469
Благодійна допомога	1526	-	-
Страхові резерви	1530	-	-
у тому числі:	1531	-	-
резерв довгострокових зобов'язань			
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	-	-
резерв незароблених премій	1533	-	-
інші страхові резерви	1534	-	-
Інвестиційні контракти	1535	-	-
Призовий фонд	1540	-	-
Резерв на виплату джек-поту	1545	-	-
Усього за розділом II	1595	1 523 447	1 011 127
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Векселі видані	1605	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	114 268	123 934
товари, роботи, послуги	1615	275 650	76 433
розрахунками з бюджетом	1620	61 472	16 100
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	15 410	16 133
розрахунками з оплати праці	1630	87 569	85 237
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	95 099	216 693
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	529 286	105 552
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	1650	-	-
Поточні забезпечення	1660	990 050	1 000 516
Доходи майбутніх періодів	1665	475 163	415 768
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	91 572	106 278
Усього за розділом III	1695	2 735 539	2 162 644
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	-	-
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800	-	-
Баланс	1900	14 243 768	13 445 772

ЕП Донець
Олександр
Дмитрович



Продовження дод. Б

І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	5 998 663	8 961 918
<i>Чисті зароблені страхові премії</i>	<i>2010</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i> премії підписані, валова сума</i>	<i>2011</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i> премії, передані у перестраховання</i>	<i>2012</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i> зміна резерву незароблених премій, валова сума</i>	<i>2013</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i> зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій</i>	<i>2014</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(4 409 987)	(7 486 335)
<i>Чисті понесені збитки за страховими виплатами</i>	<i>2070</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Валовий:			
прибуток	2090	1 588 676	1 475 583
збиток	2095	(-)	(-)
<i>Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань</i>	<i>2105</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів</i>	<i>2110</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i> зміна інших страхових резервів, валова сума</i>	<i>2111</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i> зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах</i>	<i>2112</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Інші операційні доходи	2120	656 403	1 294 987
<i>у тому числі:</i>	<i>2121</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i> дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю</i>			
<i> дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції</i>	<i>2122</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i> дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування</i>	<i>2123</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Адміністративні витрати	2130	(265 981)	(221 993)
Витрати на збут	2150	(218 291)	(306 965)
Інші операційні витрати	2180	(1 217 767)	(410 248)
<i>у тому числі:</i>	<i>2181</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i> витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю</i>			
<i> витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції</i>	<i>2182</i>	<i>-</i>	<i>343</i>
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	543 040	1 831 364
збиток	2195	(-)	(-)
Доход від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	279	-
Інші доходи	2240	63 026	61 882
<i>у тому числі:</i>	<i>2241</i>	<i>620</i>	<i>543</i>
<i> дохід від благодійної допомоги</i>			
Фінансові витрати	2250	(39 884)	(35 630)
Втрати від участі в капіталі	2255	(-)	(-)
Інші витрати	2270	(3 735)	(3 103)
<i>Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті</i>	<i>2275</i>	<i>-</i>	<i>-</i>

Закінчення дод. Б

продовження додатка 2

Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	562 726	1 854 513
збиток	2295	(-)	(-)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	(114 743)	(270 453)
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	447 983	1 584 060
збиток	2355	(-)	(-)

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	-	-
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	-	-
Накопичені курсові різниці	2410	(52)	(1)
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	387	1
Інший сукупний дохід	2445	-	-
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	335	-
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	-	-
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	335	-
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	448 318	1 584 060

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	3 352 834	5 295 592
Витрати на оплату праці	2505	1 577 837	1 508 191
Відрахування на соціальні заходи	2510	327 851	306 666
Амортизація	2515	576 116	512 454
Інші операційні витрати	2520	732 046	663 746
Разом	2550	6 566 684	8 286 649