

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

Кафедра фінансів, обліку та оподаткування

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

Тетяна КОСОВА

« _____ » _____ 2022 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

**ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ
ОС «МАГІСТР»**

Тема: «Оцінка ймовірності банкрутства авіаційного підприємства та шляхи його уникнення»

Виконав: Максим ПРОКОПЕНКО _____

Керівник: д.е.н., доцент Надія АНТИПЕНКО _____

Консультанти з окремих розділів пояснювальної записки:

перший розділ - д.е.н., доцент Надія АНТИПЕНКО _____

другий розділ - д.е.н., доцент Надія АНТИПЕНКО _____

третій розділ - д.е.н., доцент Надія АНТИПЕНКО _____

Нормоконтролер: старший викладач Наталія ЗАДЕРАКА _____

Київ 2022

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кафедра фінансів, обліку та оподаткування
Спеціальність 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»
Освітньо-професійна програма «Фінанси і кредит»

ЗАТВЕРДЖУЮ
завідувач кафедри

Тетяна КОСОВА

«_____» _____ 2022 р.

ЗАВДАННЯ на виконання кваліфікаційної роботи

здобувача вищої освіти ПРОКОПЕНКО Максима Вікторовича

1. Тема кваліфікаційної роботи «Оцінка ймовірності банкрутства авіаційного підприємства та шляхи його уникнення» затверджена наказом ректора від 07.09.2022 № 1251/ст.

2. Термін виконання роботи: з 05.09.2022 р. до 31.11. 2022 р.

3. Вихідні дані до роботи: нормативно-правова база, дані Державної служби статистики, фінансова, податкова, статистична звітність ДП «Украерорух».

4. Зміст пояснювальної записки:

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ УПРАВЛІННЯ ДІЛОВОЮ АКТИВНІСТЮ І ФІНАНСОВОЮ РЕЗУЛЬТАТИВНІСТЮ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ; РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА ЙМОВІРНОСТІ БАНКРУТСТВА АВІАЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА; РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ЗДІЙСНЕННЯ САНАЦІЇ ТА ОЗДОРОВЛЕННЯ ПІДПРИЄМСТВА ДП «Украерорух».

Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1	Написання першого розділу кваліфікаційної роботи та надання його керівнику	05.09.2022 – 25.09.2022	Виконано
2	Написання та оформлення матеріалів другого розділу кваліфікаційної роботи і надання його керівнику	26.09.2022 – 17.10.2022	Виконано
3	Написання та оформлення матеріалів третього розділу кваліфікаційної роботи і надання його керівнику	18.10.2022 – 02.11.2022	Виконано
4	1. Узгодження кваліфікаційної роботи з науковим керівником. 2. Проходження нормоконтролю та перевірку на академічну доброчесність. 3. Отримання рецензії та відгуку на кваліфікаційну магістерську роботу. 4. Підготовка виступу.	03.11.2022 – 10.11.2022	Виконано
5	1. Переpletення кваліфікаційної роботи. 2. Подання кваліфікаційної роботи та супровідних документів секретарю ДЕК	11.11.2022 – 14.11.2022	Виконано

7. Консультанти з окремих розділів

РОЗДІЛ	КОНСУЛЬТАНТ (посада, прізвище, ім'я, по батькові)	ПІДПИС, ДАТА	
		ЗАВДАННЯ ВИДАВ	ЗАВДАННЯ ПРИЙНЯВ
РОЗДІЛ 1	д.е.н., професор Надія АНТИПЕНКО		
РОЗДІЛ 2	д.е.н., професор Надія АНТИПЕНКО		
РОЗДІЛ 3	д.е.н., професор Надія АНТИПЕНКО		

8. Дата видачі завдання: «02» вересня 2022 р.

Керівник кваліфікаційної роботи _____ Надія АНТИПЕНКО
(підпис керівника)

Завдання прийняв до виконання _____ Максим ПРОКОПЕНКО
(підпис здобувача)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Оцінка ймовірності банкрутства авіаційного підприємства та шляхи його уникнення»: 109 сторінок, 17 рисунків, 22 таблиці, 50 літературних джерел.

Мета роботи: оцінити ймовірність банкрутства обраного підприємства, дослідити економічну сутність оцінки ймовірності банкрутства, знайти шляхи здійснення санації та оздоровлення підприємства.

Об'єктом дослідження є проведення оцінка ймовірності банкрутства авіаційного підприємства та шляхи його уникнення.

Предметом дослідження виступають теоретичні й практичні аспекти оцінки ймовірності банкрутства на ДП «Украерорух» та шляхи їх уникнення.

Методи та прийоми дослідження. В даній роботі використовувались розрахунки відносних та абсолютних показників, графічний метод, логічний метод, аналіз та синтез, логічний метод, коефіцієнти фінансової стійкості.

Наукова новизна кваліфікаційної роботи. В даній роботі було розроблено прогностичну модель щодо виходу підприємства з кризи, розроблено програми запобіжних та попереджувальних заходів щодо ймовірності банкрутства. Також спираючись на здійснений аналіз, розроблено стратегічний напрямок підвищення ефективності роботи та економічного розвитку ДП «Украерорух».

Інформаційною базою дослідження є законодавчо-нормативні акти, статті, матеріали науково-практичних конференцій, наукові періодичні видання, інтернет-ресурси, праці видатних економістів, фінансова та статистична звітність

ОЦІНКА ЙМОВІРНОСТІ БАНКРУТСТВА, АНАЛІЗ ФІНАНСОВОЇ СТІЙКОСТІ, СОБІВАРТІСТЬ, ДОХОДИ, ВИТРАТИ, ЧИСТИЙ ПРИБУТОК, ЗБИТОК

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ УПРАВЛІННЯ ДІЛОВОЮ АКТИВНІСТЮ І ФІНАНСОВОЮ РЕЗУЛЬТАТИВНІСТЮ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	9
1.1. Економічна сутність ділової активності авіаційного підприємства.....	9
1.2. Правове регулювання формування фінансових результатів підприємств авіаційної галузі.....	16
1.3. Концептуальні засади проведення оцінки ймовірності банкрутства підприємств авіаційної галузі.....	29
Висновки до розділу 1.....	39
РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА ЙМОВІРНОСТІ БАНКРУТСТВА АВІАЦІЙНОГО ПІДПРИЄМСТВА.....	41
2.1. Фінансово-економічний паспорт ДП «Украерорух».....	41
2.2. Аналіз ділової активності та фінансової стійкості авіаційного підприємства.....	53
2.3. Оцінка ймовірності банкрутства ДП «Украерорух».....	60
Висновки до розділу 2.....	66
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ЗДІЙСНЕННЯ САНАЦІЇ ТА ОЗДОРОВЛЕННЯ ПІДПРИЄМСТВА ДП «УКРАЕРОРУХ».....	68
3.1. Превентивні заходи механізму запобігання банкрутства на підприємстві.....	68
3.2. Розробка проекту фінансового оздоровлення підприємства ДП «Украерорух».....	77
3.3. Заходи з попередження, прогнозування та запобігання кризовим явищам на підприємстві.....	90
Висновки до розділу 3.....	100
ВИСНОВКИ.....	102
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	109
ДОДАТКИ.....	114

ВСТУП

Економічна система України, як і більшості країн світу, сьогодні характеризується високим рівнем нестабільності, насамперед через поширення нової коронавірусної інфекції COVID-19.

Відповідно до умов, що склалися для розвитку пандемії, основною метою більшості організацій став не подальший розвиток і зміцнення бізнесу, а збереження поточних позицій на ринку, уникнення кризи і, відповідно, банкрутство.

Управління та оцінка ймовірності банкрутства українських авіаційних підприємств є однією з найбільш складних і актуальних проблем економіки та управління.

В умовах інтеграції України в міжнародний простір постає питання оцінки банкрутства українських підприємств, яка відповідає міжнародним фінансовим стандартам і дозволяє адмініструвати цей процес. Якісна оцінка банкрутства підприємства можлива лише за допомогою методів штучного інтелекту – методу нечітких множин, що дозволяє включити якісні та кількісні показники до моделі оцінки банкрутства підприємств в Україні.

Актуальність роботи. Полягає в тому, що однією з актуальних проблем стратегічного управління та планування є аналіз фінансового стану та оцінка ризику банкрутства підприємства. Своєчасне виявлення можливих ознак банкрутства дозволяє керівництву вживати термінових заходів щодо виправлення фінансового стану та зниження ризику банкрутства. Економічна нестабільність, нестабільність бізнес-середовища, збільшення кількості економічних криз мають величезний вплив на фінансову стійкість і стійкість організацій різних галузей і форм власності.

В Україні все більше організацій стають нездатними виконувати свої зобов'язання, що може призвести до банкрутства. Для підприємства життєво важливе вміння оцінити свою платоспроможність і визначити ступінь загрози банкрутства, а також настання інших фінансових ризиків.

Оскільки за останні роки ступінь участі України в процесах глобалізації та економічної інтеграції різко зріс, глобальні економічні процеси негативно впливають на внутрішні процеси країни, що значно ускладнює роботу фінансових служб вітчизняних підприємств у рамках моніторингу ризиків банкрутства. Водночас гнучка система управління фінансами на підприємстві повинна оперативно реагувати на будь-які зміни, що відбуваються в його діяльності, що особливо важливо в умовах економічної нестабільності та практично неможливо без використання методів оцінки ризику банкрутства з високою точністю та довгий прогнозний горизонт.

Величезний внесок в дослідження ймовірності банкрутства, принесли такі вчені як: О. Терещенко, Р. Таффлер, Е. Альтман, А. Бівер, Р. Ліс, Г. Тішоу, Г. Спрінгейт, Чессер, І. Бланк, Г. Кадиков, В. Ковальов, Р. Сайфуллін, Р. Фрай, Ж. Депалян, В. Кривеженко, Фулмер, Матвійчук, О. Пластун, Л. Ситник, Д. Дюран, І. Маник, та інші.

Мета кваліфікаційної роботи. Оцінити ймовірність банкрутства обраного підприємства, дослідити економічну сутність оцінки ймовірності банкрутства, знайти шляхи здійснення санації та оздоровлення підприємства.

Досягнення поставленої мети зумовило необхідність постановки і вирішення наступних завдань:

- розкрити економічну сутність ділової активності авіаційного підприємства;
- дослідити правове регулювання формування фінансових результатів підприємств авіаційної галузі
- проаналізувати фінансово-економічні показники ДП «Украерорух» та його фінансову стійкість;
- дослідити види банкрутства та причини його виникнення;
- оцінити ймовірність банкрутства авіапідприємства
- визначити механізми запобігання банкрутства на підприємстві;
- розробити проект фінансового оздоровлення підприємства;
- розробити заходи з попередження, прогнозування та запобігання кризовим явищам на підприємстві.

Об'єкт дослідження – є проведення оцінка ймовірності банкрутства авіаційного підприємства та шляхи його уникнення.

Предмет дослідження – виступають теоретичні й практичні аспекти оцінки ймовірності банкрутства на ДП «Украерорух» та шляхи їх уникнення.

Методи та прийоми дослідження. В даній роботі використовувались розрахунки відносних та абсолютних показників, графічний метод, логічний метод, аналіз та синтез, логічний метод, коефіцієнти фінансової стійкості.

Наукова новизна кваліфікаційної роботи. В даній роботі було розроблено прогнозу модель щодо виходу підприємства з кризи, розроблено програми запобіжних та попереджувальних заходів щодо ймовірності банкрутства. Також спираючись на здійснений аналіз, розроблено стратегічний напрямок підвищення ефективності роботи та економічного розвитку ДП «Украерорух».

Інформаційною базою дослідження є законодавчо-нормативні акти, статті, матеріали науково-практичних конференцій, наукові періодичні видання, Інтернет-ресурси, праці видатних економістів, фінансова та статистична звітність.

Структура, зміст та обсяг кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел та додатків. Основний зміст кваліфікаційної роботи розміщено на 109 сторінках друкованого тексту, у тому числі 22 таблиць, 17 рисунків та 2 додатків на 12 сторінках. Список використаних літературних джерел налічує 50 найменувань, який подано на 5 сторінках.

Публікації здобувача за темою кваліфікаційної роботи:

Прокопенко М.В., Антипенко Н.В. Методологічні та теоретичні основи оцінювання ймовірності банкрутства підприємства ДП "Украерорух". ЕФП щомісячний інформаційно–аналітичний журнал N 5/2 від 2022 року.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ УПРАВЛІННЯ ДІЛОВОЮ АКТИВНІСТЮ І ФІНАНСОВОЮ РЕЗУЛЬТАТИВНІСТЮ АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВ

1.1. Економічна сутність ділової активності авіаційного підприємства

Індустрія повітряного транспорту є не тільки життєво важливим рушієм глобального соціально-економічного зростання, але також має життєво важливе значення як каталізатор економічного розвитку. Ця галузь не тільки створює прямі та непрямі робочі місця та підтримує туризм і місцевий бізнес, але також стимулює іноземні інвестиції та міжнародну торгівлю.

Повітряний транспорт може відігравати ключову роль в економічному розвитку та підтримці довгострокового економічного зростання. Це сприяє інтеграції країни у світову економіку, забезпечуючи прямі вигоди для користувачів і більш широкі економічні вигоди завдяки позитивному впливу на продуктивність і зростання [9].

Глобальне економічне зростання є ключовим фактором зростання попиту на авіаперевезення.

Однак, хоча попит на авіаперевезення зріс у міру зростання економіки, повітряне транспортування саме по собі може бути ключовою причиною економічного зростання та чинником. Авіаційна галузь не тільки є важливою галуззю, в якій працює велика кількість висококваліфікованих працівників, але, що важливіше, це важливий внесок у швидко зростаючу світову економіку. Розширені зв'язки з глобальною мережею повітряного транспорту можуть підвищити продуктивність і зростання економіки, забезпечуючи кращий доступ до ринків, покращуючи зв'язки всередині та між підприємствами та надаючи більший доступ до ресурсів і міжнародних ринків капіталу [14].

Авіаційне сполучення – це показник, який відображає діапазон та економічну важливість пунктів призначення, частоту обслуговування та

кількість подальших пересадок, доступних через авіаційну мережу кожної країни.

Цивільна авіація забезпечує засоби перевезення мільйонів пасажирів і тонн вантажу в усі куточки земної кулі кожен і кожен день. Споживачі покладаються на цей фізичний зв'язок покращити якість свого життя, і бізнес залежить від цього полегшення транзакцій, обидва з яких є ключовими для того щоб збільшити економічну продуктивність і процвітання нації.

У грудні 1944 року, коли Франклін Рузвельт і його колеги підписали Чиказької конвенції, яка містить основні правила цивільної авіації, вони підкреслили, що майбутній розвиток міжнародної цивільної авіації може значною мірою допомогти та зберегти дружбу та взаєморозуміння між націями та народами світу.

Понад шістдесят років по тому ця ідея стала очевидною реальністю до такої міри, що повітряний транспорт зараз вважається основним стовпом нашого глобального суспільства, такий же незамінний у нашому повсякденному житті, як медицина та телекомунікації, і важливий для соціального прогресу та економічного процвітання.

Зростаюча доступність доступних авіаперельотів значно розширила роль авіації в нашому сталому суспільстві. Індустрія повітряного транспорту не тільки сприяла створенню багатства в розвиненому світі, але й принесла величезні вигоди для економік, що розвиваються, розкриваючи їхній потенціал для торгівлі та туризму [19].

Повітряний транспорт — це бізнес свободи, який приносить світові величезні переваги. Завдяки правильній політиці з боку урядів повітряне сполучення може стати міцнішим, сприяючи ще більшому соціальному та економічному прогресу. Щоб це сталося, ми повинні переконатися, що кордони залишаються відкритими для людей і торгівлі, а також щоб приймалися правильні рішення для розвитку достатньої економічно ефективно інфраструктури. Найважливіше з усього те, що ми повинні вирішити проблему сталого розвитку.

Два десятиліття тому загальний економічний вплив авіації оцінювався в 1,36 трильйона доларів США, що підтримувало 27,7 мільйонів робочих місць (цифра 1998 року).

Відтоді роль авіації в сучасній економіці значно розширилася завдяки зростанню доступності доступного повітряного транспорту в усьому світі. Згідно з останньою оцінкою (цифра за 2019 рік), загальний економічний вплив авіаційної галузі становить близько 3,6 відсотка світового ВВП, тобто 2,7 трильйона доларів США, що забезпечує 65,5 мільйонів робочих місць у всьому світі.

Створення добробуту та зайнятості завдяки авіації підтримується через її власну діяльність і ланцюжки поставок (прямі та непрямі) і є рушієм інших галузей (спричинених та каталітичних туризму). Кожна особа, безпосередньо зайнята в авіаційному секторі та в туризмі, що стало можливим завдяки авіації, підтримувала ще 6,4 робочих місць у всьому світі. Подібним чином, 3,8 дол. США економічної діяльності було підтримано деінде на кожен 1 дол. США валової доданої вартості, безпосередньо створеної сектором авіатранспорту.

Авіаційна галузь сама по собі є джерелом значної економічної діяльності, створюючи робочі місця, які безпосередньо обслуговують пасажирів в авіакомпаніях, аеропортах і постачальниках аеронавігаційних послуг.

Це включає в себе реєстрацію, обробку багажу, роздрібну торгівлю на місці, вантажні та громадські заклади. Крім того, авіація безпосередньо створює робочі місця у виробничому секторі (тих компаніях, які виробляють літаки, двигуни та інші життєво важливі технології) [43].

Щоб перевезти 4,3 мільярда пасажирів до місць призначення по всьому світу та перевезти 58 мільйонів тонн вантажів 29, авіаційна галузь створила 10,2 мільйона прямих робочих місць і додала 704,4 мільярда доларів США до світового ВВП³⁰. Це приблизно 70 відсотків від розміру автомобільної промисловості, на яку припадає 1,2 відсотка світового ВВП.

Авіація є високопродуктивною галуззю, якщо виміряти ВВП на одного працівника. У середньому 69 000 доларів США на працівника на рік, це приблизно в три з половиною рази перевищує середній показник по світовій

економіці в цілому, перевищуючи більшість інших секторів економіки. Працівники повітряного транспорту вважаються висококваліфікованими, навченими та досвідченими.

Економічні переваги авіації виходять набагато далі, ніж прямий вплив галузі. Непрямі впливи включають зайнятість та економічну діяльність постачальників авіаційної галузі: постачальники авіаційного палива; будівельні компанії, які будують об'єкти аеропорту; постачальники субкомпонентів, що використовуються в літаках; виробники товарів, що реалізуються в точках роздрібною торгівлі аеропорту; а також широкий спектр діяльності в секторі бізнес-послуг (таких як кол-центри, інформаційні технології та бухгалтерія).

Майже 11 мільйонів непрямих робочих місць у всьому світі підтримується через закупівлю товарів і послуг компаніями в авіаційній галузі. Ці непрямі робочі місця внесли приблизно 638 мільярдів доларів у світову економічну діяльність у 2019 році.

Витрати тих, хто прямо чи опосередковано зайнятий в авіаційному секторі, підтримують додаткові робочі місця в інших секторах, таких як роздрібні торговельні точки, компанії, що виробляють споживчі товари, і ряд галузей сфери послуг (наприклад, банки, постачальники телекомунікацій і ресторани).

У всьому світі майже вісім мільйонів створених робочих місць підтримуються завдяки працівникам авіаційної промисловості (прямим чи непрямим), які використовують свій дохід для придбання товарів і послуг для власного споживання. Спричинений внесок у світову економічну активність оцінюється в 454 мільярди доларів США [46].

Крім того, функціонування багатьох інших галузей залежить від ефективного повітряного транспорту.

Вплив авіації на інші галузі покращує ефективність у широкому спектрі економічної діяльності, наприклад: пропонує системи доставки точно в строк у ланцюгах постачання; забезпечує міжнародні інвестиції в країни та регіони та з них; і підтримує інновації, заохочуючи ефективне спілкування та співпрацю між організаціями, розташованими в різних частинах земної кулі. Гарне

повітряне транспортне сполучення вважається важливим фактором, що впливає на те, куди компанії вирішують інвестувати. Країнам потрібне підключення, щоб повною мірою брати участь у світовій економіці. Це стимулює підвищення продуктивності, інвестицій та інновацій. Підключення допомагає підприємствам працювати ефективно та залучати висококваліфікованих працівників.

Діяльність повітряного транспорту впливає на численні сектори економіки, особливо на туризм. Зв'язок, створений повітряним транспортом, є основою розвитку туризму, забезпечуючи значні економічні вигоди для всіх, хто бере участь у туристичному ланцюжку створення вартості. В даний час близько 1,4 мільярда туристів щороку перетинають кордони, більше половини з яких прибули до місця призначення повітряним транспортом (рис 1.1).

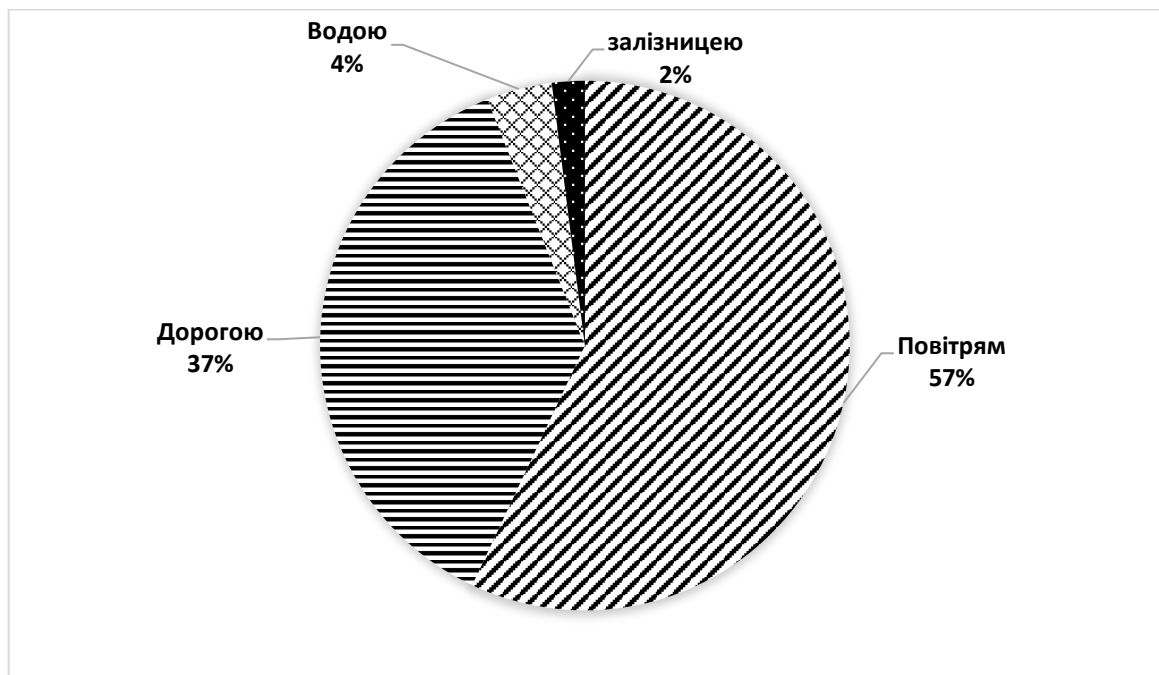


Рис. 1.1 Міжнародні туристичні прибуття за видами транспорту, 2021 рік

Джерело: розробка автора

Більше половини міжнародних в'їзних туристів прибули повітряним транспортом

З точки зору торгівлі, на міжнародний туризм (подорожі та пасажирські перевезення) припадає 29 відсотків світового експорту послуг і 7 відсотків загального експорту товарів і послуг у 2018 році. Особливо для найменш

розвинених країн (НРД), країн, що не мають виходу до моря (LLDC) і малих острівних держав, що розвиваються (SIDS), туризм є основним джерелом надходжень в іноземній валюті і часто одним з небагатьох видів діяльності, для яких їхнє розташування в поєднанні з винятковими природними та культурними ресурсами є сильною конкурентною перевагою.

Якщо туризм добре управляється за сильної підтримки повітряного транспорту, він може знизити рівень бідності за рахунок зайнятості місцевого населення в туристичних підприємствах, товарів і послуг, що надаються туристам, або ведення малих і громадських підприємств тощо.

Діловий туризм, зокрема зустрічі, конференції та виставки, значною мірою залежить від доступності авіаперельотів і може мати більший економічний ефект, оскільки ділові мандрівники витрачають більше, принаймні на день, ніж відвідувачі, які відвідують відпочинок. На додаток до очікуваних переваг у секторах готелів, ресторанів і роздрібної торгівлі, туризм також сприяє зростанню таких різноманітних галузей, як сільське господарство, бізнес-послуги, будівництво та нерухомість [9].

Як посередник у торгівлі, авіація розширює глобальне охоплення компаній, дозволяючи їм доставляти продукти на ринок зручнішим і швидшим способом. Це дозволяє компаніям краще реагувати на потреби клієнтів і покращує зв'язок між покупцями та продавцями, включаючи оперативне управління запасами та виробництво на замовлення.

Зниження транспортних витрат і покращення зв'язку сприяли збільшенню торговельних потоків завдяки глобалізації ланцюжків поставок і пов'язаних з ними інвестицій. Наявність повітряного транспорту дозволяє подолати рідкісні морські перевезення або погану інфраструктуру наземного транспорту [31].

Незважаючи на те, що попит на повітряні вантажні перевезення обмежений вартістю, яка зазвичай у 4-5 разів перевищує вартість автомобільного транспорту та в 12-16 разів перевищує вартість морського транспорту, товари, що перевозяться повітрям, мають високу вартість на одиницю щільності.

Повітряні вантажні перевезення становлять близько 35 відсотків світової торгівлі за вартістю, при цьому загальна вартість перевезених товарів, як очікується, становитиме 6,8 трильйона доларів США, хоча становить лише менше 1 відсотка за обсягом.

У 2018 році авіаперевезення на регулярних рейсах зросли до 38 мільйонів тонн на міжнародному рівні та 58 мільйонів тонн загалом [31].

Швидкість і надійність авіації зробили внесок у ринок послуг доставки «в той же день» і «наступного дня», а також транспортування термінових або термінових вантажів, що дало їй перевагу перед іншими видами транспорту.

Високоцінні електричні компоненти та швидкопсувні продукти, такі як продукти харчування та квіти, транспортуються по всьому світу завдяки зусиллям вантажних інтеграторів, що забезпечує стабільну зайнятість та економічне зростання в регіонах, які отримують вигоду від такої торгівлі.

З розвитком Інтернет-бізнесу електронна комерція (е-комерція) все більше впливає на те, як підприємства взаємодіють між собою, а також із споживачами та урядами.

У 2015 році світові продажі електронної комерції склали 25,3 трильйона доларів США, причому найбільшим ринком електронної комерції були Сполучені Штати, за ними йдуть Японія та Китай.

Прогнозується, що частка електронної комерції у світових продажах зросте з приблизно 10 відсотків сьогодні до понад 40 відсотків у 2026 році завдяки технологічному прогресу в таких сферах, як інтернет речей, автономні транспортні засоби та дрони, а також штучний інтелект.

Активний розвиток електронної комерції, у свою чергу, має значний вплив на попит на авіатранспорт, оскільки трансакції електронної комерції фундаментально залежать від швидкості повітряного транспорту, який з'єднує виробників і роздрібних торговців із містами та регіонами світу.

Близько 90 відсотків посилок електронної комерції «бізнес-споживач» (B2C) зараз транспортуються повітряним транспортом. Частка електронної комерції в регулярних тонно-кілометрах міжнародної пошти зросла з 16

відсотків до 88 відсотків між 2010 і 2018 роками і, за оцінками, зросте до 96 відсотків до 2025 року.

1.2 Правове регулювання формування фінансових результатів підприємств авіаційної галузі

Угода про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС (угода про САА) запроваджує інкорпорацію 64 авіаційних регламентів та директив ЄС в українське законодавство. Тоді українські перевізники матимуть доступ до необмежених комерційних прав на перевезення з України до ЄС та між будь-якими державами-членами ЄС (крім внутрішніх авіаперевезень у межах будь-якої країни ЄС).

У свою чергу перевізники з ЄС матимуть необмежені комерційні права на польоти в Україну та в межах України.

Слід зазначити, що імплементація угоди САА запроваджує два перехідних періоди.

Протягом першого перехідного періоду:

– Перевізники Європейського Союзу та перевізники, які мають ліцензію в Україні, мають право на необмежені комерційні права між будь-якою точкою Європейського Союзу та будь-якою точкою України.

– За результатами оцінки виконання Україною відповідних вимог і стандартів Європейського Союзу Україна потенційно може бути залучена як спостерігач до роботи комітету, відповідального за розподіл слотів в аеропортах ЄС.

– Положення про те, що будь-який постачальник послуг з наземного обслуговування кожної із Сторін має право надавати свої послуги перевізникам на території іншої Сторони, не застосовується.

Після імплементації Україною в національне законодавство певного переліку вимог і стандартів ЄС 18 розпочнеться другий перехідний період. Під час другого перехідного періоду:

- Країни-члени ЄС починають визнавати сертифікати, видані Україною, діють положення про постачальників послуг наземного обслуговування.
- Україна залучається як спостерігач до роботи.

Комітет, який визначає, які перевізники заборонені від польотів в межах ЄС. Сторони переходитимуть до повної імплементації Угоди САА лише за умови, що Україна впровадить у національне законодавство та виконає всі вимоги ЄС із Додатку I угоди САА.

Угода між Україною та ЄС про спільний авіаційний простір була парафрована в листопаді 2013 року з метою гармонізації законодавства у сфері цивільної авіації, сприяння промислового співробітництва та послідовна лібералізація ринків [36].

«Відкрите небо» передбачає об'єднання ринків авіатранспорту України та ЄС з метою більш ефективного використання ресурсів зазначеного ринку, підвищення якості послуг, розвитку транзитного потенціалу України, інтеграції України в європейські авіаційні структури та зміцнити авторитет країни в авіаційній сфері як європейської держави.

Незважаючи на зволікання з підписанням Угоди, необхідність гармонізації авіаційного законодавства України та ЄС не втрачена його важливість.

Відповідні завдання щодо реалізації Угоди про САП були прописані в діяльності Угоди про асоціацію:

- Необхідність лібералізації повітряного простору з державами-членами ЄС зазначено в Додатку 32 до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. У ньому, зокрема, зазначено, що незалежно від угоди САА необхідно забезпечити імплементацію та скоординований розвиток двосторонніх угод про повітряне сполучення між Україною та державами-членами ЄС, переформованих відповідно до «горизонтальної угоди» (Угода між Україною та Європейським Співтовариством про окремі аспекти повітряного сполучення).

– Необхідність зміни авіаційного законодавства зазначено в порядку денному асоціації між Україною та ЄС та в Постанові Кабінету Міністрів України (від 8 лютого 2017 р.), якою пропонується План дій щодо запровадження угоди САА та адаптація українського законодавства до норм ЄС [36].

Слід зазначити, що в новій редакції Повітряного кодексу України, прийнятій у 2011 році, враховано деякі норми європейського законодавства у сфері повітряних перевезень. Це стосується, перш за все, прав пасажирів. (підстави, строки та розміри компенсації за відмову в перевезенні, скасування рейсу тощо), розподіл авіації на державні та цивільні повітряні судна, авіацію загального призначення (так звана «мала авіація»), упорядкування регуляторних та наглядових функцій у польова авіація, відповідальність авіакомпаній перед пасажирами, безпека авіації (польоти, техніка експлуатації) та охорона навколишнього середовища.

Державіаслужба, маючи на увазі євроінтеграцію в авіаційному транспорті, посилається на Європейський план впровадження єдиного неба (ESSIP).

З 2004 року Україна є повноправним членом Євроконтролю, європейської організації з безпеки аеронавігації, яка координує та управляє повітряним рухом у Європі. Таким чином, програми Єдиного європейського неба «Євроконтроль» стосуються України і повинні впроваджуватися на національному рівні.

– В Україні за ці впровадження відповідає Українське державне підприємство обслуговування повітряного руху (Укрерорух) [36].

ESSIP надає комплексне уявлення про наміри та досягнення певних об'єднаних цілей Європейського Співтовариства та є механізмом для планування, моніторингу, звітності та періодичного оновлення існуючих норм із більш ніж двадцятирічним досвідом. Невід'ємною частиною цього документа є документ, який описує реалізацію Єдиного європейського неба в Україні (LSSIP), який є переліком декларованих зобов'язань національних цивільних і військових авіаційних органів, провайдерів аеронавігаційного обслуговування

та операторів аеропортів щодо впровадження Європейського генерального плану АТМ. По суті, це стратегічний план розвитку аеронавігаційної системи України.

Документ складається з 6 частин і містить національну структуру організації повітряного руху, повітряний рух та пропускну спроможність, рекомендації щодо підготовки звіту ESSIP, опис національних проектів, національні процедури координації та стан виконання завдань ESSIP в Україні. В останньому звіті за 2016 рік зазначалося, що Україна виконала 27% цільових завдань, 46% знаходяться в процесі виконання, а з виконанням 23% завдань Україна відстає.

Завдання, з якими Україна не дотримується графіку, включають впровадження першого рівня Удосконаленої системи керування надземним рухом, а також створення системи спільного прийняття рішень в аеропорту, загального протоколу передачі польотних повідомлень, ефективності спостереження та сумісності, процедури заходу на посадку з вертикальним наведенням та інші.

З жовтня 2016 року діють нові правила, що встановлюють режим обміну аеронавігаційною інформацією диспетчерських служб та авіакомпаній (наказ Державіаслужби від 11.04.2016 № 258), а з січня 2017 року – нові Правила організації повітряного руху (Наказ № 567 від 20.07.2016).

Традиційно аеропорти є природними монополістами на ринку наземного обслуговування. Вони також виконують адміністративні функції щодо регулювання та координації доступу інших постачальників послуг та авіакомпаній до наземного обслуговування. З 2014 року в Україні розробляється проект авіаційних правил «Доступу до ринку послуг з наземного обслуговування». В Україні існує проблема завищеної ціни на ці послуги через невизначеність виходу на ринок, а також відсутність належного ринку та низькі обсяги.

29 вересня 2015 року Антимонопольний комітет України (АМКУ) надав Державіаслужбі обов'язкові рекомендації щодо розробки нормативного акту,

який має встановити об'єктивні критерії доступу суб'єктів господарювання на ринки послуг з наземного обслуговування в аеропортах. на конкурсній основі.

Згідно з Угодою САА, новий нормативно-правовий акт має відповідати Директиві ЄС 96/97, яка регулює доступ до ринку послуг наземного обслуговування. Відтак Державіаслужба розробила відповідний проект авіаційних правил.

Однак експерти вважають, що це не відповідає директиві ЄС 96/67. Відмінності полягають у підході до формування комітету авіакомпаній.

Директива ЄС вимагає участі всіх користувачів аеропорту в комітеті або права бути представленими в ньому.

– В українській версії до складу комітету можуть входити лише постійні представники авіакомпаній, які виконують регулярні або чартерні міжнародні перевезення з/до України або в межах України не менше одного рейсу на тиждень або не менше трьох рейсів на місяць до аеропорту [36].

Таким чином, нові малі авіакомпанії виключаються з участі в роботі комітету, а вирішальну роль відіграватимуть великі авіакомпанії, що суперечить принципу рівного доступу до управління.

– Крім того, в проекті використовується інший підхід до контролю авторизованих постачальників послуг з наземного обслуговування аеропорту. Директива вимагає, щоб будь-який уповноважений постачальник послуг не керувався аеропортом, адміністрацією аеропорту чи керівним органом аеропорту [22].

Проект авіаційних правил не містить цих норм, що створює передумови для конфлікту інтересів та обмежує конкурентні та прозорі умови наземного обслуговування.

Директива ЄС 96/67 передбачає, що держави-члени повинні вжити необхідних заходів для забезпечення свободи незалежних наземних послуг.

Натомість проект авіаційних правил передбачає, що впровадження незалежної послуги наземного обслуговування може призвести до створення передумов для загрози безпеці польотів та вплинути на пропускну спроможність аеропортів.

Альтернативою проекту авіаційних правил, розроблених Державіаслужбою, є авіаційні правила, представлені урядово-громадською ініціативою «Разом проти корупції», яка за сприяння Кабінету Міністрів України забезпечує системну співпрацю між експертами та міністерствами. з метою подолання корупції за спільно визначеними напрямками.

Серед громадських експертів ініціативи – «Європа без бар'єрів», Асоціація цивільної авіації «Аеропорти України» (ААУЦА), Всеукраїнський центр реформ транспортної інфраструктури, Ейдос, Реанімаційний пакет реформ, Українська авіатранспортна асоціація.

Черговий проект авіаційних правил розробив Авіаційний комітет Торгово-промислової палати України.

Крім того, Асоціація цивільної авіації «Аеропорти України» наполягає на ухваленні постанови КМУ про доступ до ринку наземного обслуговування, а не авіаційних правил, оскільки питання регулювання ринку не входять до компетенції Державіаслужби.

– Зазначимо, що в Молдові регулювання ринку наземного обслуговування також було затверджено на рівні уряду, а не Адміністрації цивільної авіації. Наразі ще триває прийняття нормативного акту «Доступ до ринку послуг з наземного обслуговування» [20].

На думку експертів ААУЦА, затримка імплементації Директиви ЄС 96/97 не дозволяє планувати витрати та ресурси аеропортів, авіакомпаній та хендлінгових компаній на організацію наземного обслуговування аеропорту.

– Згідно зі статтею 92 Повітряного кодексу України авіапідприємство, яке здійснює перевезення пасажирів або вантажів за плату або за наймом, зобов'язане мати ліцензію на провадження такої діяльності, яка видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації відповідно до законодавства України [19].

У березні 2017 року затверджено «Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з повітряного перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів», якими встановлено перелік документів, необхідних для отримання ліцензії на право перевезення пасажирів і вантажів

повітряним транспортом. , а також перелік вимог, необхідних при проведенні такої діяльності.

Авіакомпанія повинна мати дійсний сертифікат експлуатанта, володіти або орендувати принаймні одне повітряне судно, авіаперевезення є основною діяльністю, експлуатаційні характеристики повинні відповідати заявленій діяльності, більше 50% статутного капіталу перевізника має належати Україні, юридичні або фізичні особи

- Резиденти України, авіаційний персонал повинні відповідати кваліфікаційним вимогам, а трудові відносини мають бути оформлені відповідно до КЗпП України.

– У травні 2017 року було розроблено проект Закону «Про особливості державного регулювання авіапідприємств, діяльності, пов'язаної з повітряними перевезеннями пасажирів та/або вантажів», який передбачив принципи, зазначені в європейському праві, зокрема в Регламенті № 1008/2008 Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про спільні правила експлуатації повітряних перевезень у Співтоваристві, які мають бути запроваджені в Україні[36].

Під час громадського обговорення цього законопроекту було висловлено багато критики та зауважень. Експерти зазначили, що «регулятор значно розширив кількість підстав для позбавлення ліцензії – з 2-х, які були передбачені в постанові, до майже 10-ти.

Він вимагає від авіакомпаній надання значної кількості інформації та документів, частина з яких є відкритим кодом, а частина взагалі не існує, а регулятор фактично не зможе адекватно обробити через складність та обсяг.

Міжконтинентальна пандемія призвела до необхідності визначення стратегії кризового менеджменту громадян авіаційні підприємства. Адже авіакомпанії значно скоротили кількість рейсів, а деякі, навіть призупинили рейси, спостерігалось падіння рейсів в Україну на 60%, а в Європу на 70%.

Ці цифри не включають інші економічні вигоди від авіації, такі як робочі місця чи економіка, діяльності харчових і сервісних компаній і галузей залежно від швидкості та зв'язку.

Авіаційна промисловість є ключовим чинником багатьох інших економічних процесів – вона єдина, швидка, глобальна транспортна мережа, незамінна для глобального бізнесу та туризму.

Авіакомпанія спочатку відреагувала на пандемію посадкою більшості літаків у флоті, перетворення деяких пасажирських суден на вантажні, обмеження операцій в аеропортах, скорочення витрат і призупинення розрахунків з постачальниками.

Деякі авіакомпанії звернулися до механізмів державної підтримки, для того щоб зберегти робочі місця, переглянути свої флоти, вивести з експлуатації старі літаки, повернути літаки орендодавцям раніше графіку та відклав замовлення на постачання нових суден для оптимізації витрат і підтримки розміру флоту до відновлення.

В результаті восени 2021 року очікується найбільше падіння попиту в сегменті далекомагістральних маршрутів, які обслуговуються переважно широкофюзеляжними літаками. Однак рух на короткі відстані, яка в основному обслуговується вузькофюзеляжними та регіональними літаками, зростатиме швидше.

Не менш складним рік став і для вітчизняних аеропортів: падіння склало близько 64% до кінця 2021 року. За 11 місяців вони вже втратили майже 14,5 мільйонів пасажирів.

Лідерами ринку є шість аеропортів – Київ (Бориспіль), Львів, Київ (Жуляни), Одеса, Харків і Запоріжжя.

За прогнозами, дуже хорошим показником буде загальний результат для аеропортів у 8,8 млн пасажирів на кінець року. Встановлено, що більшість представників світового авіабізнесу, в тому числі й України, показали неготовність і неспроможність подолати кризу, уникнути банкрутства та витримати конкуренцію. Лише невелика частина авіакомпаній має можливість працювати, більшість, завдяки відсутності чіткого механізму економічного аналізу, стратегічного управління запланованою діяльністю, страждають від різкого скорочення авіап перевезень, спільної роботи міжнародних авіаліній з іноземними авіакомпаніями зі значним досвідом участі в змаганнях.

Скорочення перевезень на початку 2021 року призвело до втрати авіакомпаніями частки парку літаків через відсутність коштів для сплати лізингових платежів, збитки, виявлені нездатність компаній виконувати рейси, виплачувати заробітну плату працівникам.

– Узагальнюючим аспектом виявлених проблем вітчизняних авіакомпаній є неможливість адаптуватися до вимог міжнародного авіаційного ринку, а саме за відсутності чіткого механізму антикризового управління, економічного аналізу, планування та стратегічного управління під час кризи. Такі недоліки призводять до відсутності чіткої магістралі для авіакомпанії в майбутньому, нездатність раціонально використовувати ресурси та залучати державні інвестиційні кошти для покращення діяльності умов [9].

Зменшення попиту на послуги авіаційного транспорту вплинуло і на авіаційну галузь, авіакомпанії змушені надовго відмовитися від великих літаків (таких як Airbus A380) для оптимізації витрат.

– Пандемія Covid-19 загострила конкуренцію за пасажирів і клієнтів і змусила авіакомпанії, щоб стати більш гнучкими – вони дозволяють безкоштовне бронювання або пропонують ваучери та знижки, деякі авіакомпанії дозволяють перенести рейс навіть на 2022 рік [36].

Забезпечення успішного ведення бізнесу в умовах пандемії та кризи можливе за умови, що антикризовий менеджмент адаптований до карантину та обмежувальних заходів з боку держави. Тому необхідно переглянути раніше оцінені ризики з максимальним використанням альтернативних процедур і сучасні технології.

Визначено, що незважаючи на численні дослідження з економіки планування, повітряний транспорт управління та зовнішньоекономічної діяльності, питання антикризового управління цивільною авіацією підприємств приділяється недостатньо уваги як на теоретичному, так і на методологічному рівні.

Аспекти антикризового аудиту та впровадження антикризового управління на підприємствах цивільної авіації, як елемент збільшення пасажирських і вантажних перевезень, розширення географії польотів,

оновлення парку повітряних суден та подолання дефіциту коштів приділяли увагу такі вчені: Саммерс Л., Обстфельд М. та ін.

Проте, незважаючи на вимоги практики, використання антикризового менеджменту як інструменту. Стратегічне управління є запозиченим, чітко не визначеним і не адаптованим до умов Українські авіакомпанії в умовах пандемічної кризи, що висвітлює суть проблеми всередині управління цивільної авіації.

– На даному етапі актуальними є проблеми систематизації та розробки питань запровадження антикризового управління як механізму управління підприємствами цивільної авіації в пост-кризового періоду не вирішено. Відсутня практика використання антикризового менеджменту в діяльності вітчизняних авіакомпаній і як елемент подолання наслідків кризи не було розглядається взагалі. Враховуючи запити практики, викладене підтверджує актуальність дослідження [3].

Проблема необхідності впровадження антикризового управління як механізму розвитку цивільної авіації в Україні в посткризовий період.

Антикризове управління в умовах кризи починається на етапі наближення до неплатоспроможності авіаційної компанії, тобто полягає в діагностиці кризи та пошуку шляхів виходу з неї з мінімальними втратами.

Ключовим моментом є настання або наближення неплатоспроможності. Ця ситуація повинна стати об'єктом кризи управління.

Антикризове управління авіаційним підприємством у кризовий період передбачає наступне:

- безпосереднє реагування на кризу;
- виявлення причин кризи;
- створення антикризової команди, завдання якої – вивести авіакомпанію з кризи мінімальні втрати;
- пом'якшення та ліквідація наслідків кризової ситуації у сфері фінанси, виробництво, маркетинг, управління персоналом;
- стабілізаційні заходи (реструктуризація, санація) та запобігання ліквідації підприємства авіакомпанія.

Антикризовий аудит є найважливішою складовою процедури антикризового управління і відіграє вирішальну роль у мобілізації фінансових ресурсів авіакомпанії.

Фінансова звітність дає повну інформацію про активи, зобов'язання, власний капітал, резерви, витрати та прибутки та збитки підприємства.

Вони не є зрозумілими зацікавленим сторонам, таким як кредитори, акціонери, інвестори тощо. Таким чином, для аналізу та тлумачення фінансових звітів використовуються різні методи.

Аналіз фінансової звітності може проводитися на основі оприлюдненої інформації, тобто інформація, яка міститься в річному звіті підприємства.

– Такі аналізи зазвичай проводяться тими, хто не має доступу до детальної бухгалтерської звітності компанії, наприклад, банками, кредиторами тощо. Зовнішній аналітик не має доступу до внутрішніх фінансових даних і, отже, повинен виконувати такі: зовнішній фінансовий аналіз, коли ініціатива належить не керівництву компанії, а третій стороні [15].

Визначення кредитоспроможності та інвестиційних можливостей інвестором може служити цілям зовнішнього фінансового аналізу. Подібним чином фінансова ліквідність або платоспроможність може становити інтерес для банку.

Щоб прийняти краще рішення, потенційні ділові партнери хочуть знати максимум доступної інформації про компанію та розмір ризику щодо прибутковості інвестицій та можливих прибутків і збитків.

Зовнішній фінансовий аналіз базується на опублікованій бухгалтерській звітності та спрямований на прогнозування можливого банкрутства, оцінку ефективності діяльності та фінансової стійкості компанії.

Аналіз також може базуватися на детальній інформації, наявній у компанії, яка недоступна стороннім; такий аналіз називається внутрішнім аналізом.

Цей тип аналізу є детальним і проводиться від імені керівництва з метою надання необхідної інформації для прийняття рішень, такий аналіз акцентує увагу на оцінці ефективності та оцінці прибутковості різних видів діяльності.

– Внутрішній фінансовий аналіз (також відомий як управлінський фінансовий аналіз) необхідний для задоволення власних потреб компанії. Він спрямований на визначення ліквідності або оцінку результатів минулого фінансового періоду. Зазвичай результатом внутрішнього аналізу є набір управлінських рішень, поєднання різноманітних заходів, спрямованих на оптимізацію певного питання всередині бізнесу [18].

Внутрішній аналіз зазвичай виконується всередині компанії її фінансовим відділом і постійно переглядається через зміни макро та мікроекономічного середовища. Через характер джерел даних, які використовуються для внутрішнього аналізу (внутрішні бухгалтерські книги та звіти), його результати завжди точні (рис 1.2).

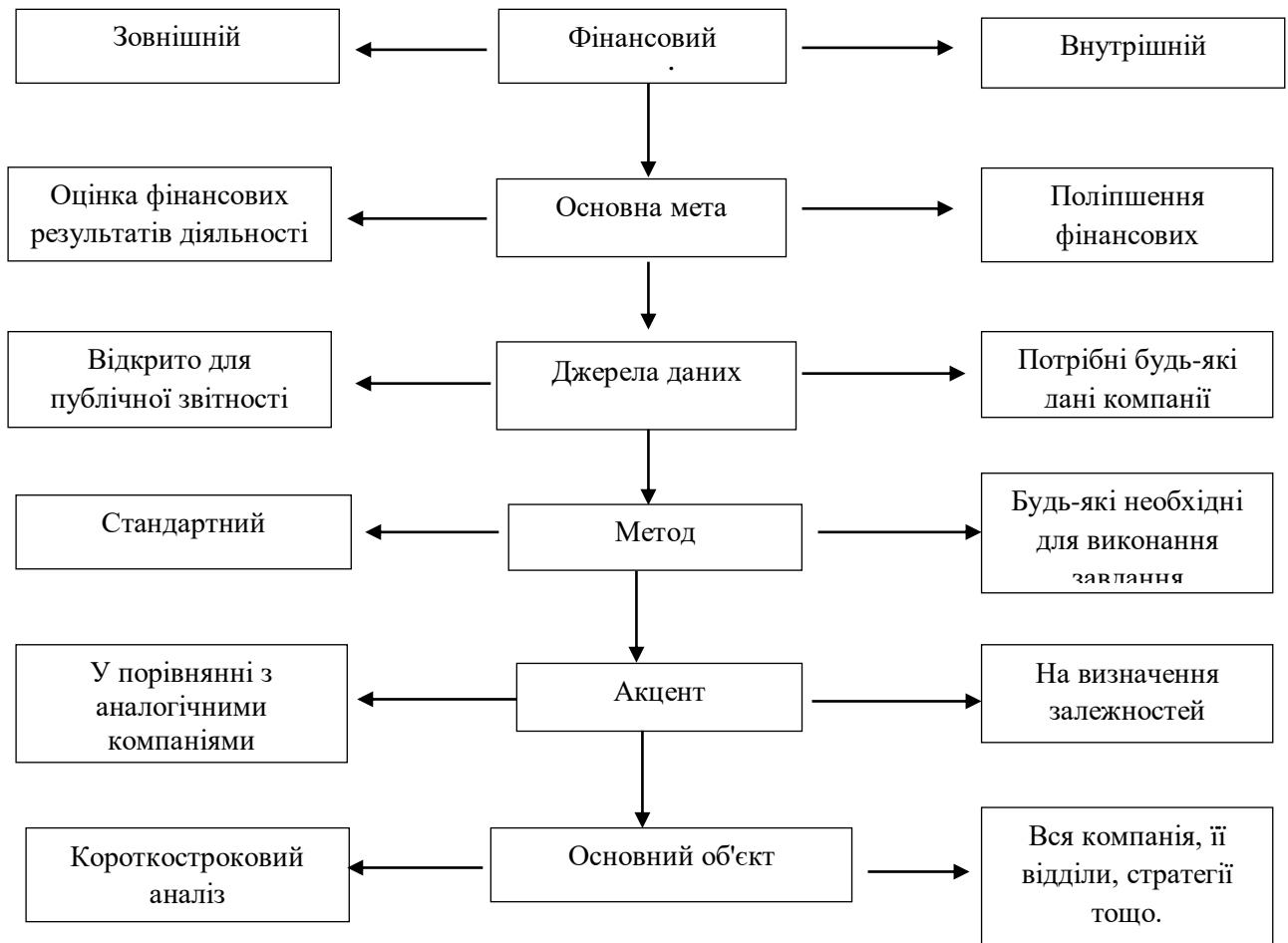


Рис 1.2 Класифікація видів фінансового аналізу

Джерело: розробка автора

Короткостроковий аналіз в основному стосується аналізу оборотного капіталу.

У короткостроковій перспективі компанія повинна мати достатні кошти для задоволення своїх поточних потреб і достатню спроможність запозичувати для покриття непередбачених витрат. У короткостроковому аналізі аналізуються поточні активи та поточні зобов'язання та визначається ліквідність.

У довгостроковій перспективі компанія повинна заробити мінімальну суму, достатню для підтримки прийнятної норми прибутку від інвестицій, щоб забезпечити необхідний ріст і розвиток компанії, а також покрити вартість капіталу.

Фінансове планування також є необхідним для подальшого успіху компанії, тому в довгостроковому аналізі аналізується стабільність і потенційна можливість прибутку компанії, наприклад, основні засоби, довгострокова структура боргу та частка власності.

– Аналіз фінансової звітності повинен бути зосереджений насамперед на виділенні інформації, корисної для прийняття конкретного рішення. Необхідна інформація може набувати різних форм, але зазвичай передбачає порівняння, наприклад порівняння змін в одному і тому самому елементі для однієї компанії протягом кількох років, порівняння ключових відносин протягом того самого року або порівняння діяльності кількох різних компаній у тій самій галузі [26].

Правильне застосування фінансового аналізу дозволяє відповісти на багато питань щодо «фінансового здоров'я» бізнесу. У цьому розділі розглядаються три категорії методів аналізу: горизонтальний, вертикальний і аналіз співвідношення.

Фінансовий аналіз має свій специфічний набір інструментів і певний спосіб їх застосування, що визначає методологію аналізу. Основні цілі фінансового аналізу визначають сфери фінансів, де його методи найкраще підходять. Основними цілями фінансового аналізу є:

- Створення «моментального знімка» фінансової ефективності компанії на момент дослідження;
- виявлення тенденцій і закономірностей розвитку компанії за період;

- Визначення слабких місць, які негативно впливають на фінансові результати;
- виявлення резервів, які підприємство може використати для покращення свого фінансового стану;
- Робити висновки та пропозиції щодо покращення скрутного матеріального становища.
- Основними методами фінансового аналізу є: горизонтальний, вертикальний і коефіцієнтний аналіз. Більшість із цих методів використовують фінансові звіти, доступні для загального користування, як джерело даних [26].

1.3 Концептуальні засади проведення оцінки ймовірності банкрутства підприємств авіаційної галузі

Авіакомпанії піддаються різноманітним внутрішнім і зовнішнім ризикам, а також мають значний вплив на українську економіку, забезпечуючи мобільність населення та переміщення вантажів. Галузь авіаперевезень є низькомаржинальною, тобто з високим операційним і фінансовим ризиком, багато авіакомпаній часто знаходиться під загрозою. У 2019-2020 роках кількість збанкрутілих авіакомпаній у світі стабільно зростала.

Фінансові труднощі на тлі зменшення пасажиропотоку через пандемію різною мірою відчувають усі авіакомпанії.

Причиною виникнення ризиків банкрутства авіаперевізників, стало падіння доходів авіакомпаній через закриття міжнародних маршрутів і водночас зростання витрат через ослаблення гривні. Загальні збитки авіакомпаній у 2020 році на тлі пандемії коронавірусу склали \$94,4 млрд, повідомляє IATA (Merkert and Swidan, 2019), що може сприяти збільшенню кількості банкрутств, як серед українських, так і іноземних авіакомпаній, все це ще раз підтверджує своєчасність даного дослідження. Держава стає основним рушієм підтримки авіакомпаній.

У зарубіжній та вітчизняній науковій літературі є чимало праць на тему банкрутства авіатранспортних підприємств.

– У літературі описані методи, що визначають можливість прогнозування можливості банкрутства окремих компаній на початковому етапі, стадії, і було написано ряд робіт, щоб знайти найбільш суттєві фактори, що впливають на ймовірність банкрутства [4].

Банкрутство – невід’ємний механізм ринкової економіки, інструмент звільнення ринку від неефективних підприємств. У ринкових умовах збанкрутувати може будь-який суб’єкт господарювання, різниться лише ступенем ризику банкрутства.

Тому для швидкого реагування на загрози необхідний моніторинг ознак неплатоспроможності та можливої фінансової кризи, оцінка ймовірності настання банкрутства.

– В практиці для оцінки ймовірності банкрутства широко використовуються класичні підходи дискримінантного аналізу, а також використовуються затверджені державними органами методичні положення, загальноприйнятій «запис діагнозу» банкрутства наразі відсутній [16].

На мою думку, проблема полягає не лише в тому, що оцінка банкрутства є оцінкою ризиків, які важко виміряти, але також його методологія не може бути універсальною. Прогнозування банкрутства має ґрунтуватися не лише на розрахунку фінансових коефіцієнтів, а й враховувати умови та специфіку галузей господарської діяльності.

Таким чином, дослідження методології оцінки ймовірності банкрутства авіаційних підприємств в Україні залишається актуальним.

Хоча питання оцінки ймовірності банкрутства підприємців цікавить давно, ефективні спроби створити методи її оцінки були зафіксовані лише в другій половині ХХ століття.

– Теоретичні, методологічні та практичні аспекти ризику банкрутства розглядалися в працях таких видатних вчених, як Е.І.Альтман, Дж.Аргенті, В.Бівер, Ф.Х.Найт, Т.Скоун, Г.Л.В.Спрінгейт, Дж.Н.Тетенс та ін. Сучасні зарубіжні вчені, зокрема Д.Аламінос, А.Дель Кастільо, М.А.Фернандес, А.Які,

В.Цвік, Й.Хорватова, М.Мокрішова, Б.Прусак. Значних результатів у вдосконаленні моделей діагностики та оцінки банкрутства компаній досягли, Т.Шумвей, Н.Барбуце-Мішу, М.Мадалено [].

Серед останніх публікацій привертає увагу стаття Дж.Б.Хітона: автор наводить дані про помилки в оцінці ймовірності банкрутства за моделлю Альтмана в 98–98% випадків і доводить, що сучасні моделі прогнозування банкрутства повинні базуватися не на облікових показниках, а на ринкових даних. О.Лукасон та А.Андрессон, підхід яких є новим, доводять, що інформація про податкову заборгованість підприємства дає більшу точність прогнозів, ніж його фінансові показники, тому ці показники доцільно об'єднати в комбіновану регресійну модель.

Також українськими науковцями розроблено методичні рекомендації щодо оцінки ймовірності банкрутства підприємства, спрямовані на діагностику його фінансового та фінансового стану.

Методи оцінки ймовірності банкрутства нині досліджуються, зокрема, О.О.Терещенко, Т.О.Меліховою, В.І.Рудикою, Ю.М.Великим.

– Широкого визнання набула дискримінантна модель прогнозування банкрутства, розроблена О.О.Терещенко, зокрема її варіант, який включає шість фінансових показників. Значення коефіцієнтів універсальних незалежних змінних цих показників у рівнянні регресії диференційовано залежно від виду економічної діяльності підприємства [40].

Тобто підвищення якості оцінки ймовірності банкрутства авіаційного підприємства за даною моделлю забезпечується галузевою диференціацією впливу фінансових показників на можливість дефолту об'єкта дослідження.

Модель оцінки ймовірності банкрутства О.О. Терещенка:

$$Z = 1,5 * X_1 + 0,08 * X_2 + 10 * X_3 + 5 * X_4 + 0,3 * X_5 + 0,1 * X_6, \quad (1.1)$$

де, X_1 — грошові потоки/ зобов'язання;

X_2 — валюта балансу / заборгованість;

X_3 — прибуток / валюта балансу;

X_4 — прибуток / виручка від реалізації;

X_5 — виробничі запаси / дохід від реалізації;

X_6 — оборотність основного капіталу (виручка від реалізації / валюта балансу)

Отримані результати розрахунку індексу інтерпретуються таким чином:

$0 < Z$ – напівбанкрут;

$0 < Z < 1$ – дуже висока ймовірність банкрутства;

$1 < Z < 2$ – висока ймовірність банкрутства;

$2 < Z$ – дуже низька ймовірність банкрутства.

Розглянуті вище та інші доступні моделі базуються переважно на розрахунку фінансових показників і не враховують вплив галузевих ризиків та умов ведення бізнесу в конкретній країні, тому методи оцінки ймовірності банкрутства потребують подальшого вдосконалення з огляду на специфіку авіаційного сектору [40].

Оцінка ймовірності банкрутства передбачає, перш за все, чітке визначення цього терміну. Наразі наявні визначення «банкрутства» характеризують цей процес переважно з юридичної чи економічної точки зору.

Визначення банкрутства в законодавстві України наведено в Кодексі України про банкрутство, Господарському кодексі та опосередковано в Кримінальному кодексі. Ключовими словосполученнями в законодавчому визначенні цього терміна є «встановлення судом неспроможності боржника відновити свою платоспроможність» та «фінансова неспроможність».

Проте ототожнювати банкрутство з неплатоспроможністю в цілому некоректно, оскільки існує декілька рівнів неплатоспроможності, зокрема поточний, з яким час від часу стикається більшість компаній.

Визначення терміну «банкрутство», що представляють собою найпоширеніші підходи до визначення за фінансовим аспектом, вказати, що у разі банкрутства відсутність платіжних коштів для покриття зобов'язань є критичною або надкритичною, тобто сума боргу значно перевищує високо- та середньо-експлуатаційні активи [43].

Проте, визначаючи сутність банкрутства економістами, не звертається увага на те, що цей стан можна довести лише в суді. Пропонуємо визначення, яке поєднує як економічні, так і правові аспекти визнання банкрутства:

«Банкрутство – це визнаний судом надкритичний стан неплатоспроможності суб'єкта господарювання, що характеризується недостатністю його операційних активів для погашення зобов'язань». Авіаційний сектор є одним із найбільш ризикованих секторів економіки, в якому важко оцінити ймовірність невдачі. Причиною цього є наявність загроз і ризиків, притаманних як будь-якій сфері підприємницької діяльності, так і окремій галузі [47].

На нашу думку, методика оцінки ймовірності банкрутства авіаційного підприємства повинна враховувати ступінь підприємницького ризику в галузі. Розглянуто сутність окремих загроз та їх можливий вплив на втрату платоспроможності, і як наслідок на ймовірність банкрутства авіаційного підприємства (рис.1.3).

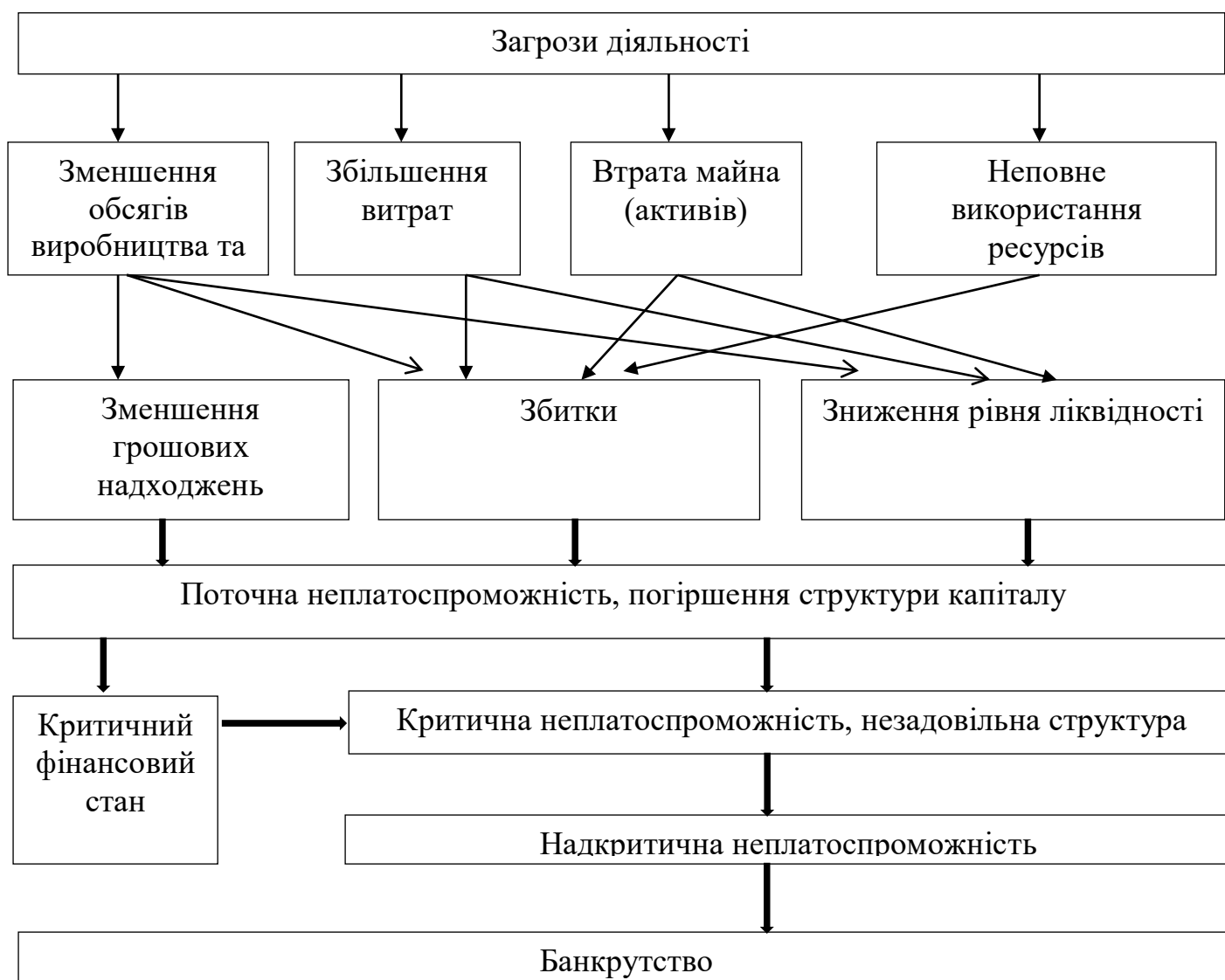


Рис. 1.3 Вплив загроз діяльності на показники ймовірності банкрутства

Джерело: розробка автора

Однак банкрутство — це не випадкова подія, а завершальний (але не обов'язковий) етап тривалого періоду неефективної роботи авіаційного підприємства, що супроводжується порушенням нормального ритму роботи та фінансовими проблемами.

Тому ознаки, що передують дефолту, можна виявити заздалегідь.

Узагальнення факторів ймовірності банкрутства досягається за допомогою багатфакторних моделей шляхом розрахунку інтегрального індексу.

Одним із методів виявлення проявів фінансової кризи є дискримінантний аналіз.

Найпоширенішими багатфакторними моделями для прогнозування банкрутства є моделі, засновані на обробці фінансових показників з метою розрахунку інтегрованого індексу:

- двофакторна та п'ятифакторна модель Е.І.Альтмана;

-Г.Л.В. модель Спрінгейта;-дискримінантна модель Р. Ліса;

-дискримінантна модель Р.Таффлера та Г.Тішоу;

-W. тест Бівера;-універсальна дискримінантна функція;

-індекс діагностики платоспроможності Дж.Конана та М.Холдера та ін

Модель Е.І.Альтмана, основоположника сучасного аналізу ймовірності банкрутства, має такий вигляд:

$$Z=0.71*X_1+0.847*X_2+3.107*X_3+0.420*X_4+0.995*X_5 \quad (1.2)$$

де X_1, X_2, X_3, X_4, X_5 – коефіцієнти, що розраховуються за формулами:

X_1 = середньорічна вартість власного оборотного капіталу/середньорічна вартість активів. Характеризує фінансову стійкість і платоспроможність;

X_2 = чистий прибуток (збиток) / середньорічна вартість активів. Він характеризує фондвіддачу;

X_3 = прибуток (збиток) від звичайної діяльності до оподаткування/ середньорічна вартість активів. Він характеризує фондвіддачу;

X_4 =середньорічна вартість власного капіталу/середньорічна вартість зобов'язань. Він відображає структуру капіталу;

X_5 =чистий дохід (виручка) від продажу/середньорічна вартість активів.

Він характеризує оборотність активів.

Отримані результати розрахунку індексу інтерпретуються таким чином:

$Z < 1,23$ – дуже висока ймовірність банкрутства;

$1,23 < Z < 2,89$ – висока ймовірність банкрутства;

$Z > 2,9$ – дуже низька ймовірність банкрутства [1].

Для прикладу розглянемо основні етапи аналізу ймовірності банкрутства (рис. 1.4).



Рис. 1.4 Основні етапи аналізу ймовірності банкрутства

Джерело: розробка автора

За подібним принципом – розрахунку показників банкрутства за фінансовими показниками, побудовані моделі, перелічені вище та інші подібні до них.

Більшість із них є спробами вдосконалити або адаптувати модель Альтмана до конкретних умов. Спільними перевагами цих моделей для оцінки ймовірності банкрутства є наступні:

- використання невеликої кількості коефіцієнтів, що забезпечує простоту і швидкість розрахунків;
- наявність інформації для розрахунку показників (фінансова звітність є джерелом);
- можливість порівнювати різні об'єкти за допомогою комплексної оцінки;
- здебільшого певні та чіткі висновки;
- можливість не тільки прогнозувати банкрутство, а й оцінювати зону ризику, в якій знаходиться компанія.

Довгий час не було сумнівів у достатній точності отриманих результатів. Однак у 2020 році були опубліковані дані про те, що 98–99% фірм із Z-критерієм нижче порогового значення (1,23) не подали заяви про банкрутство протягом двох років.

Поряд з розрахунком індексів використовуються також порівняльні та якісні методи оцінки ймовірності банкрутства шляхом діагностики проблем в управлінні, фінансах та інших аспектах діяльності підприємства.

Таффлер запропонував модель, засновану на широкому дослідженні великого масиву даних [47].

Модель Z-показника була отримана шляхом визначення найкращого набору співвідношень, які, взяті разом і відповідним чином зважені, оптимально відрізняли дві вибірки. Для створення моделі оцінювали кредитне плече, прибутковість, ліквідність, достатність капіталу та інші параметри. Модель застосовна до компаній у формі акціонерних товариств, акції яких були предметом публічного розміщення та торгувалися на різних біржах.

У 1983 році професор Таффлер у своїх дослідженнях припустив, що моделі банкрутства повинні відображати певні ключові змінні корпоративної платоспроможності та ефективності, такі як прибутковість, достатність оборотного капіталу, фінансовий ризик і ліквідність. Таким чином, він сформулював свій Z-показник так:

$$Z=0.53*X_1+0.13*X_2+0.18*X_3+0.16*X_4$$

(1.3)

Де:

X_1 =прибуток до оподаткування/поточні зобов'язання ;

X_2 =оборотні активи/поточні активи;

X_3 = поточні зобов'язання/загальні активи;

X_4 =співвідношення виручки від реалізації до активів.

Вага X_1 , X_2 , X_3 та X_4 у моделі є пояснювальними змінними, які використовуються для оцінки пояснюваної змінної (Z -значення) у моделі. X_1 представляє міру прибутковості, X_2 є мірою стану оборотного капіталу, X_3 , з іншого боку, є мірою фінансового ризику і, нарешті, X_4 позначає кількість кредитних інтервалів.

Отримані результати розрахунку індексу інтерпретуються таким чином:

$0 < Z < 0,18$ – дуже висока ймовірність банкрутства;

$0,18 < Z < 0,32$ – висока ймовірність банкрутства;

$0,32 < Z < 0,42$ – дуже низька ймовірність банкрутства [47].

Корпоративна стратегія передбачає три типи загальної орієнтації, а саме зростання, стабільність і скорочення.

Вибравши загальну орієнтацію свого стратегічного напрямку, компанія може вибрати деякі конкретні стратегії, щоб більше зосередитися на реалізації стратегії для досягнення цілей компанії.

Стратегія скорочення – це стратегія, яку реалізує компанія, коли вона знаходиться в положенні слабкої ділової конкуренції в галузі, що призводить до поганої продуктивності, падіння продажів, а прибуток постійно перетворюється на збиток.

Конкретна стратегія скорочення, яку слід обирати, коли компанія стикається зі складним і слабким становищем, — це стратегія виходу, тобто стратегія, яку реалізує компанія для виходу з галузі або самоліквідації.

Ця стратегія складається з:

– Стратегія розпродажу, тобто продаж активів компанії для покриття збитків, понесених компанією, і все ще є надія на відновлення компанії, якщо інші сторони внесуть додаткові кошти/капітал.

– Стратегія відчуження (стратегія дезагрегування), тобто продати компанію іншим, щоб зберегти роботу працівників.

– Банкрутство (оголошення банкрутом), тобто продаж усіх активів компанії для погашення всіх боргів. Зазвичай керівництво передає рішення про ліквідацію до суду, щоб компанія отримала вартість, яку можна ліквідувати для покриття своїх зобов'язань перед акціонерами.

Тут зрозуміло, що менеджери не виконують свою роботу ефективно і не досягають успіху в розвитку чи використанні стійких конкурентних переваг.

Треба щось робити, щоб подолати це зниження продуктивності, інакше організація не виживе. Стратегією, яка використовується для подолання проблем у такій організації, є стратегія оновлення.

Існує два типи основної стратегії оновлення: скорочення та реставрація. Кожна з цих стратегій призначена для вирішення проблеми зниження продуктивності компанії та для повернення організації до очікуваної продуктивності [39].

Реалізація стратегії оновлення зазвичай залежить від двох стратегій, а саме скорочення витрат і реструктуризації.

Реструктуризація в організації має певні форми, наприклад реструктуризація з метою переорієнтації її основного бізнесу (назад до ядра) шляхом продажу частини її підприємств, виділення, ліквідації, реінжинірингу або скорочення бізнесу.

Що станеться, якщо не знайдеться покупець на бізнес, який організація хоче продати, або не буде можливості для компанії відокремитися. Ще один шлях, яким може піти підприємство це ліквідація.

Ліквідація — це стратегія, яку реалізує компанія, щоб повністю закрити свій бізнес. При ліквідації компанія все ще може отримати прибуток, продавши свої активи. Зазвичай ця стратегія є останнім вибором, який може прийняти компанія.

За словами Джемслі Хутабарата та Мартані Хусейні, якщо компанія має слабку конкурентну позицію, тоді як ринок зростає швидко або повільно, то компанія може впроваджувати спеціальні та комбіновані стратегії, такі як стратегії зміни основного бізнесу, тобто виходу з ринку існуючого бізнесу та входження в новий, який стане його основним бізнесом.

У цьому випадку ліквідація у значенні «оголошення банкрутом» стає останнім вибором для компанії, або в умовах слабкої конкурентної позиції проти швидкого зростання ринку, або слабкої конкурентної позиції проти повільного зростання ринку.

Виходячи з теорії банкрутства, теорії прогнозування потенційного банкрутства компанії, життєвого циклу організації та стратегічного управління, можна зробити висновок, що з життєвого циклу організації/компанії смерть або банкрутство організації є звичайною справою, враховуючи, що кожна організація переживатиме або проходитиме етапи свого життя чи подорожі, які, нарешті, перейдуть до етапу ліквідації [25].

Однак ліквідації можна уникнути, відстрочити чи уповільнити, добре визначивши ознаки смерті чи погіршення стану, і в той же час компанія докладає зусиль щодо покращення, включаючи адаптацію до навколишнього середовища, творчість та новаторство в управлінні змінами, щоб вона могла вижити або вийти з кризи і знову розвиватися позитивно.

Висновки до розділу 1

1. Повітряний транспорт може відігравати ключову роль в економічному розвитку та підтримці довгострокового економічного зростання. Це сприяє інтеграції країни у світову економіку, забезпечуючи прямі вигоди для користувачів і більш широкі економічні вигоди завдяки позитивному впливу на продуктивність і зростання.

2. Узагальнюючим аспектом виявлених проблем вітчизняних авіакомпаній є неможливість адаптуватися до вимог міжнародного авіаційного

ринку, а саме за відсутності чіткого механізму антикризового управління, економічного аналізу, планування та стратегічного управління під час кризи.

3. Вплив авіації на інші галузі покращує ефективність у широкому спектрі економічної діяльності, наприклад: пропонує системи доставки точно в строк у ланцюгах постачання; забезпечує міжнародні інвестиції в країни та регіони та з них; і підтримує інновації, заохочуючи ефективне спілкування та співпрацю між організаціями, розташованими в різних частинах земної кулі.

4. Повітряний транспорт — це бізнес свободи, який приносить світові величезні переваги. Завдяки правильній політиці з боку урядів повітряне сполучення може стати міцнішим, сприяючи ще більшому соціальному та економічному прогресу. Щоб це сталося, ми повинні переконатися, що кордони залишаються відкритими для людей і торгівлі, а також щоб приймалися правильні рішення для розвитку достатньої економічно ефективно інфраструктури. Найважливіше з усього те, що ми повинні вирішити проблему сталого розвитку.

5. Банкрутство – невід’ємний механізм ринкової економіки, інструмент звільнення ринку від неефективних підприємств. У ринкових умовах збанкрутувати може будь-який суб’єкт господарювання, різниться лише ступенем ризику банкрутства.

6. Авіаційний сектор є одним із найбільш ризикованих секторів економіки, в якому важко оцінити ймовірність невдачі. Причиною цього є наявність загроз і ризиків, притаманних як будь-якій сфері підприємницької діяльності, так і окремій галузі. На мою думку, методика оцінки ймовірності банкрутства авіаційного підприємства повинна враховувати ступінь підприємницького ризику в галузі.

7. Авіаційний сектор є одним із найбільш ризикованих секторів економіки, в якому важко оцінити ймовірність невдачі. Причиною цього є наявність загроз і ризиків, притаманних як будь-якій сфері підприємницької діяльності, так і окремій галузі.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ФІНАНСОВОЇ СТІЙКОСТІ ТА ФІНАНСОВОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВА ДП «УКРАЕРОРУХ»

2.1 Фінансово-економічні показники ДП «Украерорух»

Після того як ми проаналізуємо склад витрат, доходів та чистого прибутку ми зможемо охарактеризувати фінансово-економічний стан авіаційного підприємства.

Ми це робимо для того щоб зрозуміти які є проблеми на підприємстві, та мати змогу шукати шляхи її вирішення або покращення ситуації.

Також це допоможе в подальшому розвитку підприємства, подолавши проблеми, інвестори та будь-які партнери оцінивши ризики, зможуть вкладати кошти в подальший розвиток компанії.

Це дуже важливо в даний момент часу, наразі компанія працює на оборонний комплекс нашої країни, є унікальною компанією на українському ринку та монополістом.

Проаналізуємо фінансово-економічний стан ДП «Украерорух» за 2018-2020 роки, в табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Основні фінансово-економічні показники діяльності ДП «Украерорух»

(тис. грн.)

Показники	Роки			Відхилення 2020 від			
	2018	2019	2020	2018		2019	
				Абсол.	Відн., %	Абсол.	Відн., %
1	2	3	4	5	6	7	8
1. Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн.	3664988	3526047	1508893	-138941	-3,79	-2017154	-57%
2. Собівартість від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн.	2795617	3369666	2173329	574049	20,53	-1196337	-36%

Закінчення таблиці 2.1

1	2	3	4	5	6	7	8
3. Валовий прибуток (збиток), тис. грн.	869371	156381	-664436	-712990	-82,01	-820817	-525%
4. Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток (збиток), тис. грн.	-32225	-1407915	-1499468	-1375690	-56,31	-91553	7%
5. Чистий фінансовий результат: прибуток (збиток), тис. грн.	-164451	-1122989	-1478220	-958538	- 482,87	-355231	32%
6. Витрати на оплату праці, тис. грн.	1730232	2281425	1275271	551193	31,86	-1006154	-44%
7. Середньооблікова чисельність працівників, осіб	4294	4322	4119	28	0,65	-203	-5%
8. Продуктивність праці, тис. грн.	853,51	815,84	366,32	-37,67	-4,41	-449,52	-55%
9. Фондовіддача	1,02	0,99	0,46	-0,03	-2,94	-0,53	-54%
10. Рентабельність виробництва продукції, %	131,09	104,64	-31,0	-26,45	-20,18	-135,64	-130%

Джерело: розробка автора

Аналізуючи показники, за період з 2018 по 2020 роки ми бачимо, що компанія ДП «Украерорух» у 2018-2020 рр. отримало збиток у розмірі 164451 тис. грн, 1122989 тис. грн. та -1478220 відповідно.

За даними табл. 2.1 чистий дохід від реалізації продукції зменшився в 2020 р. на 2156095 тис. грн. в порівнянні з 2018 р., а в порівнянні з 2019 р. зменшився на 2017154 тис. грн..

Собівартість від реалізації продукції зменшилась в 2020 р. на 622288 тис. грн. (на 22%) в порівнянні з 2018 р. та на 1196337 тис. грн. (на 35,5%) в порівнянні з 2019 р. В 2020 році підприємство взагалі отримало збиток 664436 тис.грн, Якщо ж порівняти 2019 з 2018 р., то валовий прибуток зменшився на 712990 тис. грн., тобто на 82,01%.

Спостерігаємо що чистий дохід від реалізації продукції зменшується, в той самий час його собівартість зростає, можна стверджувати що зменшення

валового прибутку, зумовлюється зміною цін на реалізовану продукцію або зміною її структури та зростанням самої собівартості.

Фінансовий результат від операційної діяльності зменшився в 2019 р. на 1375690 тис. грн. (на 56,31%) в порівнянні з 2018 р., а в 2020 році фінансовий результат від операційної діяльності зменшився відносно 2019 року на 91553 тис.грн (7%) і склав збиток. Це було зумовлено збільшенням адміністративних витрат в операційній діяльності.

Зменшення чистого фінансового результату ми спостерігаємо під час всього досліджуваного періоду 2018-2020 років. Провівши розрахунки за ці періоди, ми можемо стверджувати що в 2020 р. підприємство отримало збиток, це в свою чергу означає зниження даного показника у 2020 р. на 1313769 тис. грн. (на 79,8%) в порівнянні з 2018 р. і на 355231 тис. грн. (на 31%), якщо порівнювати з 2019 роком.

Збільшення показника, а саме витрати на оплату праці протягом всього періоду. В 2019 та 2018 рр., показник збільшився на 551193 тис. грн., що становить 31,86%. А в 2020 та 2019 рр., показник зменшився на 1006154 тис. грн., що становить 44%.

Середньооблікова чисельність працівників в 2019 порівняно з 2018 роком зросла на 28 осіб та в 2020 порівняно з 2019 роком зменшилась на 203 особи.

Продуктивність праці знизилась на 449,52 тис. грн. (на 55%) в порівнянні з 2019 р. Це зниження говорить про те, що зменшення обсягу продукту в співвідношенні із зростанням витрат праці.

Фондовіддача знизилась у 2019 році на 0,03 грн. (2,94%) в порівнянні з 2018 р., а у порівнянні з 2020 роком знизилась на 0,53 грн. (54%). Таке зниження говорить нам про те, що саме основні засоби використовувалися не ефективно в попередніх періодах, порівнюючи з 2020 роком.

Рентабельність виробництва продукції у 2019 році в порівнянні з 2018 р. зменшилась на 20,18%, а в порівнянні 2020-2019 рр. знизилася на 130%.

Аналізуючи динаміку та структуру складу доходів на Державному підприємстві обслуговування повітряного руху України (ДП «Украерорух») за 2018-2020 рр. (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Динаміка та структура складу доходів ДП «Украерорух» за 2018-2020 рр.

(тис. грн.)

Доходи	Роки			Відхилення 2019 р. від			
	2018	2019	2020	2019 р.		2020 р.	
				Абсол.	Відн., %	Абсол.	Відн., %
1	3	4	4	5	6	7	8
1. Чистий дохід від реалізації продукції	3664988	3526047	1508893	-138941	-3,79	- 2017154	-57%
2. Інші операційні доходи	937116	204877	319195	-732239	-78,14	114318	56%
3. Інші фінансові доходи	-	86773	149086	86773	100	62313	72%
4. Інші доходи	49190	38004	2627	-11186	-22,74	-35377	-93%
Всього	4651294	3855701	1979801	-795593	-17,11	- 1875900	-49%

Джерело: розробка автора

Аналізуючи данні у табл. 2.3, можемо сказати, що чистий дохід від реалізації продукції зменшився в 2020 р. на 2017154 тис. грн. (на 57%) в порівнянні з 2019 р., а в 2019 порівнянно з 2018рр. зменшився на 138941 тис. грн. (на 3,79%).

Інші операційні доходи зменшилися у 2019 році на 732239 тис. грн. (78,14%) в порівнянні з 2018 роком, а в 2020 році інші операційні доходи збільшилися на 56% (114318 тис. грн.).

Інші доходи також зменшувались у 2019 році в порівнянні з 2018 р. на 11186 тис. грн., а в 2020 інші доходи продовжували зменшуватись в порівнянні з 2019 роком на 1875900 (49%).

Загальна сума доходів в 2020 році становить 1979801 тис. грн., що зменшилась відносно 2019 року на 1875900 тис. грн. (49%).

На рис. 2.1 ми спостерігаємо динаміку доходів.

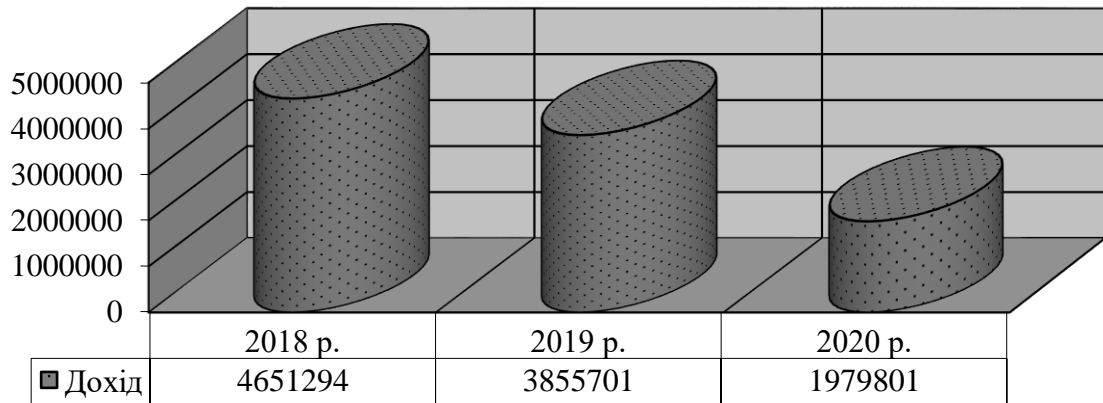


Рис. 2.1 Динаміка доходу ДП «Украерорух» за 2018-2020 рр., тис. грн.

Джерело: розробка автора

Наглядно дивлячись на цей рисунок, ми спотерігамо таку ситуацію, що доходи Державного підприємства обслуговування повітряного руху України знизились у 2020 відносно 2018 року.

Однією з головних причин є COVID-19, та в подальшому знецінення гривні. Із-за складної ситуації в світі та заборону на перетин кордону в деяких країнах світу зі червоною зоною зараження, туризм став менш поширеним та доступним.

Розглянемо детальніше структуру доходів на ДП «Украерорух» за 2018-2020 рр. (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Динаміка структури доходів ДП «Украерорух» за 2018-2020 рр.

(тис. грн.)

Показники	Роки			Відхилення, %	
	2018	2019	2020	2019 р. до 2018 р.	2020 р. до 2019 р.
1	2	3	4	5	6
1. Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції	3664988	3526047	1508893	-3,79%	-57%
2. Інші операційні доходи	937116	204877	319195	-78,14%	56%
3. Інші фінансові доходи	-	86773	149086	+100%	72%
4. Інші доходи	49190	38004	2627	-22,74%	-93%
Всього доходів	4651294	3855701	1979801	-17,11%	-49%

Джерело: розробка автора

Аналізуючи табл. 2.3, спостерігаємо, що чистий дохід від реалізації продукції в 2020 році зменшився на 57% в порівнянні з 2019 роком. У 2019

році відбулося зменшення чистого доходу від реалізації продукції на 3,79% відповідно до 2018 року.

Інші операційні доходи зменшились в 2019 р. на 78,14% в порівнянні з 2018 р., але в 2020 р. було збільшення на 56% в порівнянні з 2019 р. Інші доходи суттєво зменшились в 2020 р. на 93% в порівнянні з 2019 р., а в 2019 р. спостерігаємо значне зниження на 22,74% в порівнянні з 2018 р.

Аналізуючи структуру доходів, можна зробити такий висновок по ДП «Украерорух», що дохід в 2020 р. зменшився на 49% в порівнянні з 2019 р. та зменшився в 2019 р. на 17,11% в порівнянні з 2018 р.

Зважаючи на таке різке зниження доходів, можна було б стверджувати, що підприємство розвивається не в тому напрямку. Також по балансу видно що в ДП «Украерорух» велика дебіторська заборгованість, яку вони списують. Компанія МАУ не виплатила значну кількість коштів і не збирається. ДП «Украерорух» й надалі буде працювати, так як вони є монополістом на ринку.

Тепер розглянемо аналіз динаміки складу витрат ДП «Украерорух» за 2018–2020 рр. (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Динаміка складу витрат ДП «Украерорух» за 2018–2020 рр.

(тис. грн.)

Показники	Роки			Відхилення			
	2018	2019	2020	2019 р. до 2018 р.		2020 р. до 2019 р.	
				Абсол.	Відн., %	Абсол.	Відн., %
1	2	3	4	5	6	7	8
1. Собівартість від реалізації продукції	2795617	3369666	2173329	574049	20,53	-1196337	-36%
2. Адміністративні витрати	238657	300773	171329	62116	26,03	-129444	-43%
3. Витрати на збут	-	-	-	-	-	-	-
4. Інші операційні витрати	1600055	1468400	982898	-131655	-8,23	-с	-33%
5. Фінансові витрати	6434	11451	58752	5017	77,98	47301	413%
6. Інші витрати	66918	30204	170895	-36714	-54,86	140691	466%
Всього витрат	4707681	5180494	3557203	472813	10,04	-1623291	-31%

Джерело: розробка автора

З табл. 2.4 ми бачимо, що собівартість від реалізації продукції збільшилась в 2019 р. на 574049 тис. грн. (на 20,53%) в порівнянні з 2018 р.

У 2020 році собівартість зменшилась на 1196337 тис. грн. (на 36%) в порівнянні з 2019 р. Адміністративні витрати в 2019 році мали тенденцію до збільшення на 62116 тис. грн. в порівнянні з 2018 р., а в 2020 рр. адміністративні витрати зменшились 12444 тис. грн. (43%) в порівнянні з 2019 роком.

Інші операційні витрати в 2019 р. зменшились на 131655 тис. грн. в порівнянні з 2018 р. та продовжили цю динаміку у 2020 р. на 485502 тис. грн. відповідно до 2019 р.

Фінансові витрати в 2019р. збільшились на 5017 тис. грн. в порівнянні з 2018р., у 2020 році збільшення на 47301 тис. грн. відповідно до 2019 р. Інші витрати зменшились в 2019 р. на 36714 тис. грн. в порівнянні з 2018 р., та у 2020 році вони збільшились на 140691 в порівнянні з 2019 р.

Розглянемо динаміку витрат за останні роки на рис. 2.2.

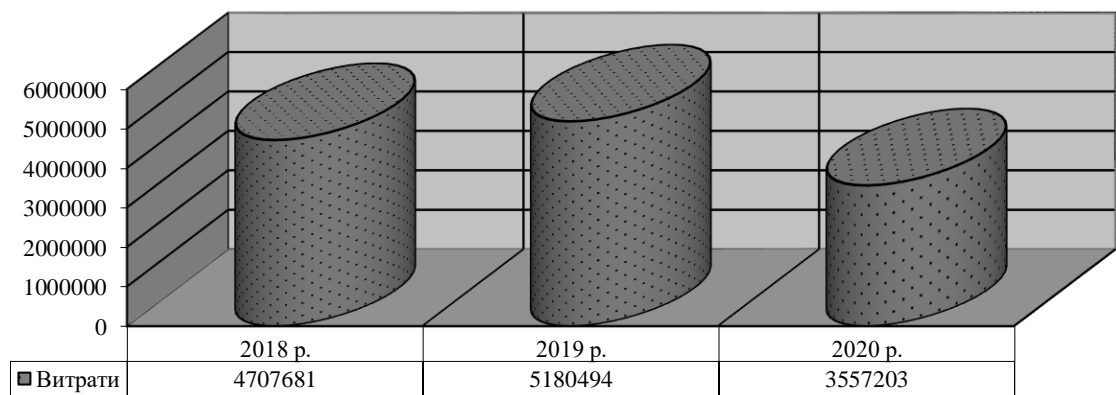


Рис. 2.2 Динаміка витрат на ДП «Украерорух» за 2018-2020 рр., тис. грн.

Джерело: розробка автора

Ми спостерігаємо позитивну динаміку, але насправді це пов'язано зі зменшенням польотів, тому об'єктивної картини ми не спостерігаємо. Зі зниженням витрат, в нас також зменшились доходи підприємства.

Проаналізуємо динаміку доходів, витрат та чистого фінансового результату ДП «Украерорух» за 2018–2020 рр. (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

**Динаміка доходів, витрат та чистого фінансового результату
ДП «Украерорух» за 2018–2019 рр.**

Показники	Роки			Відхилення 2019 р. від			
	2018	2019	2020	2018		2019	
				Абсол.	Відн., %	Абсол.	Відн., %
1	2	3	4	5	6	7	8
1. Доходи	4651294	3855701	1979801	-795593	-17,11	-1875900	-49%
2. Витрати	4707681	5180494	3557203	472813	10,04	-1623291	-31%
3. Витрати (дохід) з податку на прибуток	108064	-201804	-99182	-309868	-286,74	102622	-51%
4. Чистий фінансовий результат: прибуток (збиток)	-164451	- 1122989	- 1478220	-958538	-582,87	-355231	32%

Джерело: розробка автора

Згідно з даними табл. 2.5, доходи ДП «Украерорух» в 2020 р. зменшилися на 49% в порівнянні з 2019 р.

Витрати збільшувались протягом всього періоду, а саме: на 31% в порівнянні з 2019 р. та на 10,04% в порівнянні з 2018 р.

Витрати (дохід) з податку на прибуток зменшилися в 2019 р. на 286,74% в порівнянні з 2018 р., а в 2020 році на 51% в порівнянні з 2019 роком

Чистий фінансовий результат зменшився в 2019 р. на 582,87% в порівнянні з 2018 р. У 2020 році чистий фінансовий результат підприємства склав збиток у 1478220 тис. грн. (рис 2.3).

Отже, як висновок можемо стверджувати, що Державне підприємство обслуговування повітряного руху України є збитковим у 2018-2020 роках згідно з табл. 2.5.

Можна стверджувати що у 2020 році, чистий фінансовий результат склав збиток, це є негативною тенденцією для підприємства.

А отже потрібно вжити конкретні заходи, щоб усунути ці причини збитковості підприємства, також є одним з дієвих засобом це до капіталізація або ж знайти інші варіанти щоб отримати дохід

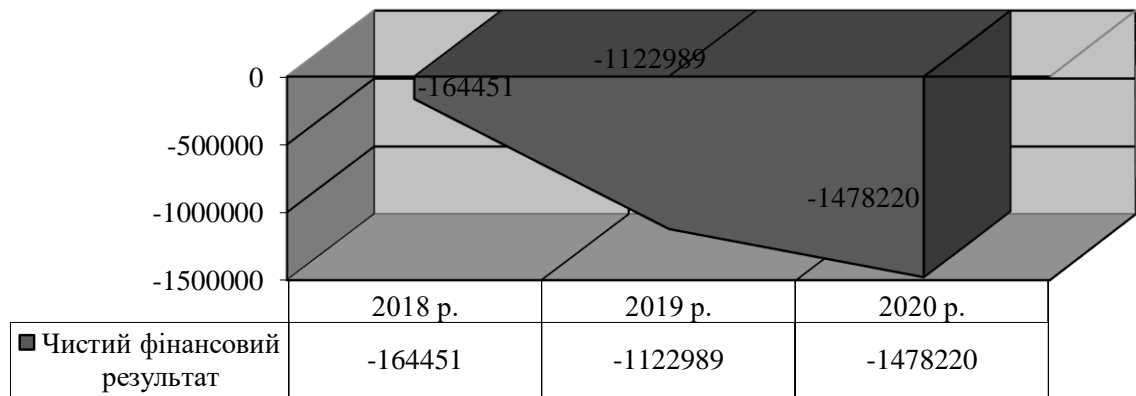


Рис. 2.3 Динаміка чистого фінансового результату ДП «Украерорух» за період 2018-2020 рр., тис. грн.

Джерело: розробка автора

Слід провести аналіз ліквідності балансу. А щоб нам визначити чи є баланс ліквідним потрібно зіставити актив і пасив балансу.

При цьому активи групуються за ступенем їх ліквідності, а зобов'язання – за строками їх погашення. Баланс вважається ліквідним за умови: $A1 \geq П1$, $A2 \geq П2$, $A3 \geq П3$, $A4 \leq П4$.

Показники активу балансу рахуються за наступними формулами:

$$A1 = p.1160 + p.1165 \quad (2.1)$$

$$A2 = p.1125 + p.1130 + p.1135 + p.1155 \quad (2.2)$$

$$A3 = p.1100 + p.1170 + p.1110 + p.1190 \quad (2.3)$$

$$A4 = p.1095 + p.1200 \quad (2.4)$$

За наведеними формулами пораховані показники активу балансу на досліджуваному підприємстві за останні три роки.

2018:

$$A1 = 0 + 1687814 = 1687814 \text{ (тис. грн.)}$$

$$A2 = 742488 + 168526 + 35892 + 57744 = 1004650 \text{ (тис. грн.)}$$

$$A3 = 143398 + 18150 + 0 + 14634 = 176182 \text{ (тис. грн.)}$$

$$A4 = 4422728 + 0 = 4422728 \text{ (тис. грн.)}$$

$$\text{Баланс} = 1687814 + 1004650 + 176182 + 4422728 = 7291374 \text{ (тис. грн.)}$$

2019:

$$A1 = 0 + 494224 = 494224 \text{ (тис. грн.)}$$

$$A2 = 502147 + 32753 + 38655 + 113632 = 687187 \text{ (тис. грн.)}$$

$$A3 = 35975 + 4431 + 0 + 450 = 40856 \text{ (тис. грн.)}$$

$$A4 = 4590277 + 0 = 4590277 \text{ (тис. грн.)}$$

$$\text{Баланс} = 494224 + 687187 + 40856 + 4590277 = 5812544 \text{ (тис. грн.)}$$

2020:

$$A1 = 0 + 352334 = 352334 \text{ (тис. грн.)}$$

$$A2 = 25306 + 16036 + 39826 + 36600 = 117768 \text{ (тис. грн.)}$$

$$A3 = 30739 + 9192 + 0 + 568 = 40499 \text{ (тис. грн.)}$$

$$A4 = 4444774 + 0 = 4444774 \text{ (тис. грн.)}$$

$$\text{Баланс} = 352334 + 117768 + 40499 + 4444774 = 4955375 \text{ (тис. грн.)}$$

Показники для кращого розуміння представлені у таблиці 2.6.

Таблиця 2.6

Показники активу балансу ДП «Украерорух» за 2018–2020 рр.

Показник	2018		2019		2020		Темп приросту у 2020 р. до 2018 р., %
	Значення, тис. грн.	Питома вага, %	Значення, тис. грн.	Питома вага, %	Значення, тис. грн.	Питома вага, %	
1	2	3	4	5	6	7	8
A1	1687814	23,15	494224	8,6	352334	7,12	-79,1%
A2	1004650	13,78	687187	11,82	117768	2,37	-88,3%
A3	176182	2,42	40856	0,7	40499	0,82	-77,0%
A4	4422728	60,65	4590277	78,97	4444774	89,69	0,5%
Баланс	7291374	100	5812544	100	4955375	100	-32,0%

Джерело: розробка автора

Для наочності побудуємо діаграму за показниками активу (рис. 2.4).

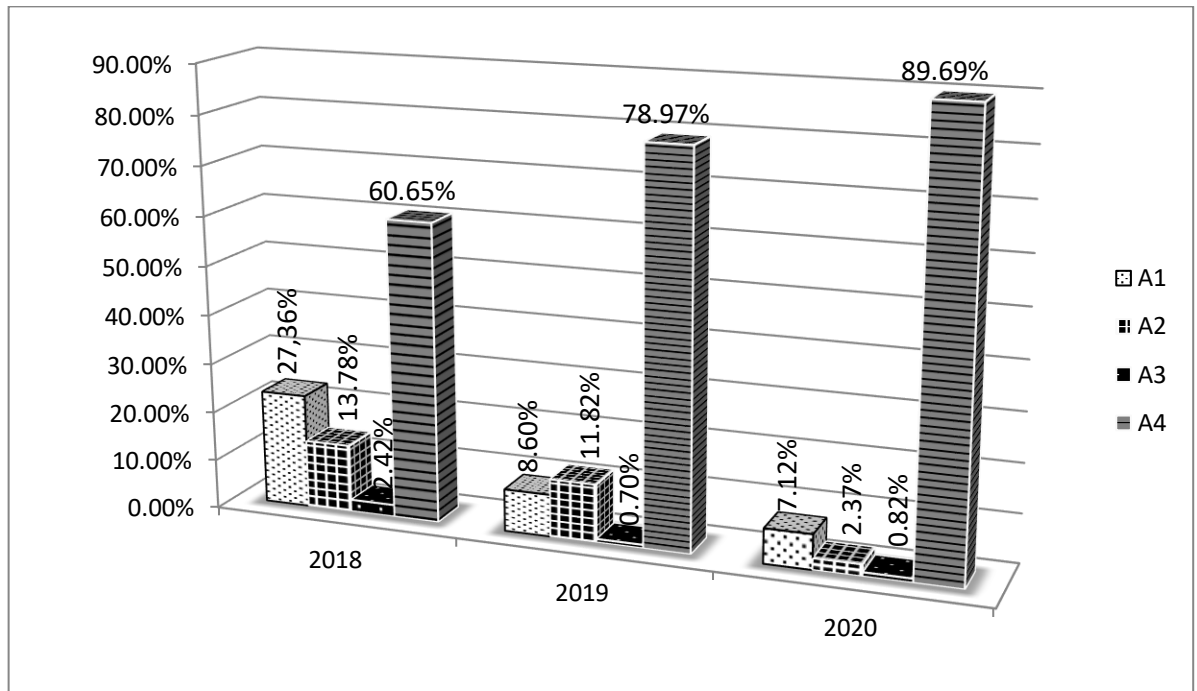


Рис. 2.4 Показники активу балансу ДП «Украерорух» за 2018–2020 рр., %

Джерело: розробка автора

Показники пасиву балансу рахуються наступним чином:

$$П1 = p.1615 \quad (2.5)$$

$$П2 = p.1600 + p.1610 + p.1620 + p.1625 + p.1630 + p.1635 + p.1660 + p.1690 \quad (2.6)$$

$$П3 = p.1595 + p.1665 \quad (2.7)$$

$$П4 = p.1495 + p.1700 \quad (2.8)$$

За наведеними формулами можемо порахувати показники пасиву балансу ДП «Украерорух» за 2018–2020 рр.

2018:

$$П1 = 51099 \text{ (тис. грн.)}$$

$$П2 = 0 + 0 + 15560 + 11967 + 61902 + 1580 + 84524 + 24590 = 200123 \text{ (тис. грн.)}$$

$$П3 = 186625 + 656 = 187281 \text{ (тис. грн.)}$$

$$П4 = 6852871 + 0 = 6852871 \text{ (тис. грн.)}$$

$$\text{Баланс} = 51099 + 200123 + 187281 + 6852871 = 7291374 \text{ (тис. грн.)}$$

2019:

$$П1 = 49528 \text{ (тис. грн.)}$$

$$П2 = 0 + 24312 + 19153 + 15958 + 78921 + 2168 + 125136 + 11917 = 277565 \text{ (тис. грн.)}$$

$$П3 = 137030 + 255 = 137285 \text{ (тис. грн.)}$$

$$П4 = 5348166 + 0 = 5348166 \text{ (тис. грн.)}$$

$$\text{Баланс: } 49528 + 277565 + 137285 + 5348166 = 5812544 \text{ (тис. грн.)}$$

2020:

$$П1 = 89253 \text{ (тис. грн.)}$$

$$П2 = 0 + 22056 + 11910 + 11096 + 50247 + 2763 + 112842 + 8554 = 219468 \text{ (тис. грн.)}$$

$$П3 = 777540 + 446 = 777986 \text{ (тис. грн.)}$$

$$П4 = 3868668 + 0 = 3868668 \text{ (тис. грн.)}$$

$$\text{Баланс: } 89253 + 219468 + 777986 + 3868668 = 4955375$$

Отже, отриманні дані пасиву ми можемо співставити з активом, та маємо можливість дізнатися чи ліквідний баланс підприємства. В таблиці 2.7 представлені показники пасиву по Державному підприємству обслуговування повітряного руху України.

Таблиця 2.7

Показники пасиву балансу ДП «Укראерорух» за 2018–2020 рр.

Показник	2018		2019		2020		Темп приросту 2020 р. до 2018 р., %
	Значення, тис. грн.	Питома вага, %	Значення, тис. грн.	Питома вага, %	Значення, тис. грн.	Питома вага, %	
1	2	3	4	5	6	7	8
П1	51099	0,7	49528	0,85	89253	1,80%	74,67%
П2	200123	2,74	277565	4,78	219468	4,43%	9,67%
П3	187281	2,57	137285	2,36	777986	15,70%	315,41%
П4	6852871	93,99	5348166	92,01	3868668	78,07%	-43,55%
Баланс	7291374	100	5812544	100	4955375	100,00%	-32,04%

Джерело: розробка автора

$$2018: A1 \geq П1, A2 \geq П2, A3 \leq П3, A4 \leq П4$$

$$2019: A1 \geq П1, A2 \geq П2, A3 \leq П3, A4 \leq П4.$$

$$2020: A1 \geq П1, A2 \leq П2, A3 \leq П3, A4 \geq П4.$$

Отже, можемо зробити висновок що у 2018-2020 роках баланс є не абсолютно ліквідним, оскільки виконується рівність $A3 \leq П3$ (рис. 2.5), а саме це і означає що середньострокові борги до 1 року значно перевищують активи із середньою ліквідністю.

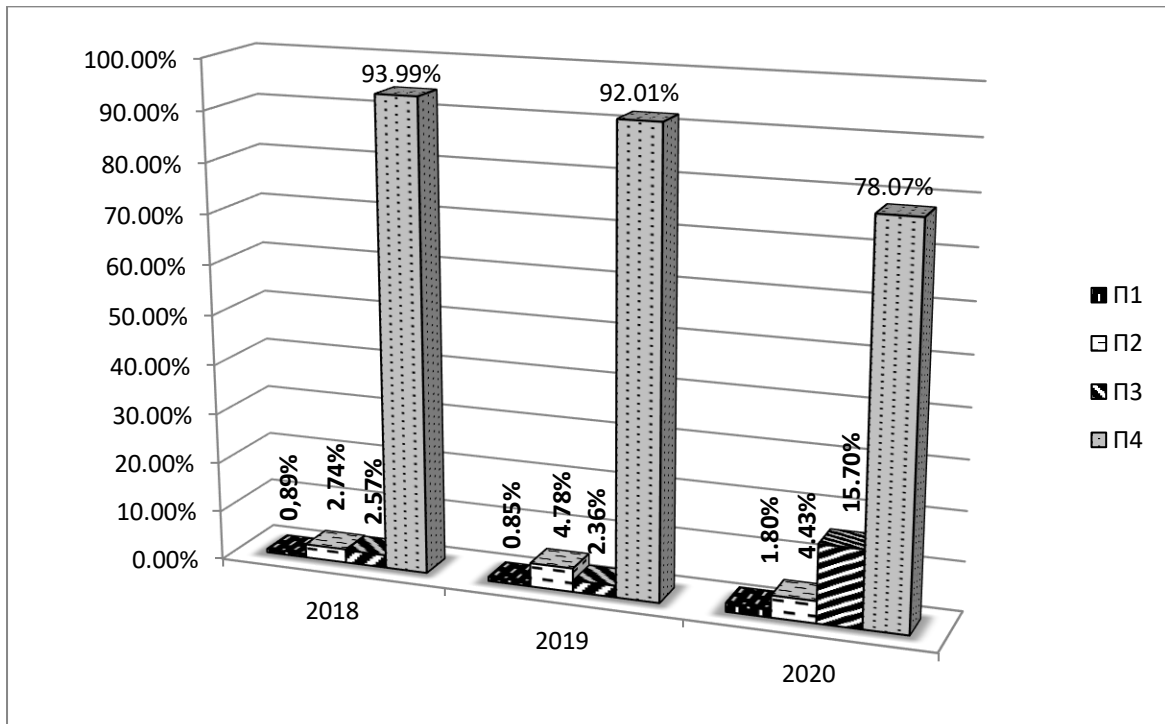


Рис. 2.5 Показники пасиву балансу ДП «Укрерорух» за 2018–2020 рр., %

Джерело: розробка автора

Ми повинні також перевірити баланс на відносну ліквідність: у нас повинна виконуватись рівність $A1 \geq П1$, $A2 \geq П2$, $A3 \leq П3$, $A4 \leq П4$, якщо попередня рівність виконуються, то має виконуватись і така рівність $A1+A2+A3 \geq П1+П2+П3$.

Розрахуємо:

$$352334 + 117768 + 40499 \leq 89253 + 219468 + 777986$$

$$510601 \leq 1086707$$

Отже, баланс ДП «Укрерорух» за 2020 рік є неліквідним.

2.2. Аналіз фінансової стійкості ДП «Укрерорух»

Для того щоб зробити аналіз фінансової стійкості, нам відомо 3 методики. Щоб зробити повний висновок щодо фінансової стійкості і яка ситуація на ДП «Укрерорух», ми розрахуємо коефіцієнти знайомими нам методами.

Рахуючи першим методом, нам потрібно взяти 12 базових коефіцієнтів за 2018-2020 роки.

Розрахунки з приводу оцінки фінансової стійкості ДП «Украерорух» за 2018-2020 роки наведено у таблиці 2.8.

Таблиця 2.8

**Показники оцінки фінансової стійкості ДП «Украерорух»
за 2018-2020 р.**

Показники	2018	2019	2020	Абсолютне відхилення 2020-2018
1	2	3	4	5
Коефіцієнт автономії	0,939	0,921	0,78	-0,16
Коефіцієнт фінансової залежності	1,065	1,086	1,28	0,22
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,355	0,142	-0,148	-0,50
Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами	0,847	0,621	-1,12	-1,97
Коефіцієнт фінансового ризику	0,064	0,087	0,28	0,22
Коефіцієнт фінансової стабільності	15,63	11,49	3,559	-12,07
Коефіцієнт структури покриття довгострокових вкладень	0,042	0,029	0,17	0,13
Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів	0,027	0,025	0,167	0,14
Коефіцієнт фінансової незалежності капіталізованих джерел	0,973	0,975	0,83	-0,14
Коефіцієнт поточних зобов'язань	0,574	0,705	0,28	-0,29
Коефіцієнт співвідношення необоротних і власних коштів	0,645	0,858	1,148	0,50
Коефіцієнт довгострокових зобов'язань	0,426	0,295	0,715	0,29

Джерело: розробка автора

Отже, можна вказати такі висновки:

– коефіцієнт фінансової автономії є досить не поганим, в 2020 році склав 0,78, компанія є монополістом та має високу стійкість на ринку, а отже і рівень ризику знаходиться на досить низькому рівні, компанія має можливість самостійно профінансувати 78% своїх активів і не залежить від запозичених коштів ;

– коефіцієнт фінансової залежності є оберненим до коефіцієнта фінансової автономії . Спостерігаємо збільшення залежності компанії, але показники зберігаються в допустимих нормах. На кожен гривню у 2020 році власних коштів припадає 1,028 грн. фінансових ресурсів. Ризики є прийнятними та допустимими;

– коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами знаходиться на низькому рівні, а це означає що компанії потребує до фінансування, підприємство ще має можливість власними силами проводити активну діяльність на ринку, але вже не так активно. Значення показника знизилося у 2020 році в порівнянні з 2019 роком на 1,97;

– коефіцієнт фінансової стабільності, знаходиться на прийнятному рівні, в 2020 році спостерігаємо різке падіння показника, але слід зазначити що в компанії є резерви для зростання. У 2020 році на кожну гривню зобов'язань припадає 3,5 гривні власного капіталу;

– коефіцієнт фінансового ризику має тенденцію до зростання, але все ще знаходиться на нормальному рівні. На 1 гривню власного капіталу є 0,28 грн. позикового у 2020 році;

– коефіцієнт структури покриття довгострокових вкладень протягом періоду зменшується 2018-2019, що говорить про зниження залежності компанії від зовнішніх джерел фінансування, це можна інтерпретувати як добре розроблену стратегію підприємства, тобто це є ознакою нормальної роботи, але в 2020 році все кардинально змінилось і залежність почала збільшуватись 0,17 в порівнянні з 2019-2018рр.;

– коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів показує тенденцію до зростання.

– коефіцієнт поточних зобов'язань має значне відхилення від норми та перевищує нормативне значення, фінансова стійкість підприємства знижується та є під загрозою;

– коефіцієнт довгострокових зобов'язань збільшується. А отже, компанія використовує все частіше довгострокові кредити ;

– коефіцієнт позикового капіталу знаходиться в нормі, та має незначні відхилення від норми.

Розглянемо агрегатний підхід, розрахунки будуть здійснюватимуться за трикомпонентним показником. Розрахунки оцінки фінансової стійкості ДП «Украерорух» у таблиці 2.9.

Таблиця 2.9

Оцінка фінансової стійкості ДП «Украерорух» за трикомпонентним показником

(тис. грн.)

Показники	2018	2019	2020	Темп приросту 2020/2018, %
1	2	3	4	5
ВОК	2 430 143	757 889	-576 106	-521,8%
ВДК	2 616 768	894 919	201 434	-92,3%
ОДК	2 868 646	894 919	201 434	-93%
$\Phi_{вл}$	2 286 745	721 914	-637 584	-458,6%
$\Phi_{т}$	2 473 370	858 944	139 956	-94,35%
$\Phi_{о}$	2 725 248	858 944	139 956	-94,86%
Запас стійкості фінансового стану, днів	267,69	87,69	-78,35	-441,6%
Надлишок або нестача основних джерел покриття запасів на 1 грн. запасів, коп.	19	23,88	-5,3	-458,5%
Показники типу фінансової стійкості				
Тривимірний показник	1,1,1	1,1,1	0,1,1	-
Тип стійкості	Абсолютна	Абсолютна	Нормальна	-

Джерело: розробка автора

Провівши розрахунки за три періоди з 2018 по 2020 роки, можемо зазначити що підприємство має нормальну та абсолютну фінансову стійкість за трикомпонентним показником.

Зважаючи на те що керівництво компанії не залучає кошти чи не запрошує інвесторів. Запас стійкості фінансового стану підприємства за досліджувані періоди постійно знижується, та на кінець 2020 року фінансової стійкості вистачає на -78 днів.

Виходячи з цього можна стверджувати що компаніє не має достатньої фінансової стійкості. Але цей спосіб ми не можемо назвати достовірним, так як в даному методі ми не враховуємо достатню кількість показників компанії та не враховуємо її специфіку.

Отже, даний метод ми не можемо назвати достовірним, підприємство згідно чистого фінансового результату має збиток, а за трикомпонентним підходом впливає, що компанія є з нормальною фінансовою стійкістю.

В нас залишається останній, завершальний підхід, це інтегральний підхід обчислення фінансової стійкості. Розрахунки згідно цього підходу наводимо в наступній таблиці 2.10.

Таблиця 2.10

Оцінка фінансової стійкості ДП «Укראерорух» за інтегральним підходом

Показники	2018	2019	2020	Темп приросту 2020/2018, %
1	2	3	4	5
Коефіцієнт покриття матеріальних запасів ВОК (Зв.о.к.)	8,47	10,53	-9,37	-211%
Коефіцієнт маневреності власних коштів (Кман)	0,355	0,142	-0,14	-139,4%
Індекс постійного активу ($K_{п.а}$)	0,645	0,858	1,14	+76,7%
Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів ($K_{д.п.}$)	0,027	0,026	0,20	+640,7%
Коефіцієнт накопичення зносу ($K_{н.з.}$)	0,6	0,63	0,663	+10,5%
Коефіцієнт реальної вартості майна ($K_{р.в.}$)	8,29	8,61	8,13	-2,1%
Коефіцієнт співвідношення позикових та власних коштів ($K_{з.с.}$)	0,064	0,087	0,28	+337,5%

Джерело: розробка автора

Отже, маємо такі висновки:

- коефіцієнт покриття матеріальних запасів має від’ємне значення, а це означає що підприємство за 2018-2020 роки втрачає швидкими темпами фінансову стійкість, тут можна вже і не говорити про нормативне значення показника, так як у 2020 році на кону гривню запасів підприємство має -9,37 грн. оборотних коштів ;
- коефіцієнт маневреності власних коштів є нижчим за норму, згідно дослідження показник за 3 роки знизився на 139% та досягнув від’ємних значень;
- коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів протягом досліджуваного періоду зростає великими темпами, приріст за 3 роки склав 640%, це є негативною тенденцією для нашого підприємства;
- індекс постійного активу значно перевищує своє нормативне значення та зростає в динаміці і складає 114% у 2020 році;

- коефіцієнт накопичення зносу має тенденцію до збільшення протягом досліджуваного періоду, приріст за 3 роки складає 10,5%, а це в свою чергу означає що основні засоби підприємства мають високий темп старіння;
- виробничий потенціал досліджуваного підприємства знаходиться на високому рівні;
- коефіцієнт співвідношення позикових і власних має тенденцію до зростання, протягом досліджуваного періоду цей показник отримав приріст за 3 роки 337,5%. Тобто, у 2020 році на 1 гривню власного капіталу в підприємства є 0,28 грн. позикового.

Показники в динаміці по ДП «Украерорух» за 2018-2020 роки можна побачити на рис. 2.6.

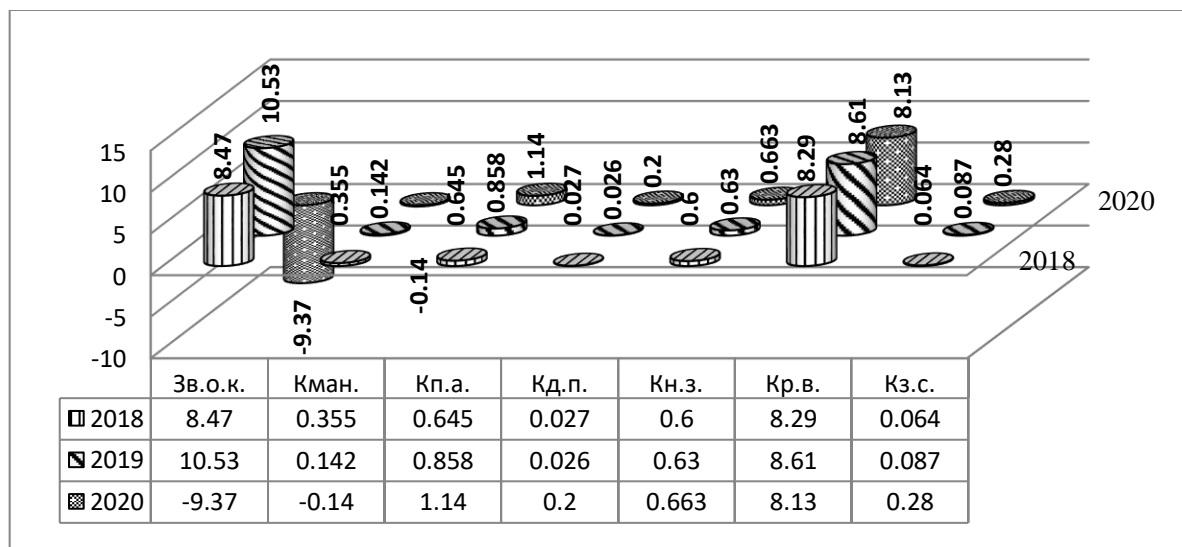


Рис. 2.6 Динаміка показників фінансової стійкості ДП «Украерорух» за інтегральним підходом (2018-2020 рр.)

Джерело: розробка автора

Для повної і загальної оцінки фінансової стійкості за інтегральним підходом використовують такий показник:

$$\Phi_c = \frac{(1+2K_{д.п.} + 3_{Зв.о.к.} + 1:K_{з.с.} + K_{р.в.} + K_{п.а.})^1}{(1+2K_{д.п.} + 3_{Зв.о.к.} + 1:K_{з.с.} + K_{р.в.} + K_{п.а.})^0} - 1 \quad (2.9)$$

Розрахуємо цей показник за 2020 рік:

$$\Phi_c = \frac{1+2*0,02-9,37+1:0,028+8,13+1,14}{1+2*0,026+10,53+1:0,087+8,61+0,858} - 1 = \frac{4,87}{32,54} - 1 = -0,85 < 0$$

Отже, потрібно як найшвидше прийняти рішення щодо відновлення фінансової стійкості на підприємстві, так як фінансова стійкість стрімко зменшується.

Якщо вибрати найбільш доцільний метод, то на мою думку підходить інтегральний. Він найкраще показує на зниження фінансової стійкості підприємства та дає для нас більш повну інформацію про стан підприємства за кожним окремим показником. Згідно інтегрального показника ми спостерігаємо не відповідність показників нормативам, та в кінцевому випадку як фінансовий результат маємо збиток в 2020 році.

Для того щоб покращити фінансову стійкість на підприємстві, нам потрібно:

- нам потрібно визначити причини та фактори, які спричинили її зниження;
- створити стабілізаційну стратегію на підприємстві, та усунути фактори які підірвали фінансову стійкість підприємства;
- визначити та дослідити вплив зовнішніх та внутрішніх чинників на фінансову стійкість підприємства;
- оптимізувати структуру капіталу;
- зробити так щоб підприємство стало більш привабливим для інвесторів;
- коректно аналізувати та розподіляти затрати на підприємстві;
- в помірних розмірах залучити кошти кредиторів, щоб повністю розкрити потенціал підприємства;
- інтегрувати управління на прикладі європейських компаній з великим досвідом;
- згідно розрахунків ми спостерігали технічне обладнання застаріле, потрібно робити технічне переоснащення та оновлювати основні засоби;
- платіжна дисципліна компанії;
- на підприємстві існує велика дебіторська заборгованість, це потрібно моніторити та вирішувати з компаніями які завинили кошти;
- потрібно проводити повний та системний аналіз партнерів;

- можливе застосування послуг факторингу;
- потрібно негайно вводити механізми по стабілізації фінансового стану підприємства.

2.3. Оцінка ймовірності банкрутства ДП «Украерорух»

Для того щоб оцінити ймовірність банкрутства, ми візьмемо найпопулярнішу модель в Україні.

Ця модель називається універсальною дискримінантною функцією на базі фінансових коефіцієнтів вибіркового комплексу українських компаній. Або ж по іншому цю модель називають моделлю О.О. Терещенка, роблять цю модель на основі матричних моделей комплексної оцінки фінансового стану підприємства. Застосуємо цю модель до ДП «Украерорух» за 2018–2020 рр. (табл. 2.11).

Таблиця 2.11

Оцінка ймовірності банкрутства за універсальною дискримінантною функцією ДП «Украерорух» за 2018-2020 рр.

Показник	2018	2019	2020
1	2	3	4
X1 — cash-flow / зобов'язання	5,69	0,21	-0,89
X2 — валюта балансу / зобов'язання	14,21	12,52	4,55
X3 — прибуток / валюта балансу	0,04	-0,19	-0,29
X4 — прибуток / виручка від реалізації	0,08	-0,32	-0,97
X5 — виробничі запаси / виручка від реалізації	0,01	0,01	0,02
X6 — оборотність основного капіталу	0,53	0,61	0,30
Z	10,53	-2,12	-8,68

Джерело: розробка автора

Вважаємо, за потрібне відмітити такі позитивні сторони дискримінантної моделі О.О. Терещенка: метод є простим та цілком підходить до застосування, а також базується на використанні внутрішніх даних статистики; також ця модель враховує і світову практику; завдяки експлуатації різних перетворень та різновидів основного методу до компаній різних видів діяльності вирішуються проблеми граничного значення коефіцієнтів; також цей метод включає у себе особливості діяльності галузі компанії.

Та все одно цей метод не є досконалим і має свої негативні сторони: немає детальної системи показників та коефіцієнтів фінансової стійкості; досить великий інтервал невизначеності, а саме через це доведеться робити додаткову оцінку для засвідчення стабільного фінансового стану.

Отже, за 2018-2020 роки ДП «Украерорух» має не стабільний фінансовий стан, а в 2020 році взагалі ми бачимо істотне погіршення показників. ДП «Украерорух» є напівбанкрутом, так як показники досягли 0.

За моделлю Альтмана на основі показників в таблиці 2.12, інтегральний показник є досить високим, а це значить що ймовірність банкрутства є низька на підприємстві.

Таблиця 2.12

**Оцінка ймовірності банкрутства за моделлю Е. Альтмана
ДП «Украерорух» за 2018-2020 рр.**

Показник	2018	2019	2020
1	2	3	4
<i>A</i> — робочий капітал / загальна вартість активів	0,36	0,21	0,10
<i>B</i> — чистий прибуток / загальна вартість активів	-0,02	-0,19	-0,29
<i>C</i> — чистий дохід / загальна вартість активів	0,53	0,61	0,30
<i>D</i> — ринкова капіталізація компанії (ринкова вартість акцій) / сума заборгованості	13,19	11,52	3,55
<i>E</i> — обсяг продажу / загальна вартість активів	0,53	0,61	0,30
<i>Z</i> (інтегральний показник рівня загрози банкрутства)	10,6	9,52	3,134
Ймовірність банкрутства	Дуже низька	Дуже низька	Дуже низька

Джерело: розробка автора

Але, при ігноруванні суттєвої розповсюдженості методу Альтмана та величезної кількості плюсів, вчені виділяють й недоліки. Не беручи до уваги відносно просту модель Альтмана для передбачення кризового стану компанії, використання моделі в тій формі, що існує, не дає повної можливості отримати коректну оцінку в теперішніх умовах.

Мінусом є також те, що цей метод Альтмана розроблений на основі даних 50-х років попереднього століття й на даний момент, скоріш за все, є неактуальним, а отже через істотні зміни розвитку сучасної економіки вважається за потрібне їх регулярна перевірка на нових вибірках даних для отримання точніших результатів, які слугують основою для прийняття управлінських рішень.

Цю ж ситуацію ми спостерігаємо і в моделі Романа Ліса (табл.2.13).

Головною перевагою цієї моделі є легкість та простота розрахунку. Також мушу вказати, що існують в цій моделі і мінуси, ця модель більш інтегрована під економічні моделі розвитку західних країн.

І не зовсім коректно її застосовувати в даному випадку, але зважаючи що наша країна розвивається та переходить поступово на європейські стандарти під час карантинних обмежень, ми не можемо оминати дану модель.

Таблиця 2.13

Оцінка ймовірності банкрутства за моделлю Р. Ліса

ДП «Украерорух» за 2018-2020 рр.

Показник	2018	2019	2020
1	2	3	4
X1 – відношення обігового капіталу до суми активів	0,35	0,13	0,10
X2 – відношення операційного прибутку до суми пасивів	0,04	-0,24	-0,30
X3 – відношення нерозподіленого прибутку до суми пасивів	-	-	-

Закінчення таблиці 2.13

1	2	3	4
X4 – відношення власного капіталу до позикового	13,2	11,52	3,55
Z	0,039	-0,002	-0,02

Джерело: розробка автора

Пороговим значенням для даної моделі є показник 0,037, а це свідчить про те, що в 2020 році компанія знаходиться на межі банкрутства.

Для того щоб здійснити повноцінний прогноз ймовірності банкрутства ДП «Украерорух» за визначені періоди з 2018 по 2020 рік (табл. 2.14).

Таблиця 2.14

**Оцінка ймовірності банкрутства за моделлю Таффлера
ДП «Украерорух» за 2018-2020 рр.**

Показник	2018	2019	2020
1	2	3	4
X1 – відношення операційного прибутку до короткострокових зобов'язань	0,99	-4,3	-0,30
X2 – відношення обігових активів до суми зобов'язань підприємства	5,01	1,63	0,10
X3 – відношення короткострокових зобов'язань до суми активів	0,036	0,06	0,06
X4 – відношення виручки від реалізації до суми активів	0,53	0,61	-0,31
Z	1,27	-1,96	-0,18

Джерело: розробка автора

У підприємства погані перспективи в майбутньому, показники досягли нижче критичного значення, в 2020 році цей показник склав -0,18, а це в свою чергу означає що банкрутство можливе.

Хоча слід зазначити, що показник в 2019 році знаходився на позначці - 1,96, в порівнянні з 2020 роком цей показник значно покращився.

Отже керівництво компанії шукає шляхи для покращення, але цього на даному етапі не достатньо. Тобто компанія ще і досі знаходиться на межі банкрутства.

Здійснити прогноз ймовірності банкрутства можна також за моделлю Чессера (табл. 2.15).

Таблиця 2.15

**Оцінка ймовірності банкрутства за моделлю Чессера
ДП «Украерорух» за 2018-2020 рр.**

Показник	2018	2019	2020
1	2	3	4
X1 — частка готівки та короткострокових фінансових вкладень у активах	0,008	0,02	0,006
X2 — відношення нетто-продажів до найбільш ліквідних активів	2,17	7,13	4,28
X3 — відношення бруutto-доходів до загальної суми активів	0,12	0,03	0,3
X4 — частка всієї заборгованості до суми активів	0,06	0,08	0,22
X5 — відношення основного капіталу до чистих активів	0,65	0,86	0,78
X6 — частка обігового капіталу та нетто-продажів	0,78	0,35	0,34
Y	-2,7	-1,97	-2,94
P	0,94	0,88	0,95

Джерело: розробка автора

Якщо показник P знаходиться на рівні 0,5 то це є його граничне значення. Тобто, якщо показник P є більшим ніж 0,5, то можна стверджувати що ймовірність банкрутства підприємства є досить високою. На досліджуваному підприємстві показник знаходиться на рівні 0,95, а отже підприємство має високу ймовірність банкрутства. Також ми повинні зазначити, що в нашій

країні ця модель застосовується рідко, так як в даній моделі не враховуються особливості галузі підприємства та форма бізнесу.

Заключною моделлю розглянутою мною, являється модель Бівера (табл. 2.16). Згідно цієї моделі якщо показник знаходиться на рівні 0,2 протягом двох-трьох років, це говорить нам про те що у нас є зменшення величини чистого фінансового результату: прибутку, яке підприємство використовує для розвитку власного виробництва. Отже, в такому випадку ми маємо ознаки незадовільної структури балансу.

Таблиця 2.16

Оцінка ймовірності банкрутства за моделлю Бівера

ДП «Укранерорух» за 2018-2020 рр.

Показник	2018	2019	2020
1	2	3	4
Кб	0,65	-1,54	-0,99
Ксash-flow	0,49	51,29	-1,46
Рентабельність активів (збитковість), %	-2,25	-19,32	-38,0
Фінансовий леверидж	0,027	0,026	0,20
Коефіцієнт покриття активів чистим оборотним капіталом	0,33	0,13	0,10
Коефіцієнт покриття	11,39	3,73	1,65

Джерело: розробка автора

Даний метод, а саме метод грошових потоків ми використовуємо для того, щоб мати змогу знайти чисті грошові потоки, які залишились у володінні підприємства.

Згідно даної моделі досліджуване підприємство має нормальний фінансовий стан, ймовірність банкрутства є, але на даному етапі підприємство не є банкрутом. Протягом досліджуваного періоду підприємство показує негативний показник рентабельності активів, та знаходиться на крайній межі банкрутства. Даний показник за досліджуваний період показує стрімке погіршення в 2018 році він знаходився на рівні -2,25, а в 2020 році цей показник досяг відмітки в -38.

Згідно коефіцієнта фінансового левериджу досліджуване підприємство ДП «Украерорух» має негативні показники, та за декілька років (2-3 роки) може стати банкрутом.

Якщо взяти до уваги показник покриття, то підприємство має стабільний фінансовий стан. Але протягом досліджуваного періоду показник має негативну тенденцію до зниження.

Висновки до розділу 2

1. Можемо зробити висновок що у 2018-2020 роках баланс є не абсолютно ліквідним, а саме це і означає що середньострокові борги до 1 року значно перевищують активи із середньою ліквідністю.

2. Провівши розрахунки за три періоди з 2018 по 2020 роки, можемо зазначити що підприємство має нормальну та абсолютну фінансову стійкість за трикомпонентним показником.

3. Зважаючи на те що керівництво компанії не залучає кошти чи не запрошує інвесторів. Запас стійкості фінансового стану підприємства за досліджувані періоди постійно знижується, та на кінець 2020 року фінансової стійкості вистачає на -78 днів.

4. Для того щоб покращити фінансову стійкість на підприємстві, нам потрібно:

- нам потрібно визначити причини та фактори, які спричинили її зниження;
- створити стабілізаційну стратегію на підприємстві, та усунути фактори які підірвали фінансову стійкість підприємства;
- визначити та дослідити вплив зовнішніх та внутрішніх чинників на фінансову стійкість підприємства;
- оптимізувати структуру капіталу;
- зробити так щоб підприємство стало більш привабливим для інвесторів;
- коректно аналізувати та розподіляти затрати на підприємстві;

- в помірних розмірах залучити кошти кредиторів, щоб повністю розкрити потенціал підприємства;
 - інтегрувати управління на прикладі європейських компаній з великим досвідом;
 - згідно розрахунків ми спостерігали технічне обладнання застаріле, потрібно робити технічне переоснащення та оновлювати основні засоби;
 - платіжна дисципліна компанії;
 - на підприємстві існує велика дебіторська заборгованість, це потрібно моніторити та вирішувати з компаніями які завинили кошти;
 - потрібно проводити повний та системний аналіз партнерів;
 - можливе застосування послуг факторингу;
- потрібно негайно вводити механізми по стабілізації фінансового стану підприємства.

5. За 2018-2020 роки ДП «Украерорух» має не стабільний фінансовий стан, а в 2020 році взагалі ми бачимо істотне погіршення показників. ДП «Украерорух» є напівбанкрутом, так як показники досягли 0.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ ЗДІЙСНЕННЯ САНАЦІЇ ТА ОЗДОРОВЛЕННЯ ПІДПРИЄМСТВА ДП «УКРАЕРОРУХ»

3.1. Превентивні заходи механізму запобігання банкрутства на підприємстві

Останні 12 років були справді складними для української економіки, оскільки до її хронічних проблем додався негативні наслідки світової кризи 2007-2008 рр., війни на Донбасі, анексії частини території, політичної нестабільності та динаміки розвитку бізнесу та фінансового стану.

З 2009 року спостерігається тенденція до скорочення кількості підприємств в Україні, лише у 2013 та 2018 роках спостерігалось незначне покращення.

Така тенденція на фоні скорочення збиткових підприємств може свідчити про те, що значна частина суб'єктів господарювання так чи інакше припинила свою діяльність через збитковість та пов'язані фінансові проблеми. Це свідчить про несприятливий вплив зовнішніх факторів на бізнес-середовище. Незважаючи на постійне зменшення частки збиткових підприємств з 2010 р. Основні фінансові показники свідчать про погіршення фінансового стану підприємств.

До вищеописаних проблем додалися негативні наслідки пандемії 2020 року. Їх ще належить оцінити та проаналізувати, але закриття частини малих і середніх підприємств, значна втрата доходів, збільшення кількості збиткових підприємств очевидні. Говорячи зараз про це, не будемо також забувати про війну в Україні.

На мою думку, такі ситуації відбуватимуться частіше, це призведе до зміни форматів та бізнес-моделей підприємництва, структури зайнятості тощо.

Проте необхідність удосконалення моделей управління на підприємствах, впровадження ризик-орієнтованих підходів, орієнтації на забезпечення виживання та безпеки в турбулентному середовищі є абсолютно очевидною.

Контроль є невід'ємним і завершальним етапом процесу управління на підприємстві, в рамках якого відбувається перевірка досягнутих результатів, ступеня і якості виконання прийнятих рішень та обґрунтування заходів щодо подальшого розвитку.

Системність та якість контролю суттєво впливає на стан фінансової дисципліни, якість кадрів усіх функціональних підрозділів, що визначає динаміку та можливості розвитку підприємства. Враховуючи, що платоспроможність є визначальною характеристика фінансового стану, яка визначає потенційну загрозу банкрутства, контроль її рівня безпосередньо впливає не тільки на темпи розвитку підприємства, але є необхідною умовою його виживання та існування.

Виходячи з того, що платоспроможність визначається як здатність своєчасно та в повному обсязі виконувати зобов'язання перед контрагентами без порушення операційної діяльності, основним напрямком такого контролю є показники платоспроможності та фактори її формування.

З позицій системного підходу контроль платоспроможності як складову управління підприємством можна охарактеризувати наступним чином (табл. 2).

Контроль платоспроможності є наскрізним відповідно до концепції тотального управління грошовими коштами, яку свого часу запропонував А. Кінг. Це означає, що в процесі такого контролю бере участь не тільки власник (як головний стейкхолдер, який зацікавлений у бізнесі розвиток, збільшення його вартості та уникнення банкрутства) і фінансовий відділ, до функцій якого входить забезпечення платоспроможності, а також керівники основних центрів фінансової відповідальності та «власники» процесів, діяльність яких прямо чи опосередковано впливає на її рівень.

Так, керівник комерційного відділу повинен контролювати обсяги реалізації продукції, умови її погашення, відповідати за відбір потенційних боржників.

Відділ закупівель має відслідковувати та контролювати рівень утримуваних запасів, швидкість їх оборотності, забезпечувати прийнятний вибір постачальників, які відповідають цільовим критеріям вартості товарного

кредиту тощо. Комплексність керування забезпечується поєднанням процедур керування на окремих контурах керування.

Таким чином, стратегічний контроль платоспроможності спрямований на реалізацію стратегічних завдань підприємства, необхідною умовою досягнення яких є стабільна платоспроможність підприємства. Така стабільність є ключем до уникнення банкрутства.

Важливим показником ймовірності банкрутства та розвитку кризи є показник «Вартість чистих активів», який розраховується як різниця між активами та пасивами підприємства.

Таким чином, цей показник є важливим показником стратегічного контролю платоспроможності. Він, у свою чергу, суттєво визначається величиною чистого грошового потоку від операційної діяльності та коефіцієнтом його реінвестування, який також має бути включений до показників стратегічного контролю платоспроможності.

Для того щоб ввести превентивні заходи запобігання банкрутства на підприємстві, ми повинні повністю ознайомитися зі системними елементами контролю та їх функціями, які зображені на таблиці 3.1.

Таблиця 3.1

Елементи системи контролю платоспроможності підприємства

Елементи	Контроль
1	2
Об'єкти	Показники платоспроможності та фактори її формування
Предмети	Власники; Директор; фінансовий директор; фінансові менеджери; Керівники центрів фінансової відповідальності;
Призначення	Виявлення відхилень планового рівня платоспроможності та обґрунтування заходів реагування щодо забезпечення стійкої платоспроможності як умови фінансової безпеки підприємства.

Закінчення таблиці 3.1

1	2
Функції	-моніторинг процесу виконання фінансових рішень на місцях платоспроможності; -вимірювання відхилень фактичних показників платоспроможності від цільових; -виявлення проблем у забезпеченні платоспроможності за масштабами виявлених відхилень; -розробка рішень щодо стабілізації рівня платоспроможності; -коригування цільових параметрів платоспроможності
Функціональні напрямки	-контроль стану та структури активів, рівня їх ліквідності; -контроль стану зобов'язань підприємства; -контроль грошових потоків; -контроль персоналу, діяльність якого впливає на рівень платоспроможності; -контроль бізнес-процесів, що впливають на формування платоспроможності підприємства.
Складові управління за контурами управління.	-Стратегічний контроль; -поточний контроль; -оперативний контроль.

Джерело: розробка автора

Постійний контроль платоспроможності має забезпечити поточну платоспроможність у процесі виконання поточних фінансових планів. Основною спрямованістю такого контролю є структура та ліквідність оборотних активів, структура поточних зобов'язань, збалансованість грошових потоків підприємства.

Тому основними показниками такого контролю, на мою думку, мають бути співвідношення окремих видів оборотних активів, структура поточних зобов'язань, коефіцієнти загальної, проміжної та абсолютної ліквідності, коефіцієнт ліквідності грошового потоку, коефіцієнт якості грошового потоку, відсоток. коефіцієнт ставок, поточна вартість зобов'язань.

Також у межах поточного контролю доцільно здійснювати моніторинг стану господарських процесів, які впливають на рівень платоспроможності:

процес укладання кредитних договорів, кредитні нормативи, своєчасність та достовірність звітності тощо.

Оперативний контроль платоспроможності орієнтований на забезпечення оперативної платоспроможності та недопущення касових розривів під час виконання розроблених бюджетів.

Тому в рамках цього контуру доцільно відслідковувати обсяги надходжень і видатків готівки в розрізі окремих платежів, ступінь охоплення окремих категорій (за пріоритетністю) платежів, обсяг і частоту нестачі готівки.

Отже, основним напрямком контролю є рівень синхронності грошових потоків.

Короткий опис контролю платоспроможності в межах окремих схем контролю наведено в таблиці 3.2.

Таблиця 3.2

Характеристика контролю платоспроможності підприємства на контурах управління

Контроль управління	Фокус контролю	Період контролю	Індикатори контролю
1	2	3	4
Стратегічний	Довгострокова платоспроможність в рамках реалізації стратегічних планів	1 рік	Вартість чистих активів; Чистий грошовий потік від операційної діяльності; Коефіцієнт реінвестування чистого грошового потоку
Поточний	Поточна платоспроможність в межах виконання поточного фінансового плану	1 квартал	Структура оборотних активів; Рівень ліквідності оборотних активів; Структура поточних зобов'язань; Вартість поточних зобов'язань; Коефіцієнти покриття; Коефіцієнт ліквідності грошового потоку; Коефіцієнт якості чистого грошового потоку від операційної діяльності;
Операційний	Операційна платоспроможність в межах бюджетів	1 місяць, квартал, тиждень, день	Обсяги надходжень грошових коштів за контрагентами та строками; Обсяги витрачання коштів за контрагентами та строки; Коефіцієнти виконання окремих платежів за їх черговістю; Обсяги, частота нестачі готівки

Джерело: розробка автора

Кожен вид контролю платоспроможності має свою систему методів, вибір яких здійснюється відповідно до мети та спрямованості контрольних процедур (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Методи контролю платоспроможності підприємства

Тип контролю	Час	Інструменти контролю
1	2	3
Стратегічний	Рік	збалансована система показників, стратегічні карти, "цільова воронка", KPI, GAP - аналіз, SWOT-аналіз, теорія обмежень, карта ризиків
Поточний	Квартал	Відповідність, аналіз ABC, аналіз XYZ, метод контрольної діаграми, метод червоної лінії
Операційний	Протягом місяця з довільною деталізацією	Платіжний календар, ранжування

Джерело: розробка автора

Таким чином, на стратегічному рівні контролю необхідно застосовувати методи порівняння, які дозволяють виявити відхилення фактичного рівня платоспроможності від стратегічних цілей, кращих ринкових практик, конкурентів, актуалізувати можливості та загрози платоспроможності підприємства, визначити основні чинники його формування. Результати такого контролю є основою для коригування стратегії розвитку, зокрема фінансової, або окремих шляхів і засобів її реалізації.

На тактичному рівні, на мій погляд, доцільно використовувати такі інструменти, як ABC-аналіз, XYZ-аналіз, метод червоної лінії, що дозволяє ранжувати запаси, поточну дебіторську заборгованість за різними критеріями значущості. Поступливість можна розглядати як важливий інструмент тактичного контролю.

В європейських країнах комплаєнс-система є частиною практично всіх галузей держави: медицини, торгівлі, фінансових і страхових організацій, виробничих підприємств, банківських установ та ін. В Україні відсутній комплаєнс контроль та управління.

Проте він активно використовується в банківській сфері та впроваджується індивідуально в реальному секторі.

Згідно з визначенням Національного банку України комплаєнс-ризик – це ймовірність збитків/санкцій, додаткових збитків або втрати запланованого доходу чи втрати репутації внаслідок недотримання законодавства, нормативних актів, ринкових стандартів, правил добросовісної конкуренції, корпоративних етики, конфлікту, а також внутрішньобанківських документів банку. Тобто комплаєнс спрямований на контроль процесів і персоналу, який їх здійснює, на правильність, правильність, цілісність. Такий інструмент, на нашу думку, є доцільним для підприємств реального сектору економіки.

Це не тільки ефективний інструмент для контролю та запобігання ризику банкрутства, але й важливий інструмент для вирішення агентських конфліктів. Тому цей інструмент особливо актуальний для публічних компаній.

Метод Ісікава (ялинка) спрямований на контроль факторів платоспроможності / формування неплатоспроможності, оскільки дозволяє виявити причинно-наслідкові зв'язки між рівнем платоспроможності, процесами, змінами зовнішнього середовища тощо.

Основними інструментами оперативного контролю платоспроможності є платіжний календар і ранжування платежів. Ранжування дозволяє зосередитися на найбільш пріоритетних платежах, які, з одного боку, забезпечують нормальний ритм операційної діяльності (надходження від основних дебіторів; розрахунки з основними постачальниками), а з іншого – уникають санкцій і штрафів (сплата податків), заробітна плата, проценти за кредит) та основна сума боргу за банківським кредитом).

Платіжний календар дозволяє щодня проводити звірку планових платежів з фактичним рухом грошових коштів, виявляти «розриви» в ліквідності, їх причини.

Виявлені в процесі контролю відхилення необхідно оцінити та розробити заходи реагування. За наявними дослідженнями такі відхилення класифікуються на «позитивні», «припустимі», «негативний», «критично

негативний" [4]. На нашу думку, така градація шкали відхилень має бути доповнена їх ідентифікацією по контуру контрольних процедур (рис. 3.1).




Контур управління	Шкала відхилень			Вектор зміни відхилення по контурах
	Позитивний	Негативні, але допустимі	Негативний, але вже критичні	
Стратегічний	Позитивний	Негативні, але допустимі	Негативний, але вже критичні	
Поточний	Позитивний	Негативні, але допустимі	Негативний, але вже критичні	
Операційний	Позитивний	Негативні, але допустимі	Негативний, але вже критичні	
Вектор відхилення масштабу				

Рис. 3.1. Типологія відхилень у стані платоспроможності підприємства

Джерело: розробка автора

Якщо за результатами контролю виявлено позитивні відхилення або відсутність відхилень у всіх контурах контрольних процедур, підприємству слід підтримувати досягнуті стандарти та діяти на випередження (не допускати порушення платоспроможності на етапі планування). Як правило, розгортання кризи

явища починається з погіршення платоспроможності на операційному рівні. Допуски, на нашу думку, можуть бути «технічними» або «істотними».

Технічні відхилення пов'язані з недосконалим бюджетуванням платежів та фіксацією термінів платежів у договорах. Цей недолік виправляється шляхом удосконалення цих аспектів і не потребує істотних змін у практиці операційної, фінансової, інвестиційної діяльності.

Якщо відхилення пов'язані з настанням ризикованих подій (непередбачених і заздалегідь не оцінених), недосконалою кредитною політикою, то їх можна трактувати як «суттєві», і виникає потреба запровадити хоча б систему «Прискорити дохід – сповільнити витрати» та паралельно працювати над удосконаленням окремих політик управління оборотними активами та поточними зобов'язаннями. Відсутність реакції від компанії і такі відхилення можуть призвести до перетворення їх у «критичний» характер і «переходу» на вищий контур.

Зі збільшенням масштабів відхилень та їх просуванням по контурах управління поглиблюються кризові явища та зростає ймовірність банкрутства, ускладнюється арсенал заходів реагування на них (табл. 3.4).

Таблиця 3.4

Матриця рішень за результатами контролю платоспроможності

Види і масштаби відхилень	Напрямки відповіді
Позитивні відхилення по всіх контурах або їх відсутність	Підтримка досягнутих стандартів
Допустимі експлуатаційні відхилення, відсутність відхилень в інших ланцюгах	-«Прискорення доходів – уповільнення споживання ГК»; -Узгодження рахунків; -Моніторинг кредитної політики
Допустимі оперативні відхилення, допустимі тактичні відхилення, відсутність стратегічних відхилень	-Огляд кредитної політики; -Перегляд політики залучення позикового капіталу;
Критичні оперативні відхилення, допустимі тактичні відхилення	-Пошук шляхів збільшення доходу та оптимізації витрат при наявній потужності (без додаткових інвестицій)
Критичні оперативні відхилення, критичні тактичні відхилення, допустимі стратегічні відхилення	Попередні заходи супроводжуються переглядом механізму діяльності (цінова політика, якість продукції, асортимент товарів у торгівлі тощо).
Критичні відхилення для всіх контурів регулювання	Здійснення антикризових заходів щодо відновлення платоспроможності

Джерело: розробка автора

Звичайно, вибір заходів реагування визначається причинами відхилень і можливістю їх усунення.

Висновок. Інститут банкрутства є важливим атрибутом ринкової економіки, який, з одного боку, «очищає» ринок від неефективних підприємств, а з іншого — має комплексні, часом руйнівні наслідки.

Ефективне регулювання функціонування цього інституту є важливим завданням, яке можна вирішити лише зустрічними зусиллями держави та підприємств.

Держава має створити ефективну законодавчу та інституційну підтримку, яка дозволить максимально захистити інтереси кредиторів і дати можливість неплатоспроможному підприємству одужати та вижити. Підприємство, у свою чергу, має дотримуватись фінансової дисципліни, усвідомлювати фінансову відповідальність та постійно вдосконалювати механізми управління, особливо

превентивні антикризові методи, до яких слід віднести контроль платоспроможності.

Очікується, що запропонований підхід забезпечить комплексний характер контролю платоспроможності як важливої складової превентивного антикризового управління, спрямованого на запобігання банкрутству.

Комплексність досягається узгодженістю контрольних процедур по контурах контролю, диференціацією засобів контролю, виявленням можливих відхилень і способів реагування на них.

3.2. Розробка проекту фінансового оздоровлення підприємства ДП «Украерорух»

Банкрутство – це ситуація, коли зобов'язання перевищують активи компанії, як правило, це відбувається через недостатню капіталізацію, відсутність достатньої кількості готівки, джерела не використовуються належним чином, управління діяльністю є неефективним, продажі падають, а ситуація на ринку погіршується.

Банкрутство відбувається після несплати або ситуації, коли компанія-боржник стає нездатною погасити свої борги. Незважаючи на те, що банкрутство є частиною процесу вибору ринку і може розглядатися як наслідок неспроможності фірми вижити на ринковій конкуренції, воно може спричинити численні згубні наслідки, іноді значного масштабу, у вигляді втрати робочих місць, знищення активів і продуктивності. база.

Як зазначалося раніше, однією з перших передумов банкрутства підприємства є його неплатоспроможність. Коли підприємству не вистачає його обігових коштів для нормального функціонування.

Метою розробки проекту фінансового оздоровлення є зміцнення та відновлення цієї платоспроможності. Фінансовий план оздоровлення підприємства пишеться, коли підприємство вже знаходиться в кризовому стані.

Прогнозування ризику банкрутства набуває все більшого значення для корпоративного управління.

Багато різних моделей використовувалися для прогнозування корпоративного банкрутства. Усі ці методи мають свої сильні та слабкі сторони, і вибір між ними для емпіричного застосування непростий.

В розділі два ми розглядали безліч таких моделей, та давали свою оцінку, а саме моделям: О.О. Терещенка, Е. Альтмана, Р. Ліса, Таффлера, Чессера, Бівера.

Але ще до того, як приступити до складання плану фінансового оздоровлення підприємства, необхідно провести повний аналіз його стану, хоча б кредиторської заборгованості, визначити всі ризики можливого банкрутства. Оскільки якщо не приділити належної уваги всім цим факторам і не визначити ступінь ризику банкрутства підприємства, то це навіть може поставити під сумнів саму можливість фінансового оздоровлення підприємства.

План фінансового оздоровлення – це просто приблизний план того, як ви можете вивести бізнес із кризи. Це документ, який має давати чіткі вказівки, які дії потрібно зробити, щоб вивести компанію з кризи. І якщо ми хочемо, щоб цей план працював і виконував свої функції, він повинен містити максимально точний опис фінансового стану компанії.

Без будь-яких спотворень. Якщо фінансовий директор або інший топ-менеджер компанії намагається спотворити деякі факти, надає недостовірні факти і приховує факти про стан підприємства, то складання плану фінансового оздоровлення підприємства стане неможливим і безглуздим.

Першим етапом підготовки плану фінансового оздоровлення підприємства є аналіз стану фінансової компанії.

Основним завданням аналізу є своєчасне виявлення та усунення недоліків у фінансовій діяльності та пошук резервів покращення фінансового стану підприємства та його платоспроможності.

В умовах ринкової економіки важливу роль у понятті фінансової діяльності підприємства відіграють показники фінансової діяльності:

ліквідність і платоспроможність. Ця система дозволяє дати загальну оцінку і враховує всі аспекти діяльності підприємства.

У зв'язку з цим важливою є оцінка формування фінансових результатів, основним завданням якої можна вважати виявлення причин, що спровокували зниження фінансових результатів, тобто зниження ліквідності та платоспроможності.

Оцінка фінансових результатів є одним із основних аспектів у дослідженні фінансово-господарської діяльності підприємства і необхідна для ретроспективного вивчення фінансових показників та економічного прогнозування.

І дослідження не має зводитися до простого перегляду балансу та звіту про прибутки та збитки підприємства за певними показниками, це має бути глибоке та детальне вивчення всіх показників фінансового стану підприємства.

Розрахунок необхідних фінансових показників і, на мій погляд, головне, аналіз динаміки зміни цих показників протягом кількох років роботи компанії. Бажано, щоб цей період був не менше 2-3 років. Потрібно не тільки розуміти стан підприємства, а й розуміти, яка динаміка простежується. Чи є передумови для поліпшення стану, з чого почалося погіршення і чому.

Без розуміння причин кризи ми ніколи не зможемо скласти план відновлення. Не простеживши динаміку змін, ми не зможемо зрозуміти, чи є у підприємства шанси на відновлення.

Як зазначалося раніше, підготовка плану фінансового оздоровлення не є самоціллю. Адже якщо динаміка показує, що показники тільки погіршуються, якщо зрозуміло, що боротися з причинами кризи через якісь непереборні обставини не вдасться, то немає сенсу у відновленні.

Особливо значущими коефіцієнтами, що характеризують платоспроможність підприємства, є коефіцієнти ліквідності. Ліквідність компанії означає її здатність оплачувати свої короткострокові зобов'язання. Одним із методів, який використовується при оцінці ліквідності, є порівняння окремих елементів пасиву та активу балансу.

Аналізуючи показники, за період з 2018 по 2020 роки ми бачимо, що компанія ДП «Украерорух» у 2018-2020 рр. отримало збиток у розмірі 164451 тис. грн, 1122989 тис. грн. та -1478220 відповідно.

Чистий дохід від реалізації продукції зменшився в 2020 р. на 2156095 тис. грн. в порівнянні з 2018 роком.

Собівартість від реалізації продукції зменшилась в 2020 р. на 622288 тис. грн. (на 22%) в порівнянні з 2018 р. В 2020 році підприємство взагалі отримало збиток 664436 тис.грн.

Спостерігаємо що чистий дохід від реалізації продукції зменшується, в той самий час його собівартість зростає, можна стверджувати що зменшення валового прибутку, зумовлюється зміною цін на реалізовану продукцію або зміною її структури та зростанням самої собівартості.

Фінансовий результат від операційної діяльності зменшився в 2020 році відносно 2019 року на 91553 тис.грн (7%) і склав збиток. Це було зумовлено збільшенням адміністративних витрат в операційній діяльності.

Зменшення чистого фінансового результату ми спостерігаємо під час всього досліджуваного періоду 2018-2020 років. Провівши розрахунки за ці періоди, ми можемо стверджувати що в 2020 р. підприємство отримало збиток, це в свою чергу означає зниження даного показника у 2020 р. на 1313769 тис. грн. (на 79,8%) в порівнянні з 2018 роком.

Збільшення показника, а саме витрати на оплату праці протягом всього періоду. В 2019 та 2018 рр., показник збільшився на 551193 тис. грн., що становить 31,86%. А в 2020 та 2019 рр., показник зменшився на 1006154 тис. грн., що становить 44%.

Середньооблікова чисельність працівників в 2020 порівняно з 2019 роком зменшилась на 203 особи.

Продуктивність праці знизилась на 449,52 тис. грн. (на 55%) в порівнянні з 2019 р. Це зниження говорить про те, що зменшення обсягу продукту в співвідношенні із зростанням витрат праці.

Фондовіддача знизилась у 2019 році в порівнянні з 2020 роком знизилась на 0,53 грн. (54%). Таке зниження говорить нам про те, що саме основні засоби

використовувалися не ефективно в попередніх періодах, порівнюючи з 2020 роком.

Рентабельність виробництва продукції у 2020-2019 рр. знизилася на 130%.

Однією з головних умов успішного функціонування підприємства на ринку є ефективне управління фінансами.

Оцінка фінансового стану компанії дає змогу оцінити:

- ступінь фінансової стійкості.
- рівень платоспроможності та ліквідності
- рентабельність його капіталу;
- рівень ділової активності;
- майновий стан суб'єкта господарювання;
- ступінь фінансової стійкості.

По суті, ліквідність підприємства означає ліквідність його балансу. Ліквідність балансу може бути виражена в ступені покриття зобов'язань підприємства його активами. Термін конвертації цих зобов'язань у гроші відповідає даті погашення зобов'язань. Також ліквідність може означати безумовну платоспроможність підприємства і при цьому має на увазі постійний баланс між активами і пасивами як в загальній сумі, так і в частині наступу.

Аналіз ліквідності балансу складається з порівняння коштів за активами, які згруповані за їх ліквідністю та розташовані в порядку зменшення ліквідності, із зобов'язаннями, які об'єднані відповідно до строків погашення та відповідно до збільшення строків погашення, а саме:

– Найбільш ліквідні активи, а саме грошові кошти та цінні папери. Усі вони повинні бути більшими або дорівнювати найтерміновішим зобов'язанням (кредиторська заборгованість);

– Активи, що швидко реалізуються, а саме дебіторська заборгованість та інші активи. Усі вони повинні бути більшими або дорівнювати короткостроковим зобов'язанням, а саме короткостроковим кредитам і позиковим коштам;

– Активи, що повільно реалізуються, а саме запаси та витрати, крім відстрочених платежів. Усі вони повинні бути більшими або дорівнювати довгостроковим зобов'язанням, а саме довгостроковим кредитам і позиковим коштам;

– Важкореалізовані активи, а саме нематеріальні активи, основні засоби, обладнання. Вони повинні бути меншими або дорівнювати постійним пасивам, а саме джерелам власних коштів.

Якщо всі ці умови виконуються, то баланс можна вважати повністю ліквідним. Однак якщо хоча б одна або кілька умов не виконується, то ліквідність балансу більш-менш відрізняється від абсолютної.

Якщо логічніше було б не намагатися оздоровити підприємство, а розпродати все, що у нього є, і максимально розплатитися з кредиторами, то варто запропонувати цей варіант власникам, пояснивши свою думку.

І, можливо, власники вирішать навіть не намагатися покращити свій бізнес, а звести наслідки до мінімуму.

Але якщо результати цього аналізу покажуть, що компанія має шанси вийти з фінансової кризи та відновити свою платоспроможність, то слід розробити детальний план, як це можна зробити.

Наприклад, шляхом мобілізації внутрішніх ресурсів. Якщо цього недостатньо для виконання поточної цілі, то може бути прийнято рішення про залучення додаткових (позикових) ресурсів. Але, як на мене, перш за все, приймаючи рішення про запозичення коштів, необхідно чітко розуміти, що таким чином ми збільшуємо свою таку велику кредиторську заборгованість.

Відповідно, має бути глибше розуміння того, що найближчим часом компанія отримає нові замовлення і, як наслідок, фінансові ресурси, щоб поступово повернути не лише поточну заборгованість, а й ту, яку компанія отримає в стадії кризи.

Результати розрахунків фінансового оздоровлення, повинні відповідати програмі збуту, плану виробництва та фінансовому плану.

Особливу увагу в цьому плані слід приділити розділам, в яких описується діяльність компанії в таких сферах, як маркетинг і продажі.

Багато хто приділяє мінімальну увагу цим розділам, оскільки вважають, що фінансовий розділ є основою. Але це не так. Як уже було мною сказано, одним із найважливіших критеріїв є саме збільшення виручки. А це можливо тільки при збільшенні продажів. І саме за це відповідають відділи маркетингу та продажів.

Проведений аналіз показує, що величина виручки від реалізації протягом 2018-2020 років мала тенденцію до зменшення (див. рис. 3.1).

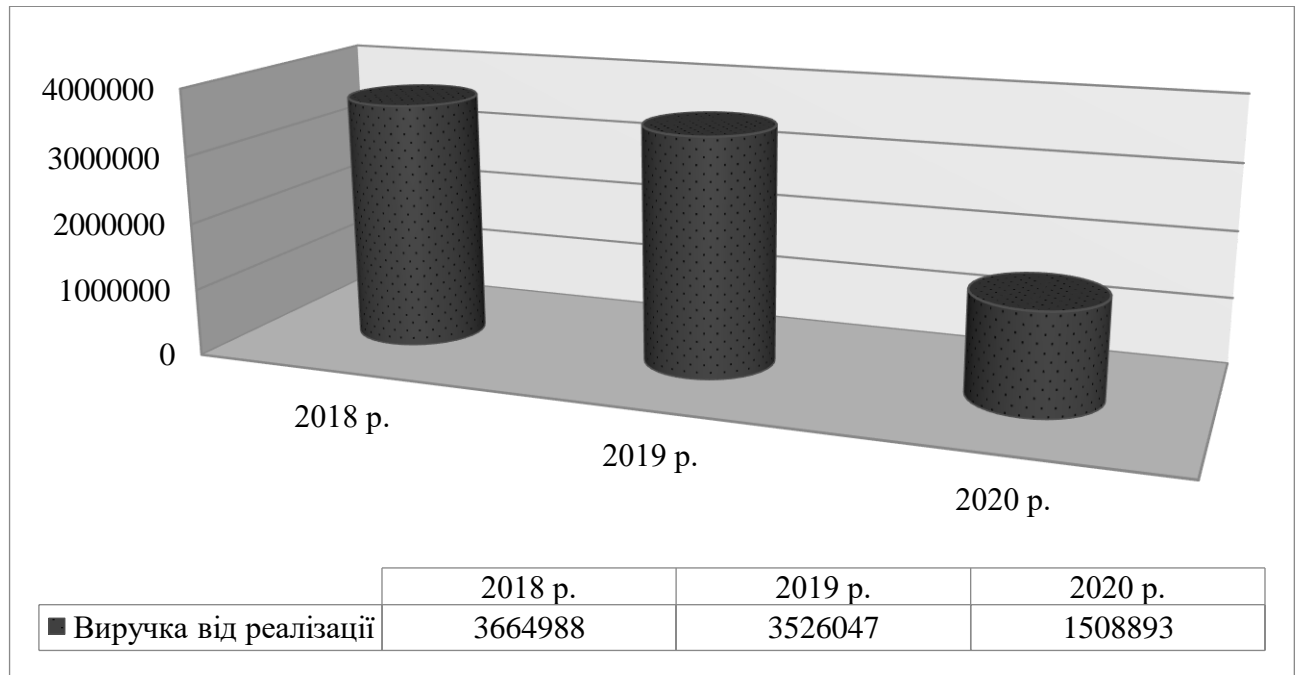


Рис. 3.2 Динаміка виручки від реалізації ДП «Украерорух» за 2018-2020 р.

Джерело: розробка автора

Отже, як ми бачимо з рисунка, підприємство на даному етапі не реагує на різке зменшення виручки. Про це свідчить динаміка за 3 роки, але слід пам'ятати що на початку 2020 році сталася криза, пов'язана з COVID-19. При складанні плану про продаж не варто забувати, що будь-яке підприємство має свою специфіку. І ігнорувати це не можна. Дана криза боляче вдарила по авіації та туризму. Але є інша сторона, підприємство не підготувалося до цієї кризи, хоча мало час для цього.

Отже, при складанні плану обсяги продажів не були детально вивчені і правильно спрогнозовані, враховуючи кризу, тому план підприємства виходу з кризи був не правильний.

Щоб цього більше не допустити, при розробці цих розділів необхідно врахувати низку питань, а саме:

- Визначення попиту на вироблену продукцію або вироблені роботи. Звичайно платоспроможний, оскільки попиту неплатоспроможного просто не існує;
- Маркетингове дослідження. Визначення можливостей існуючого товарного ринку, а також виділення власного сегмента на цьому ринку;
- Вивчити вплив конкуренції та інших факторів. Таким фактором може бути, наприклад, державне регулювання;
- Прогнозування продажів і розвиток маркетингової стратегії. Ця стратегія охоплює такі елементи, як ціноутворення, організація збуту, реклама, система стимулювання збуту тощо.

Компанія на даному етапі відповідає показникам ліквідності, які дають можливість здійснювати з підприємством ДП «Украерорух» фінансові та кредитні відносини.

Підприємство є відносно ліквідним, так як активи з середньою ліквідністю перевищують середньотермінові борги.

Платоспроможність підприємства знаходиться на нормальному рівні, значення знаходяться в нормативних значеннях. Отже, підприємство має можливість виплатити всі свої зобов'язання.

В 2020 році підприємство не має абсолютно ліквідного балансу, а отже треба приймати заходи, щодо його стимулювання.

Отже, що ми можемо запропонувати для того щоб підвищити ліквідність підприємства: збільшити величину грошових коштів, зменшити поточні зобов'язання, зменшити вартості запасів та збільшити вартість оборотних активів. Якщо ми зможемо сприяти на вище вказані показники, ми досягнемо ліквідності.

Констатуючи аналіз фінансових показників діяльності підприємства, можемо сказати що сама структура балансу є задовільною, але має негативну та стрімку тенденцію до зменшення. Запас фінансової стійкості залишається не на довго.

Одним з ключових показників є отриманий прибуток, показники рентабельності можуть показати нам рівень прибутковості підприємства, а саме його співвідношення прибутку до витрат.

На рис 3.3 ми спостерігаємо негативну тенденцію в динаміці, показники рентабельності власного капіталу та активів стрімко знижуються.

Ми можемо сприяти збільшенню рентабельності, за допомогою:

- збільшення обсягів реалізації продукції;
- модернізація обладнання;
- ефективне використання основних фондів;
- впроваджувати сучасні технології;
- оптимізувати структуру капіталу
- підвищення якості продукції, а отже і підвищення конкурентноспроможності
- розробка маркетингової політики.

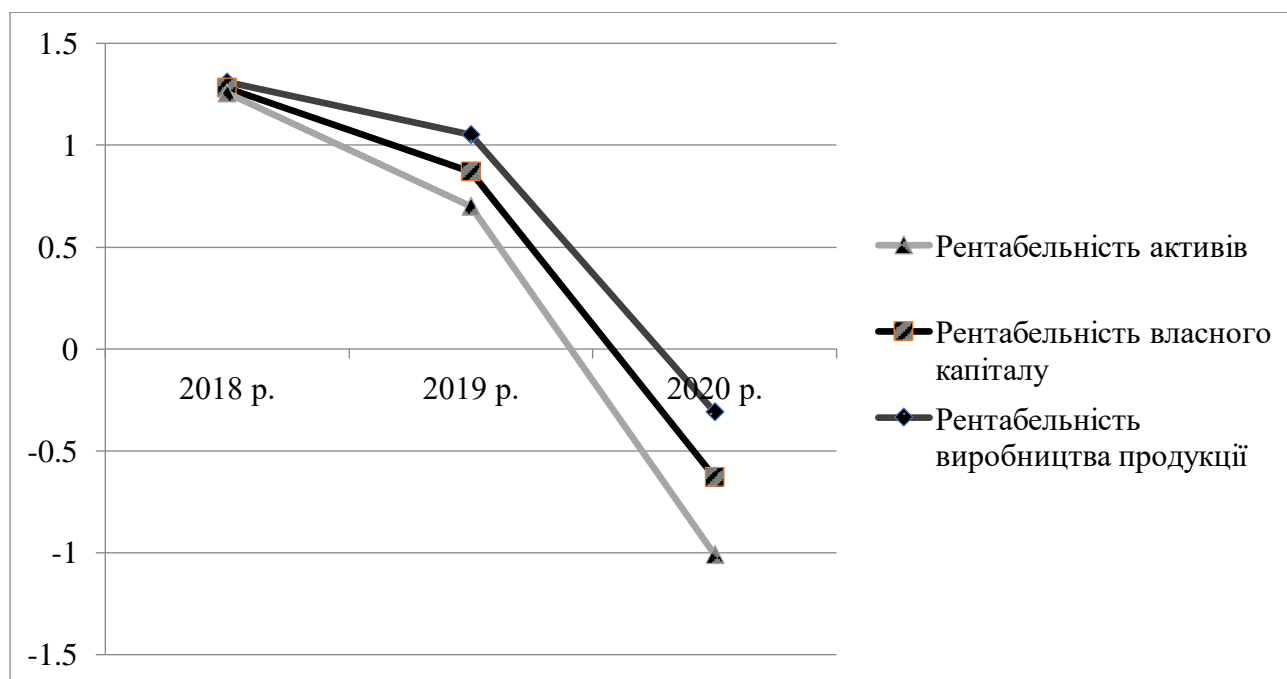


Рис. 3.3 Динаміка коефіцієнтів рентабельності ДП «Украерорух» за 2018-2020р.

Джерело: розробка автора

На першому етапі розробки плану я повинен переконатися, що ціни, які вже склалися на підприємстві на даний момент, не тільки забезпечують роботу

підприємства «на нуль», але й забезпечують прибуток, необхідний для подальшого нормального функціонування.

Іншими словами, необхідно розуміти, що встановлені на підприємстві ціни на продукцію чи послуги просто забезпечують роботу компанії на беззбитковості, а також забезпечують вільний фінансовий потік.

Також є ризик, що проблема не в заниженні цін, а у великій кількості необґрунтованих і непотрібних витрат.

Якщо ця умова не виконується, слід вивчити додаткові можливості для розширення частки ринку, а також спланувати заходи щодо зниження витрат виробництва.

Також, крім відділу маркетингу та продажів, не варто забувати про не менш важливий виробничий відділ. Він повинен мати чіткий план виробництва.

Виробничий план, повинен відображати такі параметри, як:

- загальні підходи до виробництва;
- характеристика основних технологічних процесів, які широко застосовуються у виробництві;
- характеристика матеріально-технічної бази виробництва;
- відображення основних видів використовуваної сировини та енергетичних ресурсів;
- основні постачальники.

При формуванні зведеного кошторисного розрахунку і калькуляції слід враховувати результати виконання заходів, які спрямовані на зниження собівартості продукції.

Як зазначалося раніше, основним завданням фінансового плану є розрахунок і відображення очікуваних фінансових результатів. Вже на їх основі приймається рішення або про вдосконалення підприємства, або про припинення діяльності, розпродаж усіх наявних активів, погашення боргів, а якщо залишаться гроші, то і виплату дивідендів учасникам.

Сьогодні, перед керівниками ДП «Укранерорух» стоять важливі завдання:

- робити систематичний та повний аналіз фінансового стану підприємства;

- вчасно реагувати на зміну в показниках, приймати комплекс заходів, який спрямований на мінімізацію впливу негативних факторів, це в свою чергу дасть можливість швидко відновити фінансову стійкість підприємства.

Отже, для того щоб вирішати ці завдання, я можу запропонувати таку програму заходів, яка спрямована на зростання ефективності діяльності.

Антикризова модель має замкнений характер, це пояснюється тим що оцінка ефективності роботи повинна проводитись постійно та систематично.

Згідно цієї моделі, навіть коли ми бачимо позитивну динаміку нам потрібно не нехтувати заходами, які передусім стимулюють ефективність роботи та у свою чергу в довгостроковій перспективі забезпечують фінансову стабільність підприємства (рис. 3.4).

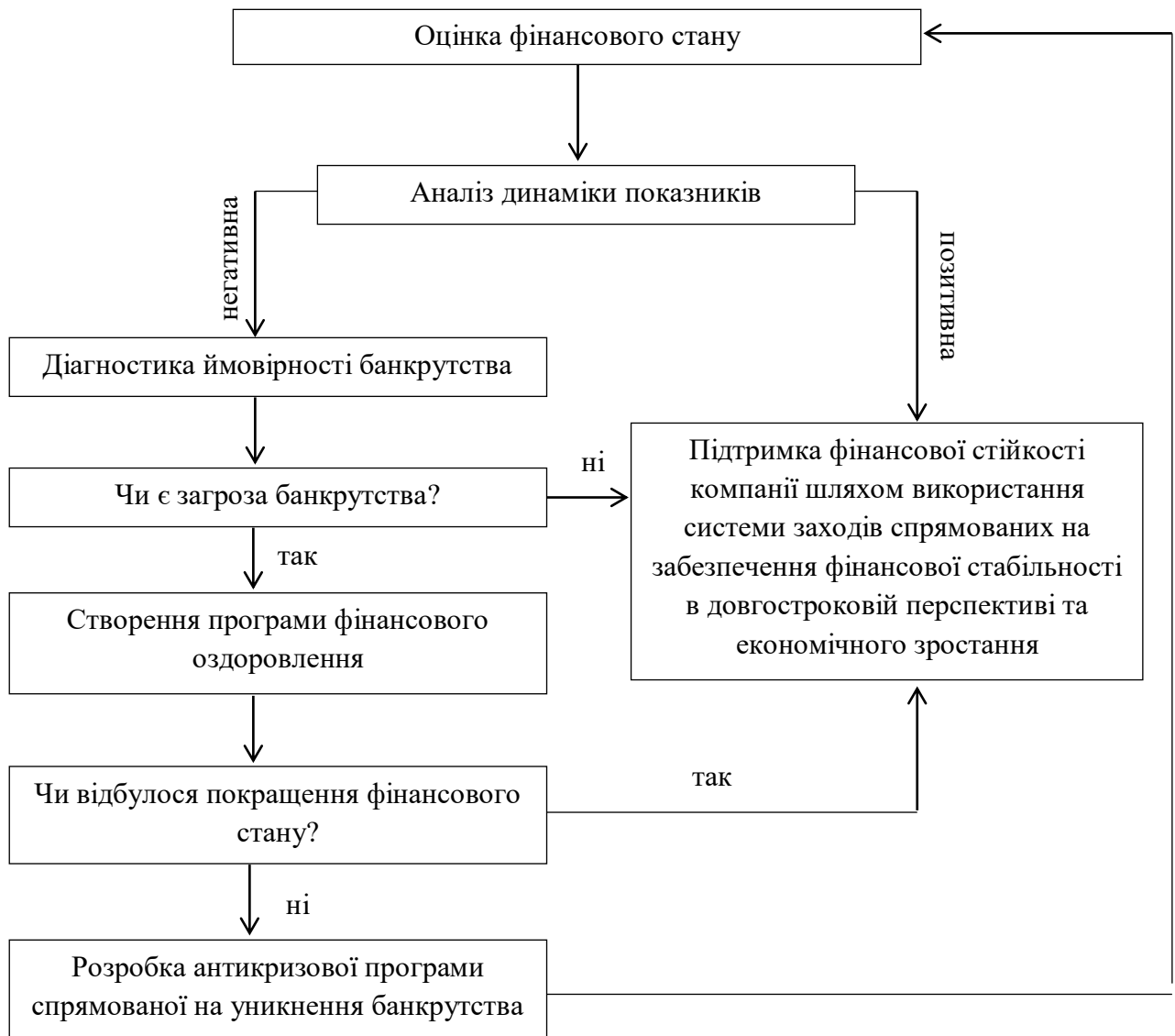


Рис. 3.4 Модель оперативного реагування на зміну показників фінансового стану компанії в динаміці

Джерело: розробка автора

Ймовірність банкрутства на підприємстві є досить високою, тому найкраще досягти фінансової стійкості, за допомогою комплексу заходів які допоможуть пришвидшити економічне зростання на підприємстві та в довгостроковому періоді забезпечать фінансову стабільність.

Забезпечивши оптимальну структуру капіталу, ми зможемо покращити фінансовий стан на підприємстві та його ефективність роботи. Головним розрахунком цього аналізу буде розрахунок ефекту фінансового важеля.

Цей розрахунок показує нам яка пропорція власного капіталу до позикового. За допомогою цього розрахунку ми побачимо, в якому випадку максимізуються рентабельність власного капіталу та досягається мінімальний рівень фінансових ризиків.

Оцінивши структуру капіталу підприємства, можемо сказати що керівництво дотримується адекватного співвідношення, але в 2020 році частина позикового капіталу значно збільшилась з 7,99% в 2019 році до 21,93% в 2020 році. Спостерігаємо негативну тенденцію до поступового зниження власного капіталу, рентабельність власного капіталу в 2018-2020 роки значно зменшилась (рис. 3.5).

Щоб покращити ситуацію в наступних періодах, підприємству потрібно збільшувати питому величину позикового капіталу, це дає можливість стимулювати приріст рентабельності власного капіталу. Потрібно робити такі кроки для того, щоб мінімізувати фінансові ризики.

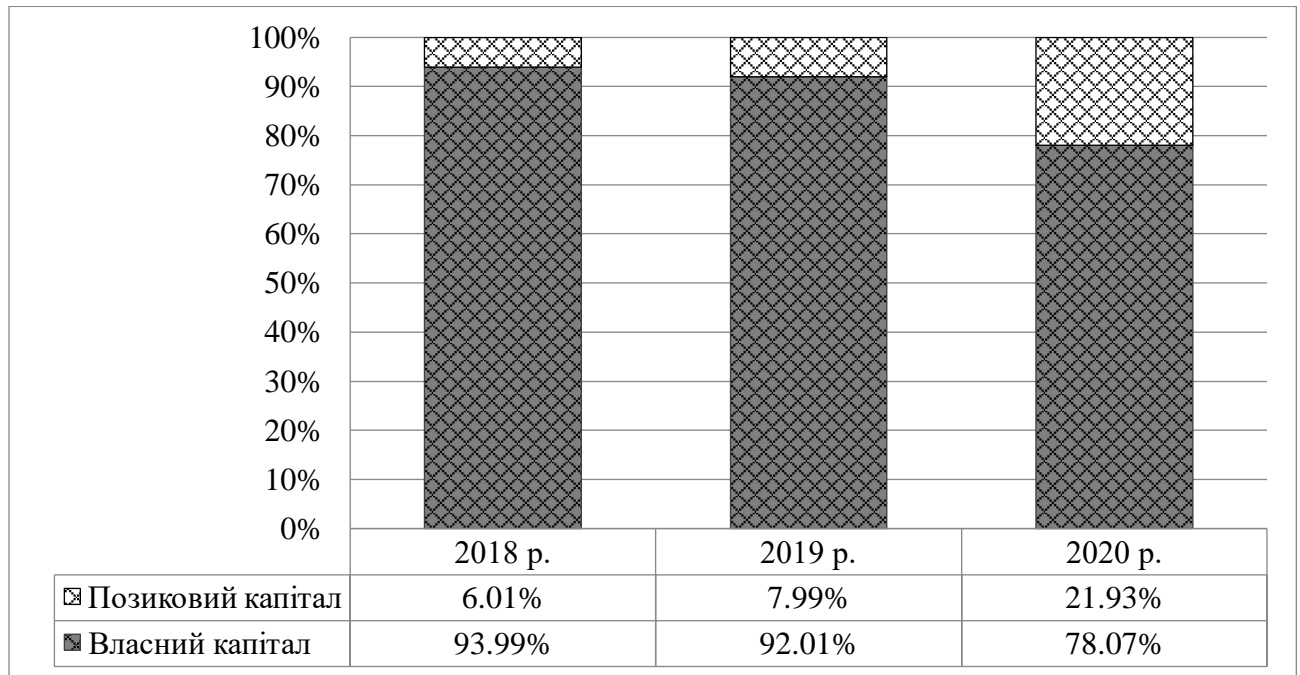


Рис. 3.5 Питома вага позикового капіталу в структурі капіталу ДП «Украерорух»

Джерело: розробка автора

Підбиваючи підсумок, хочу сказати, що потрібно контролювати співвідношення позикового та власного капіталу. Якщо нам вдається його утримати в адекватних пропорціях, через деякий період ми отримаємо максимальну ступінь рентабельності власного капіталу.

Для покращення фінансового стану підприємства ДП «Украерорух», потрібно запровадити заходи:

- маючи негативний досвід з компанією «МАУ», потрібно більш прискіпливо вибирати партнерів, та сприяти зниженню дебіторської заборгованості.

- залучати сучасні комплектуючі, модернізувати застаріле обладнання, за допомогою цього ми зможемо підвищити продуктивність праці, та знизити собівартість продукції.

- Приділяти увагу науково-технічним розробкам, що дозволить покращити якість продукції, розширити продуктову лінійку, вдосконалити виробництво, зменшити загальні витрати

- розширити канали збуту, відкривати нові ринки та розвиватися.

Виконуючи зазначені вищі умови, підприємство зможе підняти свій імідж, все більше компаній захоче співпрацювати, також виникнуть нові схеми збуту продукції та розшириться співпраця. Після цих кроків підприємство має стати платоспроможним та фінансово стійким.

Етапи технологічної схеми створення антикризової програми:

1. Створення спеціальної робочої антикризової групи.
2. Перевірка доцільності та своєчасності заходів зі зниження витрат.
3. Розробка антикризових управлінських рішень щодо зниження витрат.
4. Створення системи реалізації управлінських рішень щодо виходу авіакомпанії з кризи.
5. Організація виконання управлінських рішень щодо виходу авіакомпанії з кризи.
6. Оцінка та аналіз якості управлінських рішень.
7. Перевірка доцільності подальшої роботи з виведення авіакомпанії з кризи.
8. Розробка заходів щодо прогнозування майбутніх кризових ситуацій у роботі авіації підприємства.

Антикризове управління українськими авіапідприємством ДП «Украерорух» має вирішити ряд проблем питання, в тому числі:

- неможливість раннього виявлення, оцінки та попередження загрози;
- відсутність достатніх можливостей, резервів, альтернативних стратегій на випадок кризи;
- відсутність або невідповідність інтегрованих планів реагування, єдиних стандартів і узгоджених дій протоколи;
- небажання більшості підприємств і населення працювати в умовах карантинних обмежень, в тому числі дистанційні;
- повільне реагування уповноважених державних та місцевих органів антикризового управління, низької ефективності координації заходів на різних рівнях, у тому числі через недоліки в законодавстві або його недотримання.

Це визначає актуальність удосконалення антикризового менеджменту, враховуючи, що основною метою є розвивати здатність протистояти загрозам

різного походження, швидко адаптуватися до змін у безпечній ситуації навколишнього середовища та підтримувати стає функціонування, а також швидко виходити з кризи до бажаного балансу (попередній або новий рівень).

3.3. Заходи з попередження, прогнозування та запобігання кризовим явищам на підприємстві

Для формування антикризового механізму розроблено алгоритм ідентифікації, типу антикризового управління залежно від фази життєвого циклу та оцінки ефективності обраних антикризових заходів підприємства. В основі визначення необхідних антикризових заходів, відповідно до фаз життєвого циклу підприємства та їх оцінки за показниками рівня виробничо-фінансового стану.

Запропонований алгоритм відображає детальну покрокову реалізацію антикризового управління в 7 послідовних етапів:

1. Визначення фази життєвого циклу підприємства.
2. Виявлення типу антикризового менеджменту.
3. Визначення управлінських заходів відповідно до типу антикризового управління.
4. Формування антикризової програми.
5. Оцінка результатів антикризових заходів на підприємстві на основі показників рівень виробничо-фінансового стану.
6. Оцінка адекватності виконання антикризової програми.
7. Визначення фази життєвого циклу підприємства з урахуванням ефективності антикризового управління.

Першим кроком є визначення фази життєвого циклу підприємства. Виходячи з життєвого циклу, протягом свого функціонування підприємство проходить 4 фази розвитку (зростання, пік, спад, криза), які регулярно

повторюються. Криза має три стадії розвитку – підйом, загострення та присутність, які відповідають фазам життєвого циклу.

Перший етап кризи відповідає підйому та піку циклу, тому що підприємство має збільшення позитивного фінансового результату та стабільний фінансовий стан, але не в змозі виділити кошти для діагностики майбутніх тенденцій розвитку в ці періоди, що в кінцевому підсумку призводить до зниження попиту на продукцію або послуги і далі до фази спаду, що відповідає стадії загострення, при цьому наявність депресивного стану описується виникненням кризи на підприємстві.

Для збереження ефективності функціонування підприємства все більш актуальним і необхідним стає визначення прогнозованих тенденцій розвитку, які вказують на майбутні зміни фаз життєвого циклу та дозволяють приймати та застосовувати ефективні управлінські рішення щодо організації майбутньої діяльності.

У результаті визначення фази циклу підприємства на момент аналізу обирається тип антикризового управління, який визначить напрями антикризових заходів (другий етап) з урахуванням специфіки розвитку кризової ситуації. до уваги.

Фаза зростання відповідає превентивному антикризовому управлінню, орієнтованому на пошук і прогнозування тенденцій зовнішнього і внутрішнього середовища, які можуть негативно вплинути на діяльність підприємства.

Під час пікової фази слід застосовувати активне антикризове управління, яке, окрім моніторингу навколишнього середовища, спрямоване на формування превентивних заходів та адаптивних антикризових заходів.

Реагуючий антикризовий менеджмент застосовується у фазі спаду. Його метою є виявлення недоліків у роботі підприємства, локалізація та моніторинг їх стану, а також у разі потреби вжиття заходів щодо їх усунення.

Під час кризової фази застосовуються заходи щодо усунення вже існуючих кризових явищ, оскільки вони описують пасивний тип кризового менеджменту.

Третій етап — визначення управлінських заходів відповідно до типу антикризового управління.

На сучасному етапі розвитку значна увага в науковій економічній літературі приділяється проблемі застосування антикризових заходів, які б давали відчутний результат у подоланні кризових явищ і ситуацій, що виникають або вже виникли, без значних витрат на їх реалізацію (Бауерс , Хол і Шрінівасан 2017; Сахін, Улубейлі та Казаза 2015; Аванзі, Сільва, Фоджатто, Сантос, Дешам, Фрейтас Роша Лурес 2017; Тена-Шолле, Тіксіє, Дандріє та Сланген 2017).

На мою думку, найкращим підходом є розподіл обраних антикризових заходів за групами відповідно до типів антикризового управління, що відповідають фазам життєвого циклу підприємства.

У разі визначення стану підприємства на межі двох фаз розвитку доцільно використовувати змішані антикризові заходи, що відповідають типам управління.

Таким чином, усі антикризові заходи можна розділити на 7 груп, а саме: превентивні, профілактичні, активні, активно-реагуючі, реагуючі, реагуючі-пасивні та пасивні.

Запропонований підхід до розподілу та застосування антикризових заходів відповідно до фаз життєвого циклу підприємства спрощує процес прийняття управлінських рішень та дозволяє прогнозувати та контролювати кризові явища. Своєчасне застосування певних заходів дозволяє відстрочити настання фази спаду або прискорити вихід із кризового стану.

Після визначення сфери антикризових заходів формується антикризова програма (четвертий етап), заснована на використанні економічних інструментів і методів антикризового управління. Така програма має бути спрямована на підготовку та прогнозування кризи, запобігання її поширенню, обмеження її наслідків, усунення пошкоджень та відновлення роботи підприємства.

Таблиця 3.5

Вибір антикризової програми підприємства в залежності від рівня існуючих загроз та фінансово-економічного стану підприємства

Номер	Ризик	Фінансово-економічний стан		
		Задовільно	Докризовий	Криза
1	Високий	Програма захисту від ризиків	Програма з відновлення та розвитку	Програма виходу з кризи
2	Середній	Програма захисту від ризиків	Програма з відновлення та розвитку	Програма виходу з кризи
3	Низький	Програма профілактики кризи	Програма з відновлення та розвитку	Програма виходу з кризи
Ймовірність виникнення кризи		Низька ймовірність виникнення кризи	Висока ймовірність виникнення кризи	Висока ймовірність поглиблення кризи

Джерело: розробка автора

Перш за все, слід зазначити, що економічний дисбаланс і погіршення фінансово-економічного стану можуть бути викликані такими загрозами, як необґрунтований вихід підприємства на нові ринки, несприятливі умови укладання угод, погіршення відносин з діловими партнерами, постачальниками, кредиторами, банки та споживачі, часті зміни стратегії підприємства, зміни структури управління, зростання конфліктів, відкликання ліцензій тощо.

Підприємство має реалізувати антикризову програму з метою підготовки та прогнозування кризи за умови задовільного фінансово-економічного стану та низького ступеня загрози.

Профілактичні заходи повинні бути спрямовані на підвищення гнучкості всередині підприємства, розробку підготовчих планів уникнення кризових ситуацій і превентивних заходів щодо реалізації цих планів. До таких заходів передусім належать стратегічний контролінг, формування страхових фондів, стратегічних резервів коштів, технічних засобів тощо.

Якщо фінансовий стан в цілому оцінюється як задовільний, а рівень виникнення загрози високий, керівництво підприємства має зосередитися на реалізації програми захисту від ризиків, яка полягає у запобіганні виникненню

кризи, створенні всіх необхідних умов для її запобігання. найменший прояв і подальше поширення.

Основними заходами, спрямованими на нейтралізацію загроз фінансової кризи, є страхування корпоративних фінансових ризиків, продаж надлишкових або невикористаних активів, здійснення заходів щодо повернення дебіторської заборгованості, економія інвестиційних ресурсів, економія поточних витрат, вирішення стратегічних завдань, розширення експортної діяльності. і т.д.

Якщо фінансовий стан підприємства характеризується як передкризовий, то для запобігання поглибленню кризи та подальшому банкрутству необхідно реалізувати програму оздоровлення та розвитку, спрямовану на ліквідацію неплатоспроможності та відновлення фінансової стабільності.

Особливу увагу керівництву підприємства слід приділяти налагодженню відносин з постачальниками та покупцями, оцінці власних конкурентних переваг, вивченню сильних і слабких сторін конкурентів тощо в передкризовому стані. До кризових напрямків функціонування підприємства в цьому випадку слід віднести диверсифікацію, спрямовану на збільшення обсягів продажів, прискорення оборотності оборотних коштів підприємства, посилення контролю за дебіторською та кредиторською заборгованістю, погашення простроченої заборгованості, оптимізацію грошових потоків, структури капіталу, активів та інвестицій, пошук на шляхи здешевлення продукції, модернізацію застарілого обладнання тощо.

Якщо підприємство вже опинилося в кризовому стані, керівники повинні реалізувати програму виходу з кризи, миттєво реагувати на кризову ситуацію, оперативно організувати роботу спеціалістів для вирішення поставлених завдань, йти ризиковано і нестандартно. рішення, координують дії всіх учасників, постійно контролюють виконання антикризових заходів та їх результати.

Необхідно прийняти рішення, які дозволять забезпечити грошові надходження для відновлення платоспроможності в найкоротші терміни.

Терміновими заходами для прискорення надходження коштів є залучення додаткового капіталу, створення максимально вигідних умов і

вузькоспеціалізованих пропозицій для лояльних і «прибуткових» клієнтів, вивільнення витратних співробітників, підтримання клієнтської бази, будь-які способи заохочення клієнтів (виставки, презентації), сайти, фірмові магазини), розробка кількох пропозицій одночасно.

На наступному, п'ятому етапі, антикризова програма оцінюється на основі показників рівня виробничо-фінансового стану підприємства, які повинні враховувати низку певних факторів впливу на підприємство і виступати більше як показники виробничо-фінансової діяльності.

Доцільно обирати показники, які найбільш повно характеризуватимуть стан і можливості підприємства залежно від кризової стадії та мають детерміновану залежність. Одним із головних аспектів є односпрямованість індикаторів. Це означає, що зростання значення кожного з коефіцієнтів свідчить про підвищення стійкості підприємства до кризових ситуацій та ефективності вжитих антикризових заходів.

Кризовий стан часто виявляється через неефективне використання потужностей підприємств, що призводить до втрати платоспроможності та негативного фінансового результату (збитку) підприємства.

Іншими важливими показниками, погіршення яких призводить до банкрутства, є показники фінансової стійкості, оскільки вони лежать в основі аналізу ймовірності настання кризи.

Виходячи з цього, визначено ключові показники, які за своєю суттю доцільно систематизувати та розділити на 3 групи: показники рентабельності та ділової активності підприємства, показники фінансового стану підприємства та показники виробничих можливостей підприємства (рис. 3.6).

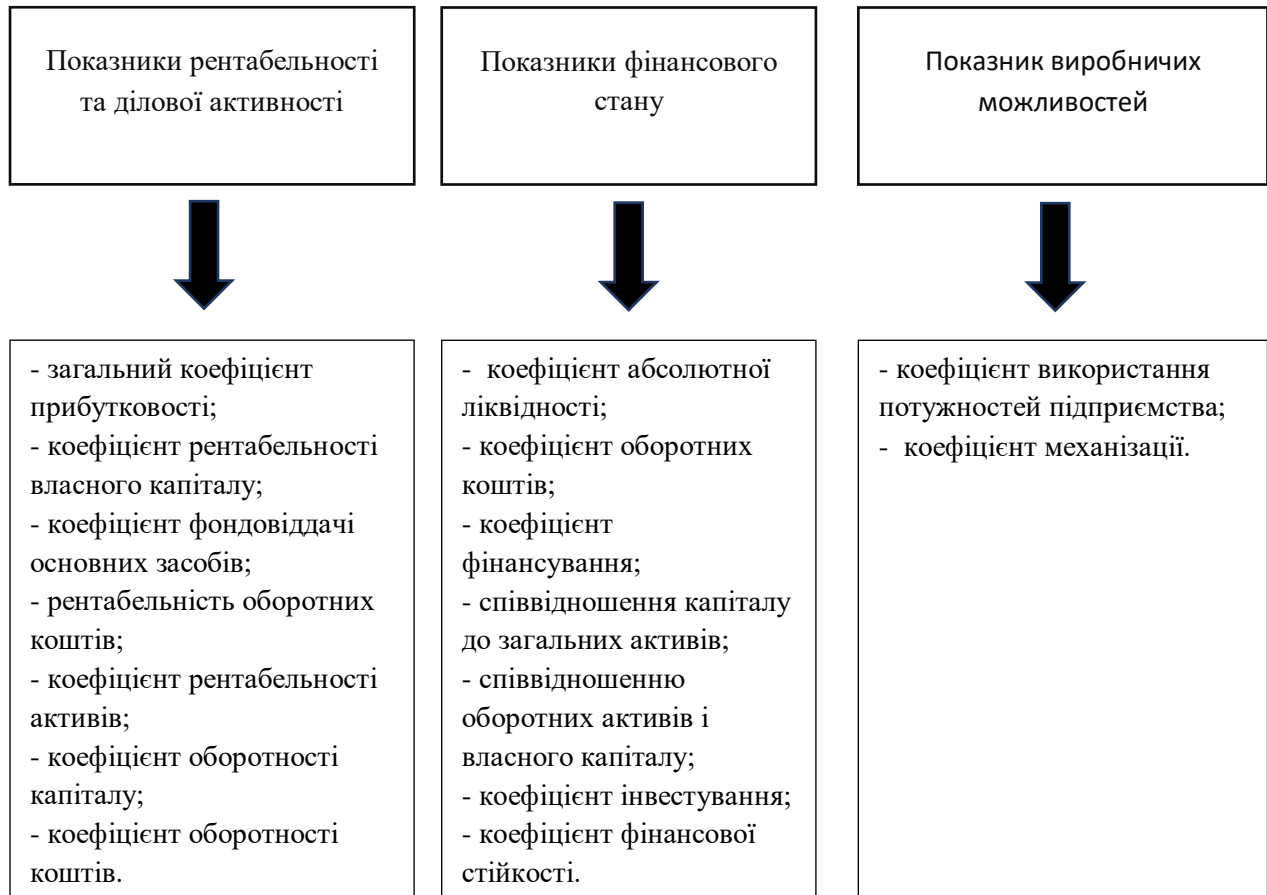


Рис.3.6 Показники рівня виробництва та фінансового стану підприємства

Джерело: розробка автора

В результаті обробки вихідних даних отримують нормовані значення модельних показників, за якими можна знайти фактичні та прогнозні значення досліджуваних показників.

Якщо фактичне значення перевищує прогнозоване, необхідно скорегувати антикризові заходи та переоцінити антикризову програму.

У разі обрання ефективних заходів фактичне значення буде меншим за прогнозоване, що свідчить про доцільність реалізації антикризової програми (шостий етап).

Сьомий етап – визначення фази життєвого циклу з урахуванням ефективності антикризового менеджменту, реалізованого шляхом визначення впливу антикризових заходів на зміну прогнозованого тренду розвитку підприємства.

Що стосується бізнес-ризиків, то наведемо такі позитивні та негативні моменти:

1. Монополіст на ринку аеронавігаційних послуг з обслуговування польотів повітряних суден у повітряному просторі України;
2. Збільшення тарифів у 2021р. в наслідок інтеграції України до Спільної системи маршрутних зборів Євроконтролю. Україну буде підключено до Комплексної системи управління фінансами (CFMS), що забезпечуватиме аеронавігаційні збори на користь Украероруху;
3. З початку дії обмежувальних заходів/обмеження польотів у зв'язку з пандемією Covid-19 галузь надалі перебуває в глибокій кризі та відновлення відбувається дуже повільно.

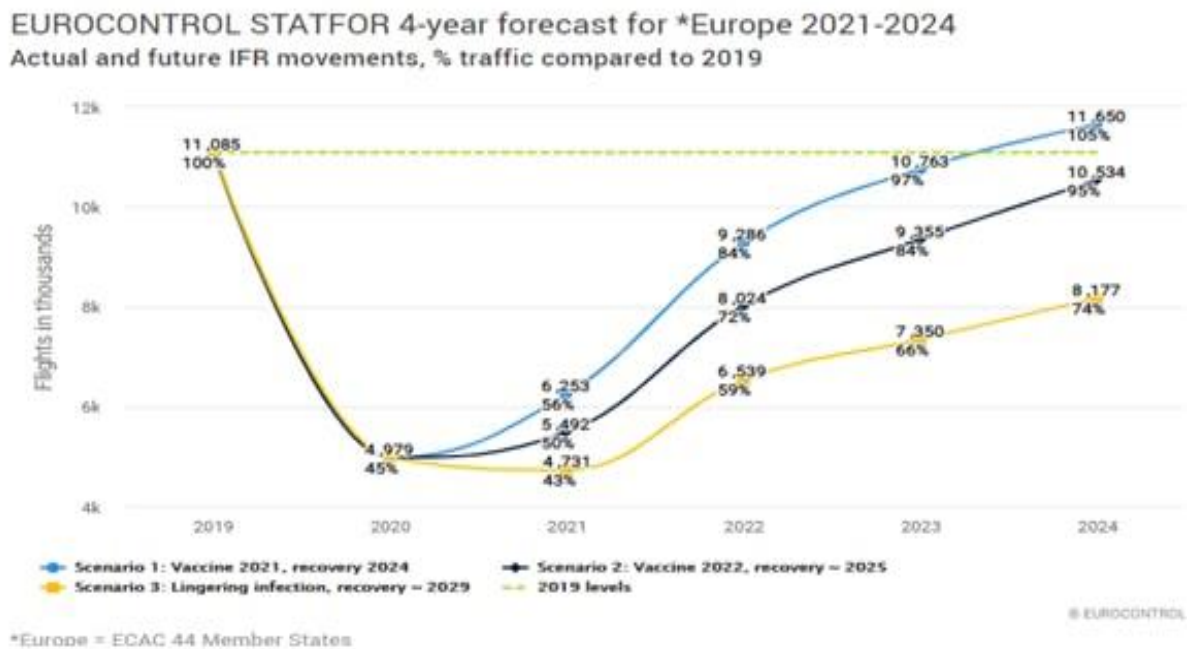


Рис. 3.7 Прогноз Євроконтролю щодо змін трафіку польотів на 4 роки
Джерело: розробка Євроконтроля

Щодо фінансового стану, то він є слабким та характеризується наступним:

- зниження виручки у 2019vs2018 (-4%) та за 2020vs2019 (-57%) в основному за рахунок падіння кількості наданих послуг під впливом COVID-19;

- негативні показники як валової, так і операційної рентабельності бізнесу:

Валова рентабельність знизилась з 24% до 4% 2019vs2018 та має від'ємне значення у 2020 р. (-44%). Основна стаття собівартості це з/п та соц. Відрахування – до 70% собівартості.

Операційна рентабельність має від'ємне значення як по результатам 2019 р., так і на кінець 2020 р. (-23% та -72,7% відповідно). Основною причиною є зростання операційних витрат, основна стаття яких – резерви сумнівних боргів, а саме Дт заборгованість МАУ. Дт заборгованість МАУ навіть на 1-е піврічч. 2021 р. складає 1,3 млрд грн., на фоні загальної заборгованості в 1,6 млрд. грн. Позитивним фактором є хоча б те, що під 1,5 млрд грн. (95%) Дт заборгованості сформовано резерви.

- операційна діяльність компанії не генерує грошового потоку для обслуговування власного кредитного портфелю.

При цьому зазначаємо, що:

– З 01.11.2021 р. ДП «Украерорух» переходить на розрахунки з авіакомпаніями через Центральне бюро маршрутних зборів Євроконтролю: забезпечує повне покриття витрат за рахунок ставок та гарантій їх повної сплати авіакомпанією.

– 12.10.2021 р. відбулося підписання Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС. Очікується, що дана угода поліпшить зв'язок між двома сторонами і створить умови для нових комерційних можливостей для авіаліній України та країн-членів ЄС.

– Також у 2021 р. відбувається часткове відновлення виручки після постковідної ситуації $6\text{міс}2021\text{vs}6\text{міс}2020$ (+32% в нат. обсязі та +60% в грошовому). Результати за 9 міс. 2021 р. свідчать про подальше відновлення +79,2% (483 млн. грн.), при чому результат лише за 3 кв. 2021 р. фактично дорівнює всьому результату за 1-е піврічч. 2021 р.

– Частка власного капіталу – 74%.

– Згідно прогнозованої моделі ДП «Украерорух» до 2024 р. щодо відновлення аеронавігаційного обслуговування по відношенню до 2019 р., то вона знаходиться в механізмі допущень прогнозу Євроконтроля (табл. 3.6).

Таблиця 3.6

Прогнозна модель ДП «Украерорух»

Прогноз	2021	2022	2023	2024
Євроконтроль оптиміст.	73%	89%	96%	103%
ДП «Украерорух»	60%	69%	88%	102%
Євроконтроль помірний	51%	72%	82%	92%
Євроконтроль песиміст.	50%	58%	67%	75%

Джерело: розробка автора

Таким чином, на 2022 і 2023 р. компанія дотримується помірних прогнозів з виходом на оптимістичні показники, починаючи з 2024 р.

Окремо слід зазначити, що розрахунки з середини 2022 р. будуть проходити на 100% між Євроконтролем та компанією, що гарантує стабільні розрахунки.

За дотримання прогнозів ДП «Украерорух», рівень валової рентабельності становитиме 17,5% та операційної 3,5%, що є реальним з врахуванням поточної тенденції відновлення/покращення діяльності компанії та в цілому дозволить обслуговувати кредитний портфель, проте протягом 2023 р. найвірогідніше компанія вимушена буде зменшити капітальні витрати для виконання власних зобов'язань за кредитами, але хоча б вийде на відносно стабільний рівень та покращить результати з поступовим виходом до постковідного стану.

На мою думку, існує два шляхи покращення ситуації в ДП «Украерорух», найбільш ефективними стратегіями будуть:

- розширення товарного ряду продукції. Для того щоб досягти покращення потрібно використовувати новітні технології, вкладати гроші в новітні розробки та проводити дослідження;

- шукати нові ринки для реалізації продукції та послуг. Компанія має лідируючі показники на внутрішньому ринку, це потрібно розвивати, але в тей самий час шукати нові ринки.

Як висновок можемо сказати, що потрібно систематично проводити оцінку фінансового стану підприємства. В майбутньому це допоможе уникнути не потрібних ризиків, підвищити ефективність роботи підприємства, створити прогноз можливих ризиків.

Висновки до розділу 3

1. Сьогодні, перед керівниками ДП «Украерорух» стоять важливі завдання:

- робити систематичний та повний аналіз фінансового стану підприємства;

- вчасно реагувати на зміну в показниках, приймати комплекс заходів, який спрямований на мінімізацію впливу негативних факторів, це в свою чергу дасть можливість швидко відновити фінансову стійкість підприємства.

2. Ймовірність банкрутства на підприємстві є досить високою, тому найкраще досягти фінансової стійкості, за допомогою комплексу заходів які допоможуть пришвидшити економічне зростання на підприємстві та в довгостроковому періоді забезпечать фінансову стабільність.

3. Оцінивши структуру капіталу підприємства, можемо сказати що керівництво дотримується адекватного співвідношення, але в 2020 році частина позикового капіталу значно збільшилась з 7,99% в 2019 році до 21,93% в 2020 році. Спостерігаємо негативну тенденцію до поступового зниження власного капіталу, рентабельність власного капіталу в 2018-2020 роки значно зменшилась.

4. Для покращення фінансового стану підприємства ДП «Украерорух», потрібно запровадити заходи:

- маючи негативний досвід з компанією «МАУ», потрібно більш прискіпливо вибирати партнерів, та сприяти зниженню дебіторської заборгованості.

– залучати сучасні комплектуючі, модернізувати застаріле обладнання, за допомогою цього ми зможемо підвищити продуктивність праці, та знизити собівартість продукції.

– Приділяти увагу науково-технічним розробкам, що дозволить покращити якість продукції, розширити продуктову лінійку, вдосконалити виробництво, зменшити загальні витрати

– розширити канали збуту, відкривати нові ринки та розвиватися.

5. Антикризове управління українськими авіапідприємством ДП «Украерорух» має вирішити ряд проблем питання, в тому числі:

– неможливість раннього виявлення, оцінки та попередження загрози;

– відсутність достатніх можливостей, резервів, альтернативних стратегій на випадок кризи;

– відсутність або невідповідність інтегрованих планів реагування, єдиних стандартів і узгоджених дій протоколи;

– небажання більшості підприємств і населення працювати в умовах карантинних обмежень, в тому числі дистанційні;

– повільне реагування уповноважених державних та місцевих органів антикризового управління, низької ефективності координації заходів на різних рівнях, у тому числі через недоліки в законодавстві або його недотримання.

ВИСНОВКИ

Повітряний транспорт — це бізнес свободи, який приносить світові величезні переваги. Завдяки правильній політиці з боку урядів повітряне сполучення може стати міцнішим, сприяючи ще більшому соціальному та економічному прогресу. Щоб це сталося, ми повинні переконатися, що кордони залишаються відкритими для людей і торгівлі, а також щоб приймалися правильні рішення для розвитку достатньої економічно ефективної інфраструктури.

Активний розвиток електронної комерції, у свою чергу, має значний вплив на попит на авіатранспорт, оскільки трансакції електронної комерції фундаментально залежать від швидкості повітряного транспорту, який з'єднує виробників і роздрібних торговців із містами та регіонами світу.

Економічна система України, як і більшості країн світу, сьогодні характеризується високим рівнем нестабільності, насамперед через поширення нової коронавірусної інфекції COVID-19.

Проведені дослідження надали можливість сформулювати такі висновки:

1. Щодо показників оцінки фінансової стійкості:

— коефіцієнт фінансової автономії є досить не поганим, в 2020 році склав 0,78, компанія є монополістом та має високу стійкість на ринку, а отже і рівень ризику знаходиться на досить низькому рівні, компанія має можливість самостійно профінансувати 78% своїх активів і не залежить від запозичених коштів ;

— коефіцієнт фінансової залежності є оберненим до коефіцієнта фінансової автономії . Спостерігаємо збільшення залежності компанії, але показники зберігаються в допустимих нормах. На кожну гривню у 2020 році власних коштів припадає 1,028 грн. фінансових ресурсів. Ризики є прийнятними та допустимими;

— коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами знаходиться на низькому рівні, а це означає що компанії потрібує до фінансування, підприємство ще має можливість власними силами проводити активну

діяльність на ринку, але не так активно. Значення показника знизилася у 2020 році в порівнянні з 2019 роком на 1,97;

- коефіцієнт фінансової стабільності, знаходиться на прийнятному рівні, в 2020 році спостерігаємо різке падіння показника, але слід зазначити що в компанії є резерви для зростання. У 2020 році на кожен гривню зобов'язань припадає 3,5 гривні власного капіталу;

- коефіцієнт фінансового ризику має тенденцію до зростання, але все ще знаходиться на нормальному рівні. На 1 гривню власного капіталу є 0,28 грн. позикового у 2020 році;

- коефіцієнт структури покриття довгострокових вкладень протягом періоду зменшується 2018-2019, що говорить про зниження залежності компанії від зовнішніх джерел фінансування, це можна інтерпретувати як добре розроблену стратегію підприємства, тобто це є ознакою нормальної роботи, але в 2020 році все кардинально змінилось і залежність почала збільшуватись 0,17 в порівнянні з 2019-2018рр.;

- коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів показує тенденцію до зростання.

- коефіцієнт поточних зобов'язань має значне відхилення від норми та перевищує нормативне значення, фінансова стійкість підприємства знижується та є під загрозою;

- коефіцієнт довгострокових зобов'язань збільшується. А отже, компанія використовує все частіше довгострокові кредити ;

- коефіцієнт позикового капіталу знаходиться в нормі, та має незначні відхилення від норми.

2. Для того щоб покращити фінансову стійкість на підприємстві, нам потрібно:

- потрібно визначити причини та фактори, які спричинили її зниження;
- створити стабілізаційну стратегію на підприємстві, та усунути фактори які підірвали фінансову стійкість підприємства;

- визначити та дослідити вплив зовнішніх та внутрішніх чинників на фінансову стійкість підприємства;

- оптимізувати структуру капіталу;
 - зробити так щоб підприємство стало більш привабливим для інвесторів;
 - коректно аналізувати та розподіляти затрати на підприємстві;
 - в помірних розмірах залучити кошти кредиторів, щоб повністю розкрити потенціал підприємства;
 - інтегрувати управління на прикладі європейських компаній з великим досвідом;
 - згідно розрахунків ми спостерігали технічне обладнання застаріле, потрібно робити технічне переоснащення та оновлювати основні засоби;
 - платіжна дисципліна компанії;
 - на підприємстві існує велика дебіторська заборгованість, це потрібно моніторити та вирішувати з компаніями які завинили кошти;
 - потрібно проводити повний та системний аналіз партнерів;
 - можливе застосування послуг факторингу;
- потрібно негайно вводити механізми по стабілізації фінансового стану підприємства.

3. Постійний контроль платоспроможності має забезпечити поточну платоспроможність у процесі виконання поточних фінансових планів. Основною спрямованістю такого контролю є структура та ліквідність оборотних активів, структура поточних зобов'язань, збалансованість грошових потоків підприємства.

Тому основними показниками такого контролю, на мою думку, мають бути співвідношення окремих видів оборотних активів, структура поточних зобов'язань, коефіцієнти загальної, проміжної та абсолютної ліквідності, коефіцієнт ліквідності грошового потоку, коефіцієнт якості грошового потоку, відсоток. коефіцієнт ставок, поточна вартість зобов'язань.

4. Банкрутство – це ситуація, коли зобов'язання перевищують активи компанії, як правило, це відбувається через недостатню капіталізацію, відсутність достатньої кількості готівки, джерела не використовуються

належним чином, управління діяльністю є неефективним, продажі падають, а ситуація на ринку погіршується.

Банкрутство відбувається після несплати або ситуації, коли компанія-боржник стає нездатною погасити свої борги. Незважаючи на те, що банкрутство є частиною процесу вибору ринку і може розглядатися як наслідок неспроможності фірми вижити на ринковій конкуренції, воно може спричинити численні згубні наслідки, іноді значного масштабу, у вигляді втрати робочих місць, знищення активів і продуктивності. база.

5. Можемо запропонувати для того щоб підвищити ліквідність підприємства: збільшити величину грошових коштів, зменшити поточні зобов'язання, зменшити вартості запасів та збільшити вартість оборотних активів. Якщо ми зможемо сприяти на вище вказані показники, ми досягнемо ліквідності.

Констатуючи аналіз фінансових показників діяльності підприємства, можемо сказати що сама структура балансу є задовільною, але має негативну та стрімку тенденцію до зменшення. Запас фінансової стійкості залишається не на довго.

6. Ми можемо сприяти збільшенню рентабельності, за допомогою:

- збільшення обсягів реалізації продукції;
- модернізація обладнання;
- ефективне використання основних фондів;
- впроваджувати сучасні технології;
- оптимізувати структуру капіталу
- підвищення якості продукції, а отже і підвищення конкурентноспроможності.
- розробка маркетингової політики.

7. Ймовірність банкрутства на підприємстві є досить високою, тому найкраще досягти фінансової стійкості, за допомогою комплексу заходів які допоможуть пришвидшити економічне зростання на підприємстві та в довгостроковому періоді забезпечать фінансову стабільність.

Забезпечивши оптимальну структуру капіталу, ми зможемо покращити фінансовий стан на підприємстві та його ефективність роботи. Головним розрахунком цього аналізу буде розрахунок ефекту фінансового важеля.

Цей розрахунок показує нам яка пропорція власного капіталу до позикового. За допомогою цього розрахунку ми побачимо, в якому випадку максимізуються рентабельність власного капіталу та досягається мінімальний рівень фінансових ризиків.

Оцінивши структуру капіталу підприємства, можемо сказати що керівництво дотримується адекватного співвідношення, але в 2020 році частина позикового капіталу значно збільшилась з 7,99% в 2019 році до 21,93% в 2020 році. Спостерігаємо негативну тенденцію до поступового зниження власного капіталу, рентабельність власного капіталу в 2018-2020 роки значно зменшилась

8. Для покращення фінансового стану підприємства ДП «Украерорух», потрібно запровадити заходи:

- маючи негативний досвід з компанією «МАУ», потрібно більш прискіпливо вибирати партнерів, та сприяти зниженню дебіторської заборгованості.

- залучати сучасні комплектуючі, модернізувати застаріле обладнання, за допомогою цього ми зможемо підвищити продуктивність праці, та знизити собівартість продукції.

- Приділяти увагу науково-технічним розробкам, що дозволить покращити якість продукції, розширити продуктову лінійку, вдосконалити виробництво, зменшити загальні витрати

- розширити канали збуту, відкривати нові ринки та розвиватися.

9. Антикризове управління українськими авіапідприємством ДП «Украерорух» має вирішити ряд проблем питання, в тому числі:

- неможливість раннього виявлення, оцінки та попередження загрози;
- відсутність достатніх можливостей, резервів, альтернативних стратегій на випадок кризи;

- відсутність або невідповідність інтегрованих планів реагування, єдиних стандартів і узгоджених дій протоколи;
- небажання більшості підприємств і населення працювати в умовах карантинних обмежень, в тому числі дистанційні;
- повільне реагування уповноважених державних та місцевих органів антикризового управління, низької ефективності координації заходів на різних рівнях, у тому числі через недоліки в законодавстві або його недотримання.

10. Щодо фінансового стану, то він є слабким та характеризується наступним:

- зниження виручки у 2019vs2018 (-4%) та за 2020vs2019 (-57%) в основному за рахунок падіння кількості наданих послуг під впливом COVID-19;

- негативні показники як валової, так і операційної рентабельності бізнесу:

Валова рентабельність знизилась з 24% до 4% 2019vs2018 та має від'ємне значення у 2020 р. (-44%). Основна стаття собівартості це з/п та соц. Відрахування – до 70% собівартості.

Операційна рентабельність має від'ємне значення як по результатам 2019 р., так і на кінець 2020 р. (-23% та -72,7% відповідно). Основною причиною є зростання операційних витрат, основна стаття яких – резерви сумнівних боргів, а саме Дт заборгованість МАУ. Дт заборгованість МАУ навіть на 1-е півріччя 2021 р. складає 1,3 млрд грн., на фоні загальної заборгованості в 1,6 млрд. грн. Позитивним фактором є хоча б те, що під 1,5 млрд грн. (95%) Дт заборгованості сформовано резерви.

- операційна діяльність компанії не генерує грошового потоку для обслуговування власного кредитного портфелю.

11. При цьому зазначаємо, що:

- З 01.11.2021 р. ДП «Украерорух» переходить на розрахунки з авіакомпаніями через Центральне бюро маршрутних зборів Євроконтролю: забезпечує повне покриття витрат за рахунок ставок та гарантій їх повної сплати авіакомпанією.

– 12.10.2021 р. відбулося підписання Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС. Очікується, що дана угода поліпшить зв'язок між двома сторонами і створить умови для нових комерційних можливостей для авіаліній України та країн-членів ЄС.

– Також у 2021 р. відбувається часткове відновлення виручки після постковідної ситуації $b_{міс2021} vs b_{міс2020}$ (+32% в нат. обсязі та +60% в грошовому). Результати за 9 міс. 2021 р. свідчать про подальше відновлення +79,2% (483 млн. грн.), при чому результат лише за 3 кв. 2021 р. фактично дорівнює всьому результату за 1-е півріч. 2021 р.

– Частка власного капіталу – 74%.

– Згідно прогнозної моделі ДП «Украерорух» до 2024 р. щодо відновлення аеронавігаційного обслуговування по відношенню до 2019 р., то вона знаходиться в механізмі допущень прогнозу Євроконтролю.

12. На мою думку, існує два шляхи покращення ситуації в ДП «Украерорух», найбільш ефективними стратегіями будуть:

– розширення товарного ряду продукції. Для того щоб досягти покращення потрібно використовувати новітні технології, вкладати гроші в новітні розробки та проводити дослідження;

– шукати нові ринки для реалізації продукції та послуг. Компанія має лідируючі показники на внутрішньому ринку, це потрібно розвивати, але в той самий час шукати нові ринки.

Як висновок можемо сказати, що потрібно систематично проводити оцінку фінансового стану підприємства. В майбутньому це допоможе уникнути не потрібних ризиків, підвищити ефективність роботи підприємства, створити прогноз можливих ризиків.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Altman, E. I. "Financial Ratios, Discriminant Analysis and the Prediction of Corporate Bankruptcy". The Journal of Finance, 1968, vol. 23. URL: <https://www.raggeduniversity.co.uk/wpcontent/uploads/2016/08/FINANCIAL-RATIOS-DISCRIMINANT-ANALYSIS.pdf> (дата звернення: 09.10.2022)
2. Doing Business. URL: <http://www.doingbusiness.org/rankings> (дата звернення: 09.10.2022) Антикризове управління підприємством: навч. посіб. / Л. О. Лігоненко, М. В. Тарасюк, О. О. Хіленко. К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2015. 377 с.
3. Антикризове управління підприємством: навч. посіб. / Л. О. Лігоненко, М. В. Тарасюк, О. О. Хіленко. К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2015. 377 с.
4. Антипенко Н.В., Прокопенко М.В. Методологічні та теоретичні основи оцінювання ймовірності банкрутства підприємства ДП "Украерорух". *ЕФП щомісячний інформаційно-аналітичний журнал* № 5/2. 2022. URL: <http://efp.in.ua/uk/journal-item/330> (дата звернення: 15.10.2022).
5. Беляєв О. О. Системно-економічна трансформація: теорія та практика здійснення в Україні: навч. посіб. К.: КНЕУ, 2006. 176 с. 4. Біловол Р. І. Методологічні підходи до розробки концепції антикризового управління підприємством. *Регіональні перспективи*. 2007. №7. С. 12–14.
6. Бідюк П.І. Діагностування кризи як складова організаційно-економічного механізму. *Бізнес Інформ*. 2011. № 10. С. 72-76.
7. Білошкурський М. В. Деякі особливості діагностики кризового стану підприємства. *Актуальні проблеми економіки*. 2005. № 3. С. 85–89.
8. Бурикiна Н.М., Бурикiн А.Д. Моделювання процесiв управління підприємством. *Економіка та управління: проблеми, рiшення*. 2016. № 9. С. 62.
9. Горбачова О. М., Сухопер Я. І. Оцінка ймовірності банкрутства авіаційного підприємства. *Вісник ОНУ імені І.І. Мечникова*. 2020. URL: http://www.visnyk-onu.od.ua/journal/2020_25_5/18.pdf (дата звернення: 17.10.2022)

10. Господарський кодекс України: Закон від 16.01.2003 р. № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 13.10.2022)
11. Грязнова А.Г. Антикризисный менеджмент: навч. посібник. М.: Асоціація авторів і видавців «Тандем»; ЕКМОС, 1999. 368 с.
12. Давидова Ю.Ю. Проблеми антикризового управління підприємством. *Символ науки*. 2016. №9-1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-antikrizisnogo-upravleniya-predpriyatiem> (дата звернення: 10.01.2021).
13. Данілов О.Д. Фінанси підприємств у запитаннях і відповідях : навч. посіб. К. : Центр учбової літератури, 2011. 256 с.
14. Дударєва А.Б. Удосконалення системи антикризового управління підприємством. *Вісник сільського розвитку та соціальної політики*. 2018. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovershenstvovanie-sistemyantikrizisnogo-upravleniya-predpriyatiem> (дата звернення: 20.10.2022)
15. Жданов В.В. Антикризисная диагностика організації. *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. 2011. № 4. С. 92-96.
16. Зарубіжні моделі прогнозування банкрутства підприємств. URL: http://stud.com.ua/44327/menedzhment/zarubizhni_modeli_prognozuvannya_bankrutstva_pidpriyemstv (дата звернення: 19.10.2022).
17. Кизим М. О., Забродський В. А., Зінченко В. А., Копчак Ю. С. Оцінка і діагностика фінансової стійкості підприємства: *Монографія*. Х.: Вид. дім «ІНЖЕК», 2013. 144 с.
18. Кирич Н.Б. Антикризисная стратегія – умова стабільного розвитку підприємства. *Сталий розвиток економіки*. 2010. № 3. С. 57-62.
19. Ковальчук В.Г., Черкашина А.О. Антикризисный фінансовий менеджмент на сучасних підприємствах. *Економіка та право*. 2020, № 1. С. 80-86. URL: <https://doi.org/10.15407/econlaw.2020.01.080> (дата звернення: 22.10.2022).
20. Кодекс України з процедур банкрутства: Закон від 18.10.2018 р. № 2597-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2597-19#Text> (дата звернення: 26.10.2022).

21. Кондратьєва К.В. Оцінка ефективності антикризового управління підприємством. *Вісник ПГУ. Серія: Економіка*. 2016. №4 (31). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-effektivnosti-antikrizisnogo-upravleniyapredpriyatiem> (дата звернення: 05.10.2022)
22. Коротков Е.М. Антикризове управління : підручник для бакалаврів. М. : Видавництво Юрайт, 2014. 406 с.
23. Кошкін В.І. Антикризове управління: 17-модульня програма для менеджерів «Управління розвитком організації». М.: ИНФРА-М, 2000. 512 с
24. Круш П.В. Умови та критерії застосування антикризової стратегії на промислових підприємствах. *Економічний вісник НТУУ «КПІ»*. 2012.
25. Лігоненко Л.О. Антикризове управління підприємством: [підручник]. К.: КНТЕУ, 2005. 824 с.
26. Нагайчук В.В., Ковальчук Н.Є. Аналіз фінансової стійкості підприємств та напрями її забезпечення. *Вісник Національного університету "Львівська політехніка"*. Сер. Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. 2017. № 875. С. 71-76. 47. Гуменюк А.В. Аналіз фінансової стійкості підприємства та напрями їх забезпечення. URL: <http://www.sworld.com.ua/konfer36/564.pdf>. (дата звернення: 27.10.2022).
27. Оранська Н. О. Сутність антикризового управління підприємства. *Економіка і суспільство*. 2016. Вип. 2. С. 265-269.
28. Островська Г. Й. Фінансовий менеджмент: підруч. Тернопіль: Підручники і посібники, 2017. 512 с.
29. Островська Г. Й., Квасовський О. Р. Аналіз практики використання зарубіжних методик (моделей) прогнозування ймовірності банкрутства підприємств. *Галицький економічний вісник*. Тернопіль, 2011. № 2. С. 99–111.
30. Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: <http://www.rada.gov.ua> ((дата звернення: 17.10.2022)
31. Пандемія COVID-19 та її наслідки у сфері туризму в Україні. URL: <http://www.ntoukraine.org/assets/files/EBRD-COVID19-Report-UKR.pdf> (дата звернення: 04.10.2022).

32. Петьченко Р.О. Фінансова санація підприємства: навч. посіб. К. : КНЕУ, 2014. 212 с.
33. Пігул Н., Семенець В. Сутність та значення санації підприємства в сучасних умовах господарювання. *Економіка та суспільство*. 2020. № 21.
34. Показники ліквідності і платоспроможності підприємства. *Фінансовий менеджмент*. Веб-сайт. URL: <https://buklib.net/books/28009/> (дата звернення: 06.10.2022)
35. Прийняття рішень в управлінні економічними об'єктами: методи та моделі / Я. Г. Берсуцький, Н. Н. Лепа, А. Я. Берсуцький та ін.. Донецьк. 2012. 276 с.
36. Сайт ДП «Украерорух». URL: <https://uksatse.ua/index.php?> (дата звернення: 13.10.2022)
37. Самойленко В. В. Удосконалення методів антикризового менеджменту в умовах сучасних інформаційних технологій. *Ефективна економіка*. 2020. № 4. – URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7839> (дата звернення: 15.10.2022).
38. Ситник Л.С. Організаційно-економічний механізм антикризового управління підприємством. Донецьк: ІЕП НАН України, 2000. 504 с.
39. Стешенко О. Д., Масалигіна В. В. Антикризове управління в умовах пандемії. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 70-71. С. 75–82.
40. Терещенко О.О. Антикризове фінансове управління на підприємстві: монографія. К. : КНЕУ, 2004. 268 с.
41. Ткаченко А.М. Антикризове управління як один з напрямів підвищення ефективності діяльності підприємства. *Економічний вісник Донбасу*. 2010. № 3. С. 122-124.
42. Туленков Н.В. Модель менеджмента : традиційна або наступальна: Перспективний менеджмент сучасної організації. *Персонал*. 1998. № 2. С. 41-45.
43. Уткін Е.А. Антикризове управління. М.: Асоціація авторів та видавців «Тандем», Вид-во «ЭКМОС», 1997.

44. Хандій О.О. Антикризові інструменти управління підприємством: практичні аспекти реалізації. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2012. № 4. С. 186-192.
45. Чевганова В.Я. Методичні підходи до аналізу можливості відновлення платоспроможності підприємств. *Актуальні проблеми економіки*. 2003. №4. С. 30-33.
46. Черкашина А.О., Головка О.Г. Шляхи покращення фінансового стану підприємства. *Інфраструктура ринку*. 2020. № 39. URL: <http://www.marketinfr.od.ua/uk/39-2020> (дата звернення: 10.01.2021).
47. Шапурова О.О. Моделі оцінки банкрутства та кризового стану підприємств. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/4_2009/17.pdf (дата звернення: 26.10.2020).
48. Шевцова О.Й. Основи антикризового фінансового управління підприємством. *Ефективна економіка*. 2013. № 2.
49. Шершньова З.Є. Антикризове управління підприємством: навч. посібк. : КНЕУ, 2007. 680 с.
50. Школьник І.О. Фінансовий менеджмент: навчальний посібник. Суми : Університетська книга, 2009. С. 269-273.

ДОДАТКИ

Додаток А

Підприємство	ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ УКРАЇНИ	Дата (рік, місяць, число)	КОДИ		
Територія	КИЇВСЬКА	за ЄДРПОУ	2020	01	01
Організаційно-правова форма господарювання	Державне підприємство	за КОАТУУ	19477064		
Вид економічної діяльності	Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту	за КОПФГ	3210500000		
Середня кількість працівників ¹	4322	за КВЕД	140		
Адреса, телефон	Аеропорт, м. БОРИСПІЛЬ, КИЇВСЬКА обл., 08300		52.23		
Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака					
Складено (зробити позначку "v" у відповідній клітинці):					
за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку					
за міжнародними стандартами фінансової звітності			v		

Баланс (Звіт про фінансовий стан)

на 31.12.2019 р.

Актив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	20 991	21 554
первісна вартість	1001	34 558	66 042
накопичена амортизація	1002	13 567	44 488
Незавершені капітальні інвестиції	1005	767 805	888 549
Основні засоби	1010	3 599 375	3 470 547
первісна вартість	1011	8 839 376	9 335 263
знос	1012	5 240 001	5 864 716
Інвестиційна нерухомість	1015	0	0
первісна вартість	1016	0	0
накопичена амортизація	1017	0	0
Довгострокові біологічні активи	1020	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	0	0
інші фінансові інвестиції	1035	0	0
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	17 681	17 515
Відстрочені податкові активи	1045	0	192 112
Інші необоротні активи	1090	0	0
Усього за розділом I	1095	4 405 852	4 590 277
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	45 724	35 975
Виробничі запаси	1101	45 511	35 743
Незавершене виробництво	1102	0	0
Готова продукція	1103	0	0
Товари	1104	213	232
Поточні біологічні активи	1110	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	619 616	502 147
Дебіторська заборгованість по розрахункам:			
за виданими авансами	1130	55 796	32 753
з бюджетом	1135	35 892	38 655
у тому числі з податку на прибуток	1136	34 598	37 315
з нарахованих доходів	1140	0	0
із внутрішніх розрахунків	1145	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	44 368	113 832
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	1 639 107	494 224
Витрати майбутніх періодів	1170	18 150	4 431
Інші оборотні активи	1190	14 634	450
Усього за розділом II	1195	2 473 289	1 222 267
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	0	0
Баланс	1300	6 879 141	5 812 544

Продовження дод. А

Продовження:

Пасив	Код рядка	На початок звітної періоду	На кінець звітної періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований капітал	1400	261 060	286 364
Капітал у дооцінках	1405	1 730 124	1 715 455
Додатковий капітал	1410	4 385 931	3 328 917
Резервний капітал	1415	17 430	17 430
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	0	0
Неоплачений капітал	1425	0	0
Вилучений капітал	1430	0	0
Усього за розділом I	1495	6 394 545	5 348 166
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	62 392	0
Довгострокові кредити банків	1510	174 316	134 850
Інші довгострокові зобов'язання	1515	2 616	2 180
Довгострокові забезпечення	1520	0	0
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	0	0
Цільове фінансування	1525	0	0
Усього за розділом II	1595	239 324	137 030
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	0	0
Promissory notes issued	1605	0	0
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	0	24 312
товари, роботи, послуги	1615	50 569	49 528
розрахунками з бюджетом	1620	15 560	19 153
у тому числі з податку на прибуток	1621	0	0
розрахунками зі страхування	1625	11 967	15 958
розрахунками з оплати праці	1630	61 902	78 921
за одержаними авансами	1635	1 580	2 168
з учасниками	1640	0	0
із внутрішніх розрахунків	1645	0	0
Поточні забезпечення	1660	84 524	125 136
Доходи майбутніх періодів	1665	656	255
Інші поточні зобов'язання	1690	18 514	11 917
Усього за розділом III	1695	245 272	327 348
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	0	0
Баланс	1900	6 879 141	5 812 544

Продовження дод. А

Підприємство	ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ УКРАЇНИ (найменування)	Дата (рік, місяць, день) ЄДРПОУ	КОДИ		
			2020	01	01
			19477064		

**Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
за Рік 2019 р.**

Форма № 2

Код за ДКУД

1801003

I. 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	3 526 047	3 664 987
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(3 369 666)	(2 797 734)
Валовий:			
прибуток	2090	156 381	867 253
збиток	2095	()	()
Інші операційні доходи	2120	204 877	55 063
Адміністративні витрати	2130	(300 773)	(238 658)
Витрати на збут	2150	()	()
Інші операційні витрати	2180	(1 468 400)	(439 406)
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	0	244 252
збиток	2195	(1 407 915)	()
Дохід від участі в капіталі	2200	0	0
Інші фінансові доходи	2220	86 773	74 181
Інші доходи	2240	38 004	6 588
Фінансові витрати	2250	(11 451)	(14 783)
Втрати від участі в капіталі	2255	()	()
Інші витрати	2270	(30 204)	(12 524)
Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	0	297 714
збиток	2295	(1 324 793)	()
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	201 804	-11554
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	0	0
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	0	286 160
збиток	2355	(1 122 989)	()

продовження

II. СУКУПНИЙ ДОХІД

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400	0	1250074
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405	0	0
Накопичені курсові різниці	2410	0	0
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	0	0
Інший сукупний дохід	2445	0	0
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	0	1250074
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	0	225013
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	0	1025061
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	-1122989	1311221

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	125 052	136533
Витрати на оплату праці	2505	2 281 425	1730232
Відрахування на соціальні заходи	2510	458 670	368629
Амортизація	2515	407 705	452941
Інші операційні витрати	2520	1 860 253	784105
Разом	2550	5 133 105	3472440

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	0	0
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	0	0
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	0,00000	0,00000
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	0,00000	0,00000
Дивіденди на одну просту акцію	2650	0,00000	0,00000

Продовження дод. А

Звіт про рух грошових коштів (за прямим методом)

за Рік 2019 р.

Форма №3

Код за ДКУД 1801004

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
I. Рух коштів у результаті операційної діяльності			
Надходження від:			
Реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	3000	2 911 035	3 351 050
Повернення податків і зборів	3005	0	0
у тому числі податку на додану вартість	3006	0	0
Цільового фінансування	3010	23 554	18 523
Надходження від отримання субсидій, дотацій	3011	0	0
Надходження авансів від покупців і замовників	3015	1 357	1 118
Надходження від повернення авансів	3020	521	184
Надходження від відсотків за залишками коштів на поточних рахунках	3025	42 811	58 919
Надходження від боржників неустойки (штрафів, пені)	3035	2 396	8 535
Надходження від операційної оренди	3040	312	75
Надходження від отримання роялті, авторських винагород	3045	0	0
Надходження від страхових премій	3050	0	0
Надходження фінансових установ від повернення позик	3055	0	0
Інші надходження	3095	20 425	6 205
Витрачання на оплату:			
Товарів (робіт, послуг)	3100	(419 700)	(446 700)
Праці	3105	(1 954 023)	(1 419 377)
Відрахувань на соціальні заходи	3110	(530 566)	(434 745)
Зобов'язань з податків і зборів	3115	(555 719)	(566 697)
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на прибуток	3116	(3 317)	(151 525)
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на додану вартість	3117	(24 458)	(14 636)
Витрачання на оплату зобов'язань з інших податків і зборів	3118	(527 944)	(400 536)
Витрачання на оплату авансів	3135	(55 617)	(11 054)
Витрачання на оплату повернення авансів	3140	(64)	(468)
Витрачання на оплату цільових внесків	3145	(0)	(0)
Витрачання на оплату зобов'язань за страховими контрактами	3150	(0)	(0)
Витрачання фінансових установ на надання позик	3155	(0)	(0)

Закінчення дод. А

Інші витрачання	3190	(132 762)	(209 364)
Чистий рух коштів від операційної діяльності	3195	-646 040	356 204
II. Рух коштів у результаті інвестиційної діяльності			
Надходження від реалізації:			
фінансових інвестицій	3200	0	0
необоротних активів	3205	0	0
Надходження від отриманих:			
відсотків	3215	0	0
дивідендів	3220	0	0
Надходження від деривативів	3225	0	0
Надходження від погашення позик	3230	0	0
Надходження від вибуття дочірнього підприємства та іншої господарської одиниці	3235	0	0
Інші надходження	3250	0	0
Витрачання на придбання:			
фінансових інвестицій	3255	(0)	(0)
необоротних активів	3260	(403 662)	(245 104)
Виплати за деривативами	3270	(0)	(0)
Витрачання на надання позик	3275	(0)	(0)
Витрачання на придбання дочірнього підприємства та іншої господарської одиниці	3280	(0)	(0)
Інші платежі	3290	(0)	(0)
Чистий рух коштів від інвестиційної діяльності	3295	-403 662	-245 104
III. Рух коштів у результаті фінансової діяльності			
Надходження від:			
Власного капіталу	3300	0	0
Отримання позик	3305	68 347	44 684
Надходження від продажу частки в дочірньому підприємстві	3310	0	0
Інші надходження	3340	0	0
Витрачання на:			
Викуп власних акцій	3345	(0)	(0)
Погашення позик	3350	10 311	0
Сплату дивідендів	3355	(0)	(0)
Витрачання на сплату відсотків	3360	(8 129)	(4 364)
Витрачання на сплату заборгованості з фінансової оренди	3365	0	0
Витрачання на придбання частки в дочірньому підприємстві	3370	(0)	(0)
Витрачання на виплати неконтрольованим часткам у дочірніх підприємствах	3375	(0)	(0)
Інші платежі	3390	(24238)	(213)
Чистий рух коштів від фінансової діяльності	3395	25 669	40 107
Чистий рух грошових коштів за звітний період	3400	-1 024 033	151 207
Залишок коштів на початок року	3405	1 639 107	1 567 217
Вплив зміни валютних курсів на залишок коштів	3410	-120 850	-79 317
Залишок коштів на кінець року	3415	494 224	1 639 107

Керівник



Голова аудиторської фірми

Підприємство	ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ УКРАЇНИ	за ЄДР	3210500000
Територія	КИЇВСЬКА	за КОДТУУ	140
Організаційно-правова форма господарювання	Державне підприємство	за КОПФГ	52.23
Вид економічної діяльності	Допоміжне обслуговування авіаційного транспорту	за КВЕД	
Середня кількість працівників	4 119		
Адреса, телефон	Аеропорт, м. БОРИСПІЛЬ, КИЇВСЬКА обл., 08300		3515874

Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака (окрім розділу IV Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) (форма №2), грошові показники якого наводяться в гривнях з копійками)

Складено (зробити позначку "v" у відповідній клітинці):
за положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку
за міжнародними стандартами фінансової звітності

V

Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на 31 грудня 2020 р.

Форма №1 Код за ДКУД 1801001

А К Т И В	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	21 554	19 745
первісна вартість	1001	66 042	67 764
накопичена амортизація	1002	44 488	48 019
Незавершені капітальні інвестиції	1005	888 549	963 736
Основні засоби	1010	3 470 547	3 156 565
первісна вартість	1011	9 335 263	9 389 681
знос	1012	5 864 716	6 233 116
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
Первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
Знос інвестиційної нерухомості	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
Первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
Накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції, які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	17 515	13 434
Відстрочені податкові активи	1045	192 112	291 294
Гудвіл	1050	-	-
Відстрочені аквізиторські витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	-	-
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	1095	4 590 277	4 444 774
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	35 975	30 739
Виробничі запаси	1101	35 743	30 659
Незавершене виробництво	1102	-	-
Готова продукція	1103	-	-
Товари	1104	232	80
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Депозити перестраховування	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	502 147	25 306
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
за виданими авансами	1130	32 753	16 036
з бюджетом	1135	38 655	39 826
у тому числі з податку на прибуток	1136	37 315	34 069
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	113 632	36 600
Поточні фінансові інвестиції	1160	-	-
Гроші та їх еквіваленти	1165	494 224	352 334
Готівка	1166	36	18
Рахунки в банках	1167	463 105	352 310
Витрати майбутніх періодів	1170	4 431	9 192
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	-	-

Продовження дод. Б

інших страхових резервах	1184	-	-
Інші оборотні активи	1190	450	568
Усього за розділом II	1195	1 222 267	510 601
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	-	-
Баланс	1300	5 812 544	4 955 375

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	286 364	286 364
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	-	-
Капітал у дооцінках	1405	1 715 455	1 705 222
Додатковий капітал	1410	3 328 917	1 859 652
Емісійний дохід	1411	-	-
Накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	17 430	17 430
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	-	-
Неоплачений капітал	1425	(-)	(-)
Вилучений капітал	1430	(-)	(-)
Інші резерви	1435	-	-
Усього за розділом I	1495	5 348 166	3 868 668
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	-	-
Пенсійні зобов'язання	1505	-	-
Довгострокові кредити банків	1510	134 850	592 669
Інші довгострокові зобов'язання	1515	2 180	150 220
Довгострокові забезпечення	1520	-	34 651
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	-	-
Цільове фінансування	1525	-	-
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	137 030	777 540
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Векселі видані	1605	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за:			
довгостроковими зобов'язаннями	1610	24 312	22 056
товари, роботи, послуги	1615	49 528	89 253
розрахунками з бюджетом	1620	19 153	11 910
у тому числі з податку на прибуток	1621	-	-
розрахунками зі страхування	1625	15 958	11 096
розрахунками з оплати праці	1630	78 921	50 247
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	2 168	2 763
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	1650	-	-
Поточні забезпечення	1660	125 136	112 842
Доходи майбутніх періодів	1665	255	446
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	11 917	8 554
Усього за розділом III	1695	327 348	309 167
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	5 812 544	4 955 375

Електронні

ЕП Державний Антимонопольний Уряд України
Миколайович

Продовження дод. Б

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
за Рік 2020 р.

Форма N2 Код за ДКУД 1801003

I. 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	1 508 893	3 526 047
Чисті зароблені страхові премії	2010	-	-
<i>премії підписані, валова сума</i>	2011	-	-
<i>премії, передані у перестраховання</i>	2012	-	-
<i>зміна резерву незароблених премій, валова сума</i>	2013	-	-
<i>зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій</i>	2014	-	-
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	(2 173 329)	(3 369 666)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070	-	-
Валовий:			
прибуток	2090	-	156 381
збиток	2095	(664 436)	(-)
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	-	-
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	-	-
<i>зміна інших страхових резервів, валова сума</i>	2111	-	-
<i>зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах</i>	2112	-	-
Інші операційні доходи	2120	319 195	204 877
у тому числі:	2121	-	-
<i>дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю</i>			
<i>дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції</i>	2122	-	-
<i>дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування</i>	2123	-	-
Адміністративні витрати	2130	(171 329)	(300 773)
Витрати на збут	2150	(-)	(-)
Інші операційні витрати	2180	(982 898)	(1 468 400)
у тому числі:	2181	-	-
<i>витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю</i>			
<i>витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції</i>	2182	-	-
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	-	-
збиток	2195	(1 499 468)	(1 407 915)
Доход від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	149 086	86 773
Інші доходи	2240	2 627	38 004
у тому числі:	2241	-	-
<i>дохід від благодійної допомоги</i>			
Фінансові витрати	2250	(58 752)	(11 451)
Витрати від участі в капіталі	2255	(-)	(-)
Інші витрати	2270	(170 895)	(30 204)
Чистий прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275	-	-

Продовження дод. Б

Продовження додатка 2

Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	-	-
збиток	2295	(1 577 402)	(1 324 793)
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	99 182	201 804
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	-	-
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	-	-
збиток	2355	(1 478 220)	(1 122 989)

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	-	-
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415	-	-
Інший сукупний дохід	2445	-	-
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	-	-
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455	-	-
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	-	-
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	(1 478 220)	(1 122 989)

III. ЕЛЕМЕНТИ ОПЕРАЦІЙНИХ ВИТРАТ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Матеріальні затрати	2500	97 715	125 052
Витрати на оплату праці	2505	1 275 271	2 281 425
Відрахування на соціальні заходи	2510	294 317	458 670
Амортизація	2515	402 341	407 705
Інші операційні витрати	2520	1 255 881	1 860 253
Разом	2550	3 325 525	5 133 105

IV. РОЗРАХУНОК ПОКАЗНИКІВ ПРИБУТКОВОСТІ АКЦІЙ

Назва статті	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Середньорічна кількість простих акцій	2600	-	-
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	-	-
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	-	-
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	-	-
Дивіденди на одну просту акцію	2650	-	-



Ярмак Андрій Миколайович

Продовження дод. Б

Звіт про рух грошових коштів (за прямим методом)
за Рік 2020 р.

Форма N3 Код за ДКУД 1801004

Стаття	Код	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
I. Рух коштів у результаті операційної діяльності			
Надходження від:			
Реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	3000	1 557 448	2 911 035
Повернення податків і зборів	3005	-	-
у тому числі податку на додану вартість	3006	-	-
Цільового фінансування	3010	22 495	23 554
Надходження від отримання субсидій, дотацій	3011	-	-
Надходження авансів від покупців і замовників	3015	1 168	1 357
Надходження від повернення авансів	3020	102	521
Надходження від відсотків за залишками коштів на поточних рахунках	3025	4 779	42 811
Надходження від боржників неустойки (штрафів, пені)	3035	1 899	2 396
Надходження від операційної оренди	3040	655	312
Надходження від отримання роялті, авторських винагород	3045	-	-
Надходження від страхових премій	3050	-	-
Надходження фінансових установ від повернення позик	3055	-	-
Інші надходження	3095	9 317	20 425
Витрачання на оплату:			
Товарів (робіт, послуг)	3100	(222 716)	(419 700)
Праці	3105	(1 145 790)	(1 954 023)
Відрахувань на соціальні заходи	3110	(390 746)	(530 566)
Зобов'язань з податків і зборів	3115	(340 327)	(555 719)
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на прибуток	3116	(-)	(3 317)
Витрачання на оплату зобов'язань з податку на додану вартість	3117	(26 166)	(24 458)
Витрачання на оплату зобов'язань з інших податків і зборів	3118	(314 161)	(527 944)
Витрачання на оплату авансів	3135	(45 807)	(55 617)
Витрачання на оплату повернення авансів	3140	(128)	(64)
Витрачання на оплату цільових внесків	3145	(-)	(-)
Витрачання на оплату зобов'язань за страховими контрактами	3150	(-)	(-)
Витрачання фінансових установ на надання позик	3155	(-)	(-)
Інші витрачання	3190	(82 684)	(132 762)
Чистий рух коштів від операційної діяльності	3195	-630 335	-646 040
II. Рух коштів у результаті інвестиційної діяльності			
Надходження від реалізації:			
фінансових інвестицій	3200	-	-
необоротних активів	3205	-	-
Надходження від отриманих:			
відсотків	3215	-	-
дивідендів	3220	-	-
Надходження від деривативів	3225	-	-
Надходження від погашення позик	3230	-	-
Надходження від вибуття дочірнього підприємства та іншої господарської одиниці	3235	-	-
Інші надходження	3250	30 393	-

Закінчення дод. Б

Витрачання на придбання:			
фінансових інвестицій	3255	(-)	(-)
необоротних активів	3260	(161 049)	(403 662)
Виплати за деривативами	3270	(-)	(-)
Витрачання на надання позик	3275	(-)	(-)
Витрачання на придбання дочірнього підприємства та іншої господарської одиниці	3280	-	-
Інші платежі	3290	(-)	(-)
Чистий рух коштів від інвестиційної діяльності	3295	-130 656	-403 662
III. Рух коштів у результаті фінансової діяльності			
Надходження від:			
Власного капіталу	3300	-	-
Отримання позик	3305	393 471	68 347
Надходження від продажу частки в дочірньому підприємстві	3310	-	-
Інші надходження	3340	200 000	-
Витрачання на:			
Викуп власних акцій	3345	(-)	(-)
Погашення позик	3350	13 498	10 311
Сплату дивідендів	3355	(-)	(-)
Витрачання на сплату відсотків	3360	(11 413)	(8 129)
Витрачання на сплату заборгованості з фінансової оренди	3365	(-)	(-)
Витрачання на придбання частки в дочірньому підприємстві	3370	-	-
Витрачання на виплати неконтрольованим часткам у дочірніх підприємствах	3375	-	-
Інші платежі	3390	(5 468)	(24 238)
Чистий рух коштів від фінансової діяльності	3395	563 092	25 669
Чистий рух грошових коштів за звітний період	3400	-197 899	-1 024 033
Залишок коштів на початок року	3405	494 224	1 639 107
Вплив зміни валютних курсів на залишок коштів	3410	56 009	(120 850)
Залишок коштів на кінець року	3415	352 334	494 224

Керівник

Ярмак Андрій Миколайович

Головний бухгалтер

Дутова Олена Станіславівна

