

предназначенных для выполнения финансовых обязательств, финансирования расходов по расширенному воспроизводству и т.д. [7].

Наиболее важными субъектами, участвующими в формировании финансового потенциала региона, являются государственные органы управления и местные органы самоуправления, организации, учреждения и население. Именно деятельность перечисленных субъектов экономики представляет наиболее важную роль в макро- и микрорегулировании.

Выводы. Изучив теоритическую основу финансового потенциала региона, можно сделать вывод, что финансовый потенциал - это возможность (способность) субъектов экономики преобразовать потенциальные доходы при воздействии механизмов регулирования, финансовой инфраструктуры и реализации финансовых инструментов в финансовые ресурсы для обеспечения целей стратегического развития региона.

Таким образом, оценка финансового потенциала позволит существенно повысить эффективность, и результативность проводимой региональной финансовой политики, и решение задач стратегии развития региона. На государственном уровне, прежде всего, будут урегулированы вопросы бюджетного выравнивания и предоставления финансовой помощи из государственного бюджета. Оценка финансового потенциала региона послужит основой при разработке стратегии развития регионов, что является достаточно актуальным в сложившихся условиях.

Источники и литература:

1. Атаева А. Г. Механизм формирования финансовой самостоятельности муниципальных образований / А. Г. Атаева // Вестник Самарского государственного экономического университета. – 2010. – № 7. – С. 17-22.
2. Боровикова Е. В. Финансовый потенциал как комплексный показатель эффективности финансово-бюджетной политики / Е. В. Боровикова // Экономический анализ: теория и практика. – М., 2008. – С. 47-48.
3. Булатова Ю. И. Финансовый потенциал региона: содержание и структуры / Ю. И. Булатова // Вестник Санкт-Петербургского университета. – 2010. – № 3. – С. 94-97.
4. Исаев Э. А. Финансовый потенциал крупного экономического региона (концепция формирования и регулирования) / Э. А. Исаев. – М. : Экономика, 2007. – 206 с.
5. Колесникова Н. А. Финансовый и имущественный потенциал региона: опыт регионального менеджмента / Н. А. Колесникова. – М. : Финансы и статистика, 2000. – 240 с.
6. Родионова В. М. Сущность финансов и их роль в рыночной экономике / В. М. Родионова // Финансы. – 2010. – № 6. – С. 56-59.
7. Лексин В. Н. Государство и регионы: теория и практика государственного регулирования территориального развития / В. Н. Лексин, А. Н. Швецов. – М., 2009. – 368 с.

Рамазанова У.Э.

УДК 621.075

ВОЗМОЖНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СНИЖЕНИЯ РАСХОДОВ НА УСЛУГИ АВИАТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Постановка проблемы. В современных условиях большинство авиапредприятий четко понимают, что необходимым шагом является переход от стратегии выживания к стратегии максимизации прибыли. Это возможно как за счет увеличения доходов, так и путем снижения затрат на авиаперевозки. Возможности снижения эксплуатационных расходов авиапредприятий ограничиваются необходимостью поддержания высокого уровня безопасности, обслуживания клиентов, а также постоянным ростом цен на авиа ГСМ, аэронавигационное обслуживание воздушных судов, аэропортовых сборов, индексацией заработной платы и т.п. [2].

Приоритетными задачами авиакомпаний становится поиск оптимального соотношения величины эксплуатационных расходов и полученных доходов, позволяющего не только получить достаточную прибыль, но и создать запас прочности для формирования конкурентоспособных позиций на рынке авиауслуг. Таким образом, одной из проблем, возникающих в отрасли на этапе решения основных задач реформирования экономики авиакомпаний, является отсутствие комплексной системы оценки управления эксплуатационными затратами, позволяющей охватить все уровни формирования затрат.

Анализ литературы. Разработке теоретических, методологических и практических вопросов развития и повышения эффективности функционирования авиапредприятий посвящены работы отечественных ученых-экономистов В.М. Загоруйко, Ю.Ф. Кулаева, В.В. Языки, В.Г. Коби, Л.А. Яценко, Г.М. Юна и др.

Что касается анализа современного состояния и проблем развития авиатранспортной отрасли Украины, то, по мнению Д. Прейгера, [4] посредством сокращения расходов, авиапредприятия смогут решить вопрос финансового обеспечения мероприятий по техническому перевооружению объектов наземной инфраструктуры в аэропортах с целью создания благоприятных условий для максимального использования возможностей современных воздушных судов по выполнению полетов в сложных метеорологических условиях. Р.Т. Баран [1] в свою очередь считает, что реструктуризация воздушного транспорта Украины должна иметь целью проведения рыночной трансформации экономических методов управления

гражданской авиацией, организацию эффективного менеджмента, формирования оптимальных соотношений расходов и доходов.

Однако вопросы, связанные с разработкой путей и механизмов снижения расходов авиапредприятий, требуют более детальной проработки.

Целью данной статьи является анализ практических направлений формирования расходов на услуги авиатранспортных предприятий и выявление факторов, способствующих их снижению.

Изложение основного материала. Факторы, определяющие себестоимость, объективно связаны с различными сторонами производственного процесса. Наличие конкретных действующих факторов обусловлено способом, условиями производства, его организацией, уровнем научно-технического прогресса и социально-экономическими условиями [5].

Себестоимость транспортной продукции в гражданской авиации зависит в основном от следующих факторов:

- типа эксплуатируемых самолетов;
- дальности беспосадочного полета;
- вида воздушной линии (количество промежуточных посадок);
- мощности пассажиро-грузопотока;
- района базирования эксплуатационных предприятий;
- района прохождения авиалиний;
- направления перевозок (туда - обратно);
- неравномерности перевозок по периодам года;
- класса авиапредприятия, аэропорта, группы АТБ по оплате труда работников;
- степени экстенсивного и интенсивного использования самолето-вертолетного парка (СВП) [5].

Тип эксплуатируемого самолета влияет на себестоимость авиаперевозок через себестоимость летного часа и часовую производительность полетов.

С увеличением грузоподъемности и крейсерской скорости самолета себестоимость летного часа возрастает, но, в то же время, растет и продуктивность полетов. В результате, себестоимость единицы транспортной продукции снижается.

Так, например, если взять среднюю себестоимость летного часа Ан-2 за единицу, то себестоимость летного часа Ту-134 будет в 7,6 раза, а Ил-62 в 18 раз выше. В то же время часовая экономическая продуктивность самолета Ту-134 в 26,3 раза, а Ил-62 в 57,9 раза выше, чем у Ан-2. Взаимное влияние себестоимости летного часа и часовой продуктивности полетов приводит к тому, что себестоимость перевозок на самолете Ан-2 в 5,25 раза выше, чем на Ил-62 и в 4,45 раза выше, чем на Ту-134, то есть она, в конечном счете, определяется соотношением темпов роста себестоимости летного часа и производительности полетов [4].

Также особенно важным критерием, определяющим себестоимость авиаперевозок, является дальность беспосадочного полета. Экономическая дальность беспосадочного полета различна для разных типов воздушных судов. Для сокращения транспортных расходов, повышения эффективности авиапредприятий расстановку судов по авиалиниям необходимо производить исходя из их экономической дальности беспосадочного полета. Так, например, наиболее экономично эксплуатировать самолеты Ил-62 на дальности беспосадочного полета 5000 км, Ил-18 - 3000, Ту-134 - 2000 км.

Вид воздушной линии также влияет на себестоимость перевозок. На линиях без промежуточных посадок она при прочих равных условиях будет ниже, чем на линиях с промежуточными посадками самолета. Однако в последнем есть возможность увеличить загрузку самолетов, что способствует снижению себестоимости за счет увеличения производительности полетов. Поэтому на практике необходимо эту задачу решать комплексно, учетом мощности пассажиро-грузопотока и возможности открытия прямых воздушных сообщений.

Мощность пассажиро-грузопотока оказывает влияние на себестоимость перевозок через снижение удельного веса не зависящих от размеров движения расходов и себестоимости перевозок при увеличении их объема.

Район базирования предприятий влияет на себестоимость перевозок через должностные оклады работников, нормативы расхода топлива, а также его стоимость (в разных районах изменяются оптовые цены на авиа ГСМ и другие виды топлива, расходы по доставке топлива от железнодорожных станций, морских и речных портов в аэропорты), повышенную трудоемкость проведения технического обслуживания летательных аппаратов и коммерческого обслуживания пассажиров в аэропортах.

Район прохождения авиалиний влияет на себестоимость через изменение покилометровой оплаты экипажам в зависимости от категории сложности полетов и времени работы экипажа в течение суток (днем, ночью), а также метеоусловия, характерные для данной линии. Ставки покилометровой оплаты экипажей в условиях IV-V категорий сложности полетов в 1,4-1,6 раза выше, чем при полетах на линиях I категории сложности [5].

Направление перевозок (туда, обратно) изменяет себестоимость в силу различных метеоусловий, преобладающих при полетах в прямом или обратном направлениях, а также неравномерности перевозок. Неравномерность перевозок по направлениям влияет на себестоимость авиаперевозок через разный процент использования коммерческой загрузки в прямом и обратном направлениях.

Себестоимость меняется в течение года. Она, как правило, меньше в III квартале, т.е. примерно на 14% ниже среднегодовой, а в I и IV кв. на 24-27% выше. Это вызвано резким увеличением объема перевозок в III кв., Снижения не зависят от размеров движения расходов, приходящиеся на единицу транспортной продукции. Кроме того, в осенне-зимний период увеличиваются нормативы затрат на работу двигателей на земле, отопление помещений, освещение, ухудшаются условия труда при техническом обслуживании, что

ВОЗМОЖНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СНИЖЕНИЯ РАСХОДОВ НА УСЛУГИ АВИАТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

ведет увеличение трудовых затрат, снижение производительности труда работников на техобслуживание [6].

Структура себестоимости услуг авиапредприятия представлена на рисунке 1.



Рис. 1. Структура себестоимости авиаперевозок.

Себестоимость авиаперевозок также зависит от класса эксплуатационного авиапредприятия, аэропорта, группы АТБ. Предприятия более высокого класса имеют высокий уровень технического оснащения производства, более развитую организационную структуру, высшие должностные оклады у руководства, ИТР и служащих, что требует повышенных расходов. В то же время эти предприятия выполняют больший объем работ, что приводит к снижению себестоимости авиаперевозок, так как расходы, которые не зависят от объема работы в расчете на единицу продукции, уменьшаются.

Повышение степени экстенсивного и интенсивного использования СВП снижает себестоимость авиаперевозок, так как с увеличением налета часов (экстенсивный путь использования СВП) уменьшаются не зависящие от размеров движения расходы на летный час за счет роста налета часов. По увеличению коэффициента использования грузоподъемности самолета (интенсивный путь) эти расходы уменьшаются и на единицу транспортной продукции. На практике все перечисленные выше факторы действуют в совокупности. Поэтому при определении себестоимости авиаперевозок важное значение имеет правильная оценка влияния всех действующих факторов.

Снижение себестоимости авиаперевозок можно достичь за счет реализации мероприятий, вызывающих уменьшение себестоимости летного часа увеличивают производительность полетов самолетов. Второе направление связано с повышением интенсивного использования СВП (рис 2.).

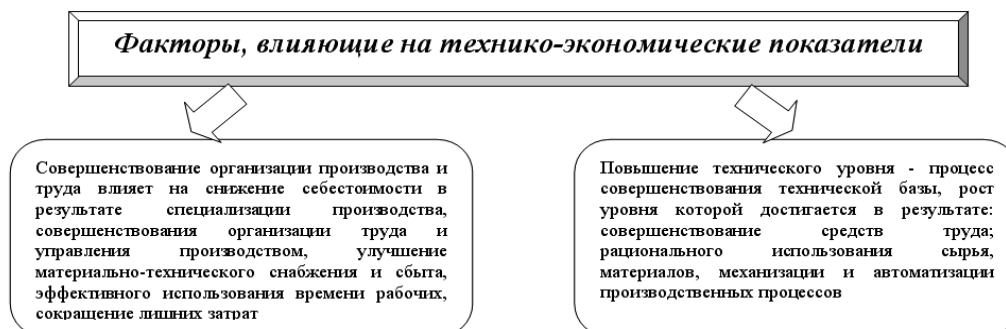


Рис. 2. Факторы, влияющие на технико-экономические показатели деятельности авиапредприятия [адаптировано автором].

Снижение себестоимости летного часа, кроме правильного использования рассмотренных факторов, может быть обеспечено в результате экономии расходов по всем статьям. Экономия расходов по авиа ГСМ может быть достигнута, прежде всего, за счет размещения самолетов по воздушным линиям, в соответствии с их экономической дальностью полетов, выбора рациональных направлений полета самолетов и соответствующих им режимов работы авиадвигателей, сокращения непроизводительного налета часов, времени работы двигателя на земле, грамотной эксплуатации и контроля за режимом работы двигателя в полете и т.д.

Выводы. Повышение налета часов на самолет (вертолет), увеличение амортизационных и межремонтных сроков службы СВП, двигателей, улучшение технико-экономических параметров эксплуатируемого судна (уменьшение удельной первоначальной стоимости летательного аппарата) обуславливают сокращение расходов по амортизации СВП и на текущий ремонт СВП.

Сокращение расходов на текущий ремонт СВП может быть достигнуто за счет экономии затрат материальных затрат (материалов, запчастей и т. д.), внедрение прогрессивных, передовых методов технического обслуживания (метод обслуживания авиатехники по состоянию и др.).

Сокращение расходов по заработной плате - достигается главным образом в результате роста производительности труда, обеспечивается, прежде всего, за счет повышения технического уровня производства, совершенствование организации труда и производства, за счет действия социально-экономических, отраслевых и региональных факторов. Уменьшение аэропортовых расходов может быть обеспечено за счет усиления режима экономии, улучшения организации производства.

Источники и литература:

1. Баран Р. Т. Економічно-фінансова основа та правова база парадигми реформування повітряно-транспортної системи України / Р. Т. Баран, Л. М. Баран // Проблеми підготовки професійних кадрів з логістики в умовах глобального конкурентного середовища : ІУ МНПК 5-7 жовтня 2006 р. : зб. доповідей / відп. ред.: М. Ю. Григорак, Л. В. Савченко. – К. : НАУ, 2006. – С. 14-24.
2. Гармонізація транспортної системи України з вимогами ЄС сприятиме економічному зростанню : рекомендації звіту Європейського Союзу та Програми розвитку ООН (30/06/2010) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/delegations/ukraine/press_corner/all_news/news/2010/2010_06_30_2_uk.htm
3. Мягих І. М. Проблеми розвитку авіатранспортних підприємств України та шляхи їх подолання / І. М. Мягих // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 34.
4. Прейгер Д. Стан і проблеми розвитку авіаційної галузі України / Д. Прейгер // Економіка України : наук. журнал М-ва екон. України, М-ва фінансів України та Нац. академії наук. – К. : Преса України, 2009. – № 6 (571). – С. 4-21.
5. Пузынин Р. Г. Менеджмент на авиационном транспорте : учеб. пособие / Р. Г. Пузынин. – К. : КМУГА, 1997. – 180 с.
6. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургаліські, Ч. Клімкевич, М. Камола, Т. Дяченко, М. Пугачов, О. Філіпенко; за ред. Марчіна Свенціцькі. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

Ресульєва Н.Ш.

УДК 658.155

РОЛЬ ПРИБЫЛИ В ОЦЕНКЕ ФИНАНСОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Постановка проблемы. Оценка уровня финансовой безопасности предприятия один из наиболее важных элементов в системе управления предприятием. Существует множество подходов к оценке уровня финансовой безопасности, среди которых ресурсно-функциональный, индикаторный и прочие. Поскольку финансовая безопасность, это состояние какого-либо хозяйствующего субъекта, характеризующееся наличием стабильного дохода и других ресурсов, которые позволяют поддержать уровень жизни на текущий момент и в обозримом будущем, то логично было бы предположить, что критерием финансовой безопасности предприятия может выступать прибыль, которой предприятие может распоряжаться по своему усмотрению, т.е. чистая прибыль. Прибыль – важнейший оценочный показатель деятельности предприятия, источник материального благосостояния самого предприятия и его работников, государства в целом. Она позволяет обеспечить сохранение платежеспособности, возможность планирования будущих денежных потоков экономического субъекта и безопасность занятости на предприятии [1].

Анализ литературы. Вопрос управления прибылью уделено достаточно внимания в работах М. Билыка, И. Бланка, С. Глава, В. Опарина, С. Покропивного А. Мазараки, С. Арефьева, В. Куцика, В. Сопка, А. Шеремета, Л. Янчевой и других. Вместе с тем результаты научных исследований и практика хозяйственной деятельности свидетельствуют о том, что до сих пор являются дискуссионными множество теоретических положений, а целый ряд принципиально важных вопросов, связанных с выбором наиболее эффективного критерия оценки финансовой безопасности предприятий нуждаются в существенном усовершенствовании.

Целью статьи является обоснование роли прибыли при оценке финансовой безопасности предприятия.

Изложение основного материала. Прибыль является одним из потенциальных источников средств для любого предприятия. Сама по себе величина прибыли предприятия, являясь абсолютной величиной, может