

13-58
20.06.22

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ЖИТОМИРСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»

ФАКУЛЬТЕТ БІЗНЕСУ ТА СФЕРИ ОБСЛУГОВУВАННЯ

Кафедра туризму та готельно-ресторанної справи

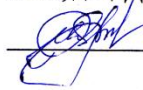
ПІСКУНОВА ОКСАНА ОЛЕГІВНА

ДИПЛОМНА РОБОТА

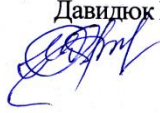
МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМ СТАНОМ
ПІДПРИЄМСТВА ТА ШЛЯХИ ЙОГО УДОСКОНАЛЕННЯ (НА
ПРИКЛАДІ ПрАТ «АВІОКОМПАНІЯ «МІЖНАРОДНІ АВІАЛІНІЇ
УКРАЇНИ»)

представлена на здобуття освітнього ступеня «бакалавр»
спеціальності 242 «Туризм»

Допущено до захисту
протокол № 01
від 01.06.2022
зав. кафедри туризму та
готельно-ресторанної справи
к.е.н., доц. Давидюк Ю.В.



Керівник
к. е. н. доцент
Давидюк Ю.В.



ЖИТОМИР – 2022

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМ СТАНОМ АВІАКОМПАНІЙ.....	6
1.1. Дослідження галузі авіаперевезень в Україні.....	6
1.2. Сутність фінансового стану та показники його оцінки.....	11
1.3. Механізм управління фінансовим станом авіакомпаній.....	21
РОЗДІЛ 2. ДОСЯГНУТИЙ РІВЕНЬ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМ СТАНОМ ПРАТ «АВІАКОМПАНІЯ «МАУ».....	27
2.1. Загальна характеристика авіакомпанії.....	27
2.2. Аналіз складу і структури активів та пасивів авіакомпанії.....	33
2.3. Аналіз руху грошових коштів авіакомпанії.....	43
2.4. Аналіз показників фінансового стану авіакомпанії.....	46
2.5. Управління фінансовим результатом авіакомпанії.....	53
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМ СТАНОМ ПРАТ «АВІАКОМПАНІЯ «МАУ».....	62
3.1. Розробка заходів удосконалення управління фінансовим станом авіакомпанії.....	62
3.2. Економічна інтерпретація запропонованих моделей управління фінансовим станом авіакомпанії.....	71
ВИСНОВКИ І ПРОПОЗИЦІЇ.....	79
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	86
ДОДАТКИ	

ВСТУП

Актуальність теми та аналіз останніх досліджень. Туристична індустрія значною мірою спирається на принципи територіального формування туристського продукту. У глобальному середовищі, транспорт об'єднує всі галузі економіки, забезпечує цілісність країни та істотно впливає на розвиток туризму. В даний час авіаперельоти стають невід'ємним компонентом дедалі більшої кількості туристських поїздок. Насамперед, зростання авіатурів пов'язані з розширенням географії міжнародного туризму. Оскільки останніми роками спостерігався ріст частки туристів у пасажиропотоку авіаційних перевезень, розвиток туризму значною мірою залежить від авіаційного транспорту. У свою чергу коронакриза багато в чому зумовила фінансову кризу як в туризмі так і в авіації, що грає найважливішу роль розвитку різних галузей. Набутий нами власний досвід в 2020 році засвідчив, показав, а 2021 рік підтверджує, що авіація та туризм надзвичайно вразливі до кризи викликані пандемією Ковід-19. Тому сьогодні актуальність пошуку ефективних шляхів управління фінансовим станом авіакомпаній не піддається сумніву.

Фінансовий стан підприємства та методики його оцінки досліджували: О. С. Анікіна, Г. В. Даценко, К. С. Дяченко,, О. О. Євсєєва, Ю. І. Захарова, І. М. Клімович, М. С. Левчук, А. С. Лесюк, О. М. Лобова, Д. С. Ломоносов, А. Ю. Матейченко, Т. О. Меліхова, А. О. Мельник, А. М. Морозюк, С. В. Нікуліна, Т. О. Олійник, Т. М. Паянок, А. М. Савченко, К. А. Татієвська, О. Ф. Томчук, А. Ю. Хорєва, О. В. Шавурська, О. О. Яцух та інші.

Наразі в Україні фактично не проводилося досліджень, які б встановили, як заходи управління фінансовим станом авіакомпаній в умовах коронавірусу вплинули на їх роботу, що робить тематику дослідження актуальною.

Мета та завдання дослідження. Метою дослідження є формування ефективно діючої системи управління фінансовою складовою авіаційних перевезень на сучасному етапі розвитку економіки України.

Для реалізації поставленої мети було сформульовано окремі завдання:

- проаналізувати галузь авіаційний перевезень;
- виокремити сутність фінансового стану та показників для його характеристики
- розкрити механізм управління фінансовим станом авіапідприємства;
- дослідити фінансову діяльність окремої авіакомпанії;
- провести аналіз ефективності управління авіаційними туристськими перевезеннями окремої авіакомпанії;
- сформулювати рекомендації щодо покращення фінансового стану досліджуваної авіакомпанії;
- спрогнозувати перспективи фінансового розвитку досліджуваної авіакомпанії.

Об'єкт і предмет дослідження. Об'єктом дослідження виступає фінансова діяльність ПрАТ «Авіокомпанія «Міжнародні Авіалінії України» у сучасних ринкових умовах. Предметом дослідження є фінансові та організаційні відносини, що складаються у процесі управління фінансовим станом досліджуваної авіакомпанії.

Методи дослідження. Теоретичною базою роботи послужили наукові праці вітчизняних та зарубіжних фахівців у галузі фінансового аналізу та діяльності авіакомпаній. Методологічною основою написання роботи обрано системний, стратегічний, функціональний, ситуаційний підходи. Певне значення мало використання загальнонаукових методів (аналізу, синтезу, індукції). Базою аналітичної роботи послужили статистичні дані, матеріали ПрАТ «Авіокомпанія «Міжнародні Авіалінії України» та Державної служби статистики України, спостереження та висновки автора, отримані під час дослідження.

Теоретична та практична значущість дослідження. Основні положення та висновки кваліфікаційної роботи відображають передовий досвід управління фінансовим розвитком, що становить великий прикладний інтерес у плані модернізації та успішного функціонування ПрАТ «Авіокомпанія «Міжнародні Авіалінії України». Велике значення результати дослідження мають у плані оцінки можливостей підвищення фінансової стійкості авіакомпаній в умовах фінансових криз. Матеріали дослідження можна використовувати під час проведення семінарських занять й у окремих розділах спецкурсів, читаних у межах навчання менеджерів з туризму.

Структура та основний зміст роботи. У відповідність з метою та завданнями наукового дослідження кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаної літератури та додатків. У роботі 80 сторінок основного тексту, 47 таблиць, 6 малюнків, 6 додатків. Список літератури включає 71 найменування.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМ СТАНОМ АВІАКОМПАНІЙ

1.1. Дослідження галузі авіаперевезень в Україні

Авіаційний транспорт є генератором і носієм багатьох передових тенденцій як у виробничій, так і в інших сферах – організації менеджменту, системі сервісних послуг, підготовці кадрів, науково-дослідних та дослідно-конструкторських роботах тощо, а сама галузь еволюціонує у набагато ширшу категорію – авіаційного бізнесу.

Сьогодні майже ніхто не може жити без авіаперельотів. Багато людей мають відрядження, а також регулярні поїздки до родичів, друзів, на роботу, за кордон чи подорожі в інші країни [66, с. 55].

Нині більше половини міжнародних туристичних подорожей здійснюється за допомогою авіаційних перевезень. Авіаційний транспорт дозволяє не тільки комфортно та швидко подолати просторовий розрив між туристичними дестинаціями та місцями проживання туристів. Авіаційні перевезення стають важливим чинником розвитку туристичних центрів та зон.

Основний вид економічної діяльності що досліджується – це пасажирський авіаційний транспорт. Галузь авіаційного транспорту згідно КВЕД-2010 показано в таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

Галузь пасажирський авіаційний транспорт згідно КВЕД-2010

Код	Назва діяльності
Секція Н	Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність
Розділ 51	Авіаційний транспорт
Група 51.1	Пасажирський авіаційний транспорт
Клас 51.10	Пасажирський авіаційний транспорт

Джерело: [53]

Клас 51.10 «Пасажирський авіаційний транспорт» включає: перевезення пасажирів авіаційним транспортом за встановленим маршрутом і розкладом;

чартерні пасажирські рейси; польоти з метою огляду краєвидів і визначних пам'яток.

І.С. Похиленко доводить, що в авіації функціонують як юридичні так і фізичні особи, автор пише «авіація – це діяльність юридичних осіб будь-якої організаційно-правової форми, спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден та інших літальних апаратів» [50, с. 16]. Кількість діючих суб'єктів господарювання галузі 51.10 розглянуто в таблиці 1.2.

Таблиця 1.2

Кількість діючих суб'єктів господарювання галузі 51.10 «Пасажирський авіаційний транспорт» Україні у 2014–2020 роках

Роки	Суб'єкти господарювання, одиниць		
	Юридичні особи	Фізичні особи-підприємці	Всього по галузі
2014	85	1	86
2015	79	9	88
2016	68	12	80
2017	72	8	80
2018	70	4	74
2019	71	7	78
2020	68	4	72

Джерело: розраховано за даними [44]

Станом на кінець 2020 року кількість діючих суб'єктів господарювання в досліджуваній галузі по Україні рівна 72 авіаперевізникам (з яких 68 чи 94,4% – це юридичні особи, а 4 господарюючих суб'єктів чи 5,6% – це фізичні особи-підприємці). Порівняно з 2014 роком кількість діючих суб'єктів господарювання галузі 51.10 «Пасажирський авіаційний транспорт» зменшилася на 14 авіаперевізників чи на 16,3%, а порівняно 2019 року зменшилася на 6 авіаперевізників чи на 7,7%.

На вітчизняному ринку авіаперевезень працює більше трьох десятків українських авіакомпаній, двадцять з яких здійснюють пасажирські перевезення, але 95% всіх пасажирських авіаперевезень виконують такі провідні авіакомпанії: ПрАТ «Міжнародні авіалінії України», ТОВ «Азур Ейр

Україна», ТОВ «АК «Роза вітрів», ТОВ «ЯнЕйр» ЛТД, ТОВ «Авіакомпанія «Браво» та ТОВ «Авіакомпанія «Атласджет Україна» [1].

У галузі авіації вже намітилися позитивні тенденції орієнтованості авіапідприємств на вирішення питань ефективності їхньої діяльності через формування ефективного персоналу [21, с. 53].

Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання галузі 51.10 розглянуто в таблиці 1.3.

Таблиця 1.3

Кількість зайнятих працівників у суб'єктів господарювання галузі 51.10 «Пасажирський авіаційний транспорт» по Україні у 2014–2020 роках, осіб

Роки	Суб'єкти господарювання		
	Юридичні особи	Фізичні особи-підприємці	Всього по галузі
2014	5984	3	5987
2015	6105	10	6115
2016	6692	12	6704
2017	6943	8	6951
2018	7344	4	7348
2019	6701	7	6708
2020	6526	4	6530

Джерело: розраховано за даними [44]

Станом на кінець 2020 року кількість зайнятих працівників досліджуваної галузі в Україні рівна 6530 осіб (з яких 6526 осіб чи 99,9% – це персонал юридичних осіб, а 4 працюючих чи 0,1% – це фізичні особи-підприємці). Порівняно з 2014 роком кількість зайнятих працівників галузі 51.10 «Пасажирський авіаційний транспорт» зросла на 543 працівників чи на 9,1%, а порівняно 2019 року зменшилася на 178 працюючих чи на 2,7%. Через втрачений прибуток і неможливість вести бізнес компанії по Україні звільняють працівників.

Згідно з аналізом Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), загальна втрата світового доходу авіа галузі в 2020 році склала близько 400 мільярдів доларів. Постраждали не тільки авіакомпанії, а й виробники літаків, технічні компанії, аеропорти та оператори аеронавігації [66, с 56].

Обсяг реалізованих послуг суб'єктів господарювання галузі 51.10 «Пасажирський авіаційний транспорт» по Україні» розглянуто в таблиці 1.4.

Таблиця 1.4

**Обсяг реалізованих послуг суб'єктів господарювання галузі
51.10 «Пасажирський авіаційний транспорт» по Україні
у 2014–2020 роках, тис. грн.**

Роки	Суб'єкти господарювання		
	Юридичні особи	Фізичні особи-підприємці	Всього по галузі
2014	18035720,0	1065,3	18036785,3
2015	18753537,0	9685,2	18763222,2
2016	25643085,9	12580,1	25655666,0
2017	33611440,7	7852,3	33619293,0
2018	41494350,9	4141,4	41498492,3
2019	43326800,5	6756,0	43333556,5
2020	18496353,1	1764,5	18498117,6

Джерело: розраховано за даними [44]

В 2020 році обсяг реалізованих послуг досліджуваної галузі в Україні оцінюється в 18498117,6 тис. грн (з яких 18496353,1 тис. грн чи 99,99% – це надходження від юридичних осіб, а 1764,5 тис. грн чи 0,01% – це обсяг послуг авіап перевезення наданих фізичними особами-підприємцями). Порівняно з 2014 роком обсяг реалізованих послуг галузі зріс на 461332,3 тис. грн чи на 2,6%, а порівняно 2019 року зменшився на 24835438,9 тис. грн чи на 57,3%.

У 2020 році український авіаринок пасажирських перевезень зазнав суттєвих збитків через фактично повне блокування роботи – закриття доступу до інших країн. Збитковими є більшість внутрішніх перевезень, так як попросту немає кому літати по Україні [1]. Чистий прибуток (збиток) підприємств галузі 51.10 по Україні розглянуто в таблиці 1.5. В 2020 році чистий збиток досліджуваної галузі в Україні оцінюється в 6055829,4 тис. грн (прибуток отримали 46,6% підприємств в сумі 13658,7 тис. грн, а збитковими були 53,4% авіап перевізників – сума збитку 6069488,1 тис. грн). Порівняно з 2019 роком фінансовий результат галузі 51.10 «Пасажирський авіаційний транспорт» став гіршим на 8208076,7 тис. грн.

Чистий прибуток (збиток) підприємств галузі 51.10 «Пасажирський авіаційний транспорт» по Україні у 2014–2020 роках

Роки	Чистий прибуток (збиток) всього, тис. грн.	Прибуткові підприємства, тис. грн.	Підприємства, які одержали збиток, тис. грн.
2014	-5238805,5	16449,3	5255254,8
2015	-1412514,2	67086,7	1479600,9
2016	1053234,4	1169662,9	116428,5
2017	1523031,6	1582383,3	59351,7
2018	2226187,2	2462944,8	236757,6
2019	2152247,3	2313400,8	161153,5
2020	-6055829,4	13658,7	6069488,1

Джерело: розраховано за даними [44]

Отже, можемо констатувати, що галузь 51.10 «Пасажирський авіаційний транспорт» будучи збитковою в 2014 і 2015 роках після розвитку в 2016-2019 роках в 2020 році зазнала краху, що безумовно пов'язано з епідемією Ковід-19. Але не тільки це є суттєвою проблемою українського пасажирського авіатранспорту. Тому вкажемо на такі проблеми:

- по-перше: недостатнє фінансування для відновлення існуючого парку пасажирських літаків;
- по-друге: відсутність власних фінансових ресурсів, необхідних для її розвитку в пасажирській авіаційній галузі;
- по-третє: низький рівень експорту послуг пасажирської авіації
- по-четверте: відсутні кредитні механізми фінансування виробництва, а також фінансовий лізинг вітчизняних пасажирських літаків;
- по-п'яте: недостатнє фінансування робіт, передбачених державною цільовою програмою розвитку технологій пасажирської авіації України;
- по-шосте: відсутність контролю за підприємствами та організаціями пасажирських авіаперевезень.

Отже, галузь авіаційних пасажирських перевезень в Україні знаходиться чи не в критичному стані і потребує невідкладних рішень щодо покращення власного фінансового становища.

1.2. Сутність фінансового стану та показники його оцінки

Кожен господарюючий суб'єкт прагне максимально розкрити свої можливості для ефективного функціонування. В результаті ослаблення фінансового контролю можуть виникати ситуації, що призводять до перебоїв у надходженнях, і відповідно відбуваються затримки у виплатах за кредити та позики, затримки оплати постачальникам. І це все веде до виникнення загрози банкрутства підприємства та визнання його неплатоспроможним. Однією з умов ефективного функціонування господарюючих суб'єктів та недопущення загрози банкрутства чи неспроможності є аналіз фінансового стану підприємства.

Фінансовий стан підприємства є однією з найважливіших характеристик взаємодії виробничої, фінансової та господарської діяльності [46]. Фінансовий стан підприємства характеризує здатність підприємства саморозвиватися на певний момент часу [39]. Визначення та оцінка показників фінансово-економічного стану підприємства є досить актуальною для будь-якого суб'єкта господарської діяльності в Україні [23]. Фінансовий стан визначає конкурентоспроможність підприємства, показує здатність покрити витрати діяльності, виплачувати кредити та вказує на можливості розвитку компанії [32].

Вихідною категорією, яка визначає сутність аналізу фінансового стану та його функціональну роль у процесі здійснення фінансово-господарської діяльності є категорія «фінансовий стан» [39, с. 122].

Науковці Клімович І. М. та Татієвська К. А. зазначають, що «фінансовий стан підприємства – це реальна (на фіксований момент часу) і потенційна фінансова спроможність підприємства забезпечити певний рівень фінансування поточної діяльності, саморозвитку та погашення зобов'язань перед підприємствами та державою» [23].

Куцай Н.С., Демчук В.О. доводять, що фінансовий стан – це «комплексне поняття, яке описується системою показників та характеризує наявність і використання фінансових ресурсів» [32, с. 94].

Мельник А. О. та Захарова Ю. І. дійшли до висновку, що «фінансовий стан підприємства – комплексне поняття, яке є результатом взаємодії всіх елементів системи фінансових відносин підприємства, визначається сукупністю виробничо-господарських факторів і характеризується системою показників, що відображають наявність, розміщення і використання фінансових ресурсів» [38, с. 253].

Мішура В. Б. та Спіцин В. Є. пишуть, що фінансовий стан підприємства - це «сутнісна характеристика діяльності підприємства у певний період, що визначає реальну та потенційну можливість підприємства забезпечувати достатній рівень фінансування фінансово-господарської діяльності та здатність ефективно здійснювати її в майбутньому» [39, с. 123].

Паянок Т. М., Савченко А. М., Морозюк А. М. вважають, що «фінансовий стан підприємства – це загальне поняття, що визначається сукупністю виробничо-господарських факторів і характеризується системою показників, які відображають наявність, розміщення та ефективність використання фінансових ресурсів» [46, с. 99].

Томчук О.Ф. пише, що фінансовий стан підприємства є сукупністю показників, що відображають наявність, розміщення та використання фінансових ресурсів [61, с. 242].

Робимо висновок, фінансовий стан підприємства є однією з найважливіших характеристик результатів діяльності будь-якого підприємства. Фінансовий стан підприємства є поняттям дуже ємним, і напевно чи його можна охарактеризувати одним якимось критерієм. Тому для характеристики фінансового становища застосовуються такі критерії, як фінансова стійкість, платоспроможність, ліквідність балансу, кредитоспроможність, рентабельність (прибутковість) та інших.

Дослідження проведене Паянок Т. М., Савченко А. М., Морозюк А. М. дозволяє сформувати певну визначену організаційно-інформаційну модель аналізу фінансового стану підприємства (рис. 1.1).

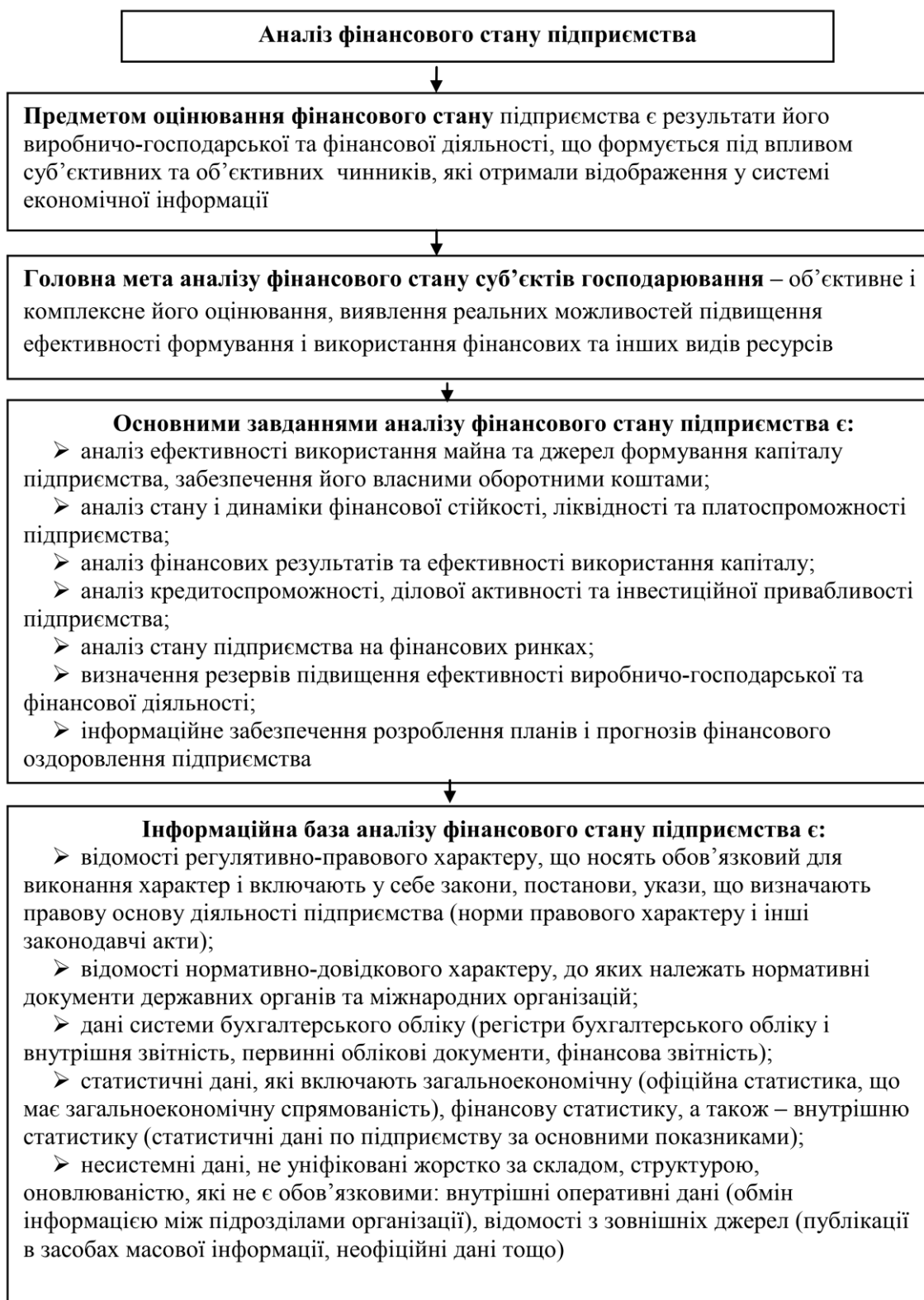


Рис. 1.1. Організаційно-інформаційна модель аналізу фінансового стану підприємства Джерело: [46, с. 89]

Оцінка фінансового стану компанії, як вважають Лобова О. М. та Ломоносов Д. С., є вкрай важливою «саме вона надає можливість керівництву приймати вірні управлінські рішення та попереджувати настання банкрутства компанії» [46, с. 90].

На сьогодні, існує цілий перелік нормативних документів з питань оцінювання фінансово-майнового стану господарюючих суб'єктів, а саме:

- методика інтегральної оцінки інвестиційної привабливості підприємств та організацій;
- методика проведення поглибленого аналізу фінансово-господарського стану підприємств та організацій;
- методичні рекомендації по аналізу фінансово-господарського стану підприємств та організацій;
- методичні рекомендації щодо виявлення ознак неплатоспроможності підприємства та ознак дій з приховування банкрутства, фіктивного банкрутства чи доведення до банкрутства;
- положення про порядок здійснення аналізу фінансового стану підприємств, що підлягають приватизації [19].

Відразу згадаємо, що вітчизняні нормативні документи з питань оцінювання фінансового стану бізнес-структури мають ряд недоліків при їх застосуванні в сучасній аналітичній практиці.

Дяченко К. С. та Хорєва А. Ю. для оцінки фінансового стану пропонують використовувати такі методичні підходи:

- бальна оцінка (спектр бальна оцінка) підприємства;
- дискримінантні моделі
- інтегральна оцінка підприємства;
- матрична оцінка підприємства;
- метод фінансових коефіцієнтів;
- оцінка фінансового стану підприємства з використанням абсолютних показників;
- рейтингова оцінка підприємства [19].

Клімович І. М. та Татієвська К. А. фінансовий стан підприємства визначають «сукупністю показників, що відображають наявність, розміщення й використання ресурсів підприємства, його реальні і потенційні фінансові можливості» Основними завданнями оцінки фінансового стану, на думку авторів, є:

- дослідження ефективності використання майна (капіталу) підприємства, забезпечення суб'єкта господарювання власними оборотними коштами;
- дослідження рентабельності та фінансової стійкості суб'єкта господарювання;
- об'єктивна оцінка динаміки та стану ліквідності, платоспроможності та фінансової стійкості суб'єкта господарювання;
- оцінка становища господарюючого суб'єкта на фінансовому ринку та кількісна оцінка його конкурентоспроможності;
- визначення ефективності використання фінансових ресурсів суб'єкта господарювання [23].

Косарева І.П. та Хохлов М.П. пишуть, що розроблені методики аналізування фінансового стану передбачають його здійснення за такими основними напрямками:

- майновий стан;
- ліквідність та платоспроможність;
- фінансова стійкість;
- ділова активність;
- рентабельність [28].

Мельник А. О. та Захарова Ю. І. пропонують використовувати наступну систему коефіцієнтів для оцінки фінансового стану підприємства коефіцієнтним методом:

- абсолютної ліквідності;
- загальної ліквідності;
- критичної ліквідності;

- рентабельності активів;
- рентабельності реалізації;
- власного капіталу;
- автономії;
- фінансового ризику;
- концентрації позикового капіталу;
- оборотності активів;
- оборотності власного капіталу;
- оборотності основних засобів [38, с. 254].

Загальна модель аналізу фінансового стану підприємства, яку запропонували Паянок Т. М., Савченко А. М., Морозюк А. М. показана на рис 1.2.



Рис. 1.2. Загальна модель аналізу фінансового стану підприємства

Джерело: [46, с. 90]

До основних показників, що розкривають фінансовий стан підприємства, як переконані Мішура В. Б. та Спіцин В. Є., належать наступні:

- показники оцінки майнового стану підприємства; показники ліквідності та платоспроможності;
- показники оцінки фінансової незалежності (показники оцінки структури джерел засобів підприємства);
- показники ділової активності (обертання дебіторської та кредиторської заборгованостей, обертання оборотних коштів, ресурсовіддача);
- показники аналізу рентабельності (прибутковості) (загальна рентабельність, аналізу оборотності капіталу та трансформації активів, аналізу рентабельності капіталу);
- показники позицій підприємства на ринку цінних паперів [39, с. 124].

Загальний аналіз фінансового стану, як вважають Томчук О. Ф. та Левчук М. С. повинен включати зокрема аналіз:

- фінансової стійкості;
- ліквідності та платоспроможності;
- ділової активності;
- оборотності запасів, кредиторської та дебіторської заборгованості;
- аналіз рентабельності [60, с. 484]

Проведений аналіз показав, що одним з основних методів оцінки фінансового стану є коефіцієнтний метод. Тому розглянемо сутність і методику розрахунку окремих коефіцієнтних показників фінансового стану.

Достовірна оцінка рівня і динаміки показників оцінки ділової активності дасть змогу визначити, наскільки ефективно суб'єкт господарювання використовує вкладені в капітал кошти та чітко вказати, за рахунок яких видів активів підприємство матиме можливість підвищити ефективність фінансово-господарської діяльності. При проведенні оцінки ділової активності основними джерелами інформації є фінансова звітність (форми 1 і 2) та дані бухгалтерського обліку, техніко-технологічні характеристики виробничого та реалізаційного процесу. Розрахунок коефіцієнтів обертання активів і пасивів, які характеризують ділову активність суб'єктів господарювання, наведено в додатку А.

Найбільш повно результати діяльності господарюючих суб'єктів характеризують показники рентабельності, тому що їх розрахунок відображає співвідношення ефекту порівняно витрат чи капіталу. Показники рентабельності використовують не тільки для оцінки ефективності діяльності господарюючих суб'єктів, але і як дієвий інструмент в управлінні інвестиціями та ціноутворенням. У додатку Б показано показники рентабельності та окупності.

Однією з основних характеристик, що ідентифікують фінансову стійкість, є платоспроможність, що інформує про здатність суб'єкта господарювання своєчасно та в повному обсязі розрахуватись наявними платіжними засобами за наявні поточні чи довгострокові боргові зобов'язання.

Наступною характеристикою є ліквідність. Під ліквідністю суб'єкта господарювання потрібно розуміти його можливість розрахуватись за свої поточні зобов'язання перед контрагентами і державним бюджетом шляхом перетворення активів різної ліквідності у грошові кошти. Основні відмінності між ліквідністю господарюючого суб'єкта та його платоспроможністю полягають у наступному: ліквідність підприємства визначається розміром та складом поточних активів, а платоспроможність наявністю поточних високоліквідних активів. Розрахунок показників для оцінки ліквідності та платоспроможності господарюючих суб'єктів представлено в додатку В.

У ринкових умовах запорукою виживання та основою стабільного становища господарюючого суб'єкта є його фінансова стійкість. Під фінансовою стійкістю господарюючого суб'єкта слід розуміти його здатність, за рахунок власних оборотних коштів, покривати запаси та в необхідний момент розраховуватися за свої зобов'язання, а також не допускати не виправданої дебіторської заборгованості. Вона також відбиває стан фінансових ресурсів, у якому підприємство, вільно маневруючи грошима, здатне шляхом ефективного їх використання забезпечити безперебійний процес виробництва та реалізації продукції. Фінансова стійкість суб'єктів господарювання напряму залежить від оптимальної структури джерел

капіталу, оптимальної структури активів, а також врівноваженості активів і пасивів. Фінансову стійкість слід розрахувати за допомогою відносних показників, що представлені в додатку Г. Визначення меж фінансової стійкості підприємств належить до найважливіших економічних проблем за ринкових умов, оскільки недостатня фінансова стійкість може призвести до відсутності в підприємств коштів у розвитку виробництва, їх неплатоспроможності й у кінцевому підсумку, до банкрутства, а «надлишкова» стійкість перешкоджатиме розвитку, обтяжуючи витрати підприємств зайвими запасами та резервами.

Одним із найважливіших елементів оцінки кредитоспроможності суб'єктів господарювання є проведення рейтингового оцінювання фінансового стану, на підставі результатів якого визначається його кредитний клас. Розрахунок системи фінансових показників наведено в додатку Д.

Переважна більшість дослідників наголошують, про необхідність застосування не окремих груп показників, а про доцільність комплексної оцінки фінансового стану підприємства.

Під комплексною оцінкою фінансового стану, як бачить Лесюк А.С. «слід розуміти дослідження системи показників, які характеризують об'єкт, фінансово-господарську діяльність підприємства: теперішній стан, умов роботи та майбутніх перспектив» [34, с. 132].

Підтримуємо думу Лесюк А.С., що комплексну оцінку фінансового стану підприємства «слід здійснювати, використовуючи показники: ділової активності, рентабельності та окупності, ліквідності та платоспроможності, дебіторської заборгованості, фінансової стійкості, кредиторської заборгованості, рейтингової оцінки фінансового стану» [34, с. 132].

На рис. 1.3 показано схему оцінки фінансового стану підприємства за комплексним підходом, запропонували Мельник А. О. та Захарова Ю. І.

Уміння підприємства забезпечувати себе фінансовими засобами, необхідними для поточного функціонування підприємств, стратегія ефективного використання цих фінансових засобів, підтримка

платоспроможності та фінансової стійкості підприємства – це і є фінансовий стан підприємства.



Рис. 1.3. Показники комплексної оцінки фінансового стану підприємства

Джерело: [38, с. 255]

Отже, фінансовий стан – це основна характеристика фінансової діяльності підприємства у зовнішньому середовищі. Існуючий фінансовий стан значною мірою визначає конкурентоспроможність підприємства, його діловий потенціал, оцінює, яким чином та мірою будуть гарантовані економічні інтереси самого підприємства і його партнерів з фінансових та інших відносин.

Можна підсумувати, що підприємства аналізують власний фінансовий стан маючи на меті покращення діяльності підприємства, а оцінка фінансового

стану є необхідною для розробки планів і прогнозування. Інвестори та кредитори оцінюють фінансовий стан підприємств, маючи на меті мінімізацію власних ризиків за позиками та внесками.

1.3. Механізм управління фінансовим станом авіакомпаній

Управління фінансовим станом підприємств - це процес впливу на господарюючого суб'єкта з використанням різних фінансових механізмів (фінансових методів, фінансових важелів, нормативно правового забезпечення та інформаційного забезпечення) для розробки та досягнення його стратегічних цілей [32, с. 94].

Однією з основних вимог, що висуваються до фінансового менеджменту, є підвищення ефективності управлінських впливів, яке пов'язане, перш за все, з рівнем їх оперативності та цільової спрямованості. Щоб уникнути виникнення кризових ситуацій і забезпечити конкурентоспроможну діяльність організації необхідні дії запобіжного характеру. Такі методи фінансового менеджменту, як аналіз, планування, контроль здебільшого базуються на історичній інформації про минулу діяльність організації за фіксовані відрізки часу, визначені звітними періодами. Тоді як, вплив на об'єкти управління може бути ефективними лише за високому рівні оперативності аналізу та контролю, при безперервному відслідковуванні змін, які у сталися фінансовому стані організацій. Інструментом управління компанії, що відповідає таким вимогам, є управління фінансовим стану компанії.

Управління фінансовим станом можливе завдяки методам фінансового аналізу, під якими розуміється спосіб чи підхід до оцінювання фінансової діяльності. До характерних особливостей методу відноситься: використання системи показників, виявлення та зміна взаємозв'язку між ними. У процесі фінансового аналізу застосовуються ряд специфічних способів та прийомів. Способи застосування фінансового аналізу можна умовно поділити на дві

групи: традиційні та математичні. До першої групи належать: використання абсолютних, відносних та середніх величин; прийом порівняння, зведення угруповання, прийом ланцюгових підстановок. Нині переважно застосовуються такі методи аналізу фінансової звітності: горизонтальний аналіз, вертикальний аналіз, трендовий, метод фінансових коефіцієнтів, порівняльний аналіз, факторний аналіз [70].

Управління фінансовим станом авіакомпанії – це місткий процес з конкретними етапами та завданнями, виконання, якого потребує глибокого аналізу фінансових показників авіакомпанії [28, с. 102].

Метою управління фінансовим станом авіапідприємства є розроблення плану заходів спрямованих на підвищення рентабельності та розширення можливостей авіапідприємства для забезпечення стабільних авіаперевезень і виконання взятих на себе зобов'язань [32, с. 94].

Для управління фінансовим станом авіапідприємства використовують фінансовий аналіз. Такий аналіз, може виконувати, як управлінський персонал авіакомпаній, так і будь-який зовнішній аналітик.

Аналіз фінансово-економічного стану авіакомпаній є важливим складником ефективного управління формуванням, розміщенням і використанням їх ресурсів. Фінансовий стан авіакомпанії, як показало проведене вище дослідження, визначається величиною, складом і структурою активів, структурою власного капіталу і зобов'язань, досягнуті співвідношення яких зумовлюють фінансову стійкість, ліквідність та платоспроможність авіаперевізників.

Аналіз фінансового становища авіакомпанії для керівництва компанії має фундаментальне значення. Використання цієї категорії як один з основних інструментів управління авіакомпанією має низку переваг, насамперед забезпечення виявлення перших ознак погіршення фінансового стану та прийняття необхідних управлінських рішень для їх усунення.

Система аналіз фінансового стану має сигналізуючий, попереджувальний характер, сутність якого полягає у виявленні внаслідок

систематичної діагностики фінансового стану ймовірності неплатоспроможності чи банкрутства авіапідприємств.

Аналіз фінансового стану авіакомпаній дозволяє оперативно встановлювати відповідність результатів цілям діяльності авіакомпанії та виявляти початкові симптоми, що свідчать про можливе погіршення становища. Тому аналіз фінансового стану виступає засобом коригування способів реалізації стратегій та необхідним елементом антикризового управління авіакомпанії.

Отже, найважливіша роль у забезпеченні ефективних форм господарювання на вітчизняних авіапідприємствах належить аналізу фінансово-економічного стану підприємств. Проведення аналізу відповідає за відбір, оцінку та інтерпретацію фінансових, економічних та інших розрахункових даних, що впливають на процес прийняття управлінських рішень по інвестиційних та фінансових питаннях.

Сучасний розвиток авіаційної галузі зумовлює проведення авіаперевізниками збалансованої економічної політики з підтримки та зміцнення фінансового стану, платоспроможності та фінансової стійкості.

В сучасній практичній діяльності застосовується широке коло методичних підходів до оцінювання фінансово-майнового стану авіакомпаній (табл. 1.6).

Якість обраної моделі визначається її можливістю надавати точні результати оцінки фінансового стану авіакомпанії в будь-який момент часу. Більше того, застосовувана модель має завчасно попереджати менеджмент про погіршення фінансової ситуації в авіакомпанії, а інвесторів про зростання рівня ризику неплатоспроможності об'єкта інвестування у майбутньому. Саме завдяки цьому, управлінці зможуть приймати антикризові рішення ще на початкових етапах погіршення фінансового стану авіакомпанії, тим самим забезпечуючи його стабільність та безперервність роботи у майбутньому.

Важливим напрямком діяльності управління фінансовим станом авіакомпаній є оцінка ризику банкрутства компанії, оскільки в час кризового

стану галузі саме вона найбільш точно відображає фінансовий стан компанії загалом. Авіакомпанія не може стати банкрутом, якщо має задовільний фінансовий стан [35, с 95].

Таблиця 1.6

Характеристика методів оцінювання фінансово-майнового стану авіакомпаній

Методи	Характеристика
1. Метод фінансових коефіцієнтів	Передбачає розрахунок певних показників, що характеризують авіакомпанію: фінансову стійкість, платоспроможність і ліквідність, рентабельність (прибутковість) діяльності, майновий стан та ділову активність. Склад і алгоритм розрахунку коефіцієнтів досить різноманітний і залежить від обраної методики, що стосується авіаційної галузі
2. Оцінка фінансового стану авіакомпанії з використанням абсолютних показників	Може бути використана для оцінки окремих сторін фінансового стану, наприклад для: характеристики рівня фінансової стійкості з боку прибутковості авіакомпанії на основі використання результатів маржинального аналізу; визначення типів фінансової стійкості за критерієм стабільності джерел покриття запасів тощо.
3. Рейтингова оцінка авіакомпанії	Полягає у класифікації авіакомпаній за певними ознаками виходячи з фактичного рівня показників фінансового стану і рейтингу кожного показника. Перевагою є можливість ранжування ряду авіакомпаній за обраною ознакою.
4. Бальна оцінка (спектр бальна оцінка) авіакомпанії	Полягає у проведенні аналізу фінансових коефіцієнтів шляхом порівняння отриманих значень із нормативними величинами в авіабізнесі або з еталонною авіакомпанією і отриманні узагальнюючого показника, вираженого в балах. Спектр бальна оцінка при цьому передбачає використання «рознесення» цих значень за зонами віддаленості від оптимального значення.
5. Матрична оцінка авіакомпанії	Базується на побудові матриці сукупності фінансових показників, яка перетворюється на матрицю стандартизованих коефіцієнтів. Надає змогу здійснювати порівняльну рейтингову оцінку за певними показниками. З іншого боку може використовуватися авіакомпаніями при складанні матричних балансів, балансів грошових надходжень і витрат.
6. Інтегральна оцінка авіакомпанії	Результатом проведення оцінки є визначення інтегрального показника на основі застосування різноманітних методичних підходів. При цьому інтегральний показник може характеризувати як окремі складові, так і в цілому фінансовий стан авіакомпанії.
7. Дискримінантні моделі	Дозволяють визначити вірогідність настання банкрутства авіакомпанії на основі розробки (або використання) інтегральної моделі аналізу фінансового стану авіакомпанії. Виділяють однофакторні (коефіцієнт Бівера, Вайбеля) та багатофакторні (модель Альтмана, Ліса, Таффлера, Спрінгейта, Терещенко, Савицької тощо) моделі

Джерело: узагальнено автором на основі [19]

Беззбитковий метод базується на ролі операційного важеля у формуванні результатів діяльності авіакомпанії, на можливості керування її витратами і результатами для досягнення необхідних показників беззбитковості надання послуг авіаперевезень. Критерієм оцінки фінансового стану авіакомпанії виступає виручка від реалізації послуг авіаперевезень, що авіакомпанія має після проходження порогу рентабельності [38, с. 254].

Інтегральний метод аналізу фінансового стану слід використовувати тим авіакомпаніям, які хочуть визначити власний фінансовий стан певним сукупним інтегральним показником. Даний метод передбачає розрахунок інтегрального показника на базі узагальнюючих показників за рівнем платоспроможності, фінансової незалежності та якості активів авіакомпанії [43, с. 121].

Таким чином, для успішного функціонування авіакомпанії, мінімізації ризиків погіршення фінансового стану, запобігання або подолання фінансової неспроможності в умовах потенційної кризи, що насувається, необхідний аналіз фінансового стану авіакомпанії, що являє собою систематичне спостереження за фінансовими показниками діяльності авіакомпанії. Аналіз фінансового стану авіакомпанії є регулярною функцією фінансового менеджменту з оцінки наявності, розміщення та використання фінансових ресурсів авіапідприємства.

На сьогоднішній день в Україні не існує єдиного підходу до оцінювання фінансового стану авіакомпаній. Існуючим моделям оцінювання фінансового стану притаманні такі недоліки як неврахування галузевої специфіки авіаперевізників, деяка суб'єктивність у формуванні системи показників та відборі показників, що включаються до інтегрального показника, , недостатнє обґрунтування при присвоєнні вагових коефіцієнтів при побудові інтегрального показника, недостатність теоретичних та емпіричних даних для обґрунтування критичних точок чи інтервалів для окремих фінансових індикаторів (як правило, запозичується іноземний досвід без врахування специфіки авіації).

Отже, сучасному авіапідприємству важко переоцінити роль ефективного управління фінансовим станом. Керування власними активами й позиченими і залученими пасивами, своєчасне інвестування та отримання коштів, спроможність задовольняти вимоги кредиторів, бачення менеджерів перспектив розвитку діяльності є запорукою виживання авіапідприємства в умовах сучасності. Успішне фінансове управління спрямоване на стабільну діяльність авіакомпанії в умовах конкурентної боротьби, запобігання банкрутству, максимізації прибутку, мінімізації витрат, забезпечення прибуткової діяльності авіакомпанії.

РОЗДІЛ 2

ДОСЯГНУТИЙ РІВЕНЬ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМ СТАНОМ ПРАТ «АВІАКОМПАНІЯ «МАУ»

2.1. Загальна характеристика авіакомпанії

Для практичного аналізу фінансового стану підприємства ми обрали відоме вітчизняне підприємство ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ». Класифікаційні ознаки ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» ілюструє рис. 2.1.



Рис. 2.1. Класифікаційні ознаки ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

Організаційна структура ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» відображає систему підпорядкування та розподілу робіт між різними підрозділами авіакомпанії і сфери відповідальності керівників різних рівнів (додаток Е).

Повітряний флот ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» включає 35 авіалайнерів різних модифікацій, зокрема, 3 широкофюзеляжні далекомагістральні літаки Boeing 777-200ER, 2 далекомагістральні широкофюзеляжні літаки Boeing 767-300ER, 23 середньوماгістральних Boeing-737 Нового покоління, 5 середньوماгістральних Embraer-190 та 2 середньوماгістральних Embraer-195 [45].

ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за ковідний 2020 рік перевезла 1762 тисяч пасажирів. В тому числі, на міжнародних регулярних рейсах було перевезено 861 тисяча пасажирів, на внутрішніх – 187,3 тисяч пасажирів, на чартерних – 595,3 тисяч пасажирів. Кількість пасажирів на далеко-магістральних рейсах склала 84,5 тисяч пасажирів. Цей результат є значно гіршим за 2019 рік, що є наслідком введення обмежень на пересування через поширення ковід-2019, та є характерним для всього ринку міжнародних пасажирських повітряних перевезень. У 2021 році пасажиропотік зріс до 2511 тисяч пасажирів, але це не відразу повернуло ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» у прибутковий режим. Особливо активними були рейси влітку 2021 року, найбільш популярними напрямками були Туреччина, Єгипет, Об'єднані Арабські Емірати, Домініканська Республіка та Мальдіви. Відмітимо, що до карантину 2020 року понад 60% турів були з дітьми, а після всього 12%. У 2021 році тільки третина туристів подорожувала з дітьми, тобто такі поїздки знову активізувалися. В 2021 році ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» виконано 7 094 рейсів, з них 4 005 міжнародних регулярних, 208 далеко-магістральних, 1 086 внутрішніх, 1 795 чартерних [45].

ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» є великим платником податків. В 2019 році сплачено 381280 тис.грн податків, в 2020 році – 205299 тис.грн, а в 2021 році 119375 тис.грн, тобто за період дослідження сума сплачених податків зменшилася на 261905 тис. грн чи 31,3%. Проаналізуємо взаємовідносини авіакомпанії з бюджетом (станом на кінець року) в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1

Аналіз розрахунків ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» з бюджетом

Показники	Роки			2021 р. до 2019 р.	
	2019	2020	2021	+, -	в %
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	77958	19339	33422	-44536	42,9
Кредиторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	24394	7409	12862	-11532	52,7
Співвідношення кредиторської і дебіторської заборгованості	-53564	-11930	-20560	33004	38,4

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Дебіторська заборгованість ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за розрахунками з бюджетом за період дослідження зменшилися на 44536 тис. грн чи на 57,1%, а борг авіакомпанії перед бюджетом зменшився на 11532 тис. грн чи на 47,3%. Кредиторська заборгованість перед бюджетом за період дослідження не перевищувала дебіторську: в 2019 році менша на 53564 тис. грн., в 2020 році на 11930 тис. грн., а в 2021 році на 20560 тис. грн.

Проаналізуємо ефективність реалізації послуг перевезень авіакомпанії в таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

Ефективність реалізації продукції ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

Показники	Роки			Відхилення 2021 р. до 2019 р.	
	2019	2020	2021	+, -	в %
Доход від реалізації наданих авіапослуг, тис. грн	27178210	7410139	7321813	-19856397	-73,1
Собівартість наданих авіапослуг, тис. грн	24108342	7757173	6384156	-17724186	-73,5
Валовий прибуток від надання авіапослуг, тис. грн	3069868	-347034	937657	-2132211	-69,5
Валова рентабельність реалізації авіапослуг, %	12,7	-4,5	14,7	2,0	15,3
Збутові витрати на авіапослуги, тис. грн	2338347	862410	481934	-1856413	-79,4
Собівартість наданих авіапослуг з врахуванням витрат на збут, тис. грн	26446689	8619583	6866090	-19580599	-74,0
Збутовий прибуток від надання авіапослуг, тис. грн	731521	-1209444	455723	-275798	-37,7
Збутова рентабельність реалізації авіапослуг, %	2,8	-14,0	6,6	3,9	140,0

Дані таблиці 2.2 показують, що валовий прибуток від реалізації авіапослуг зменшився на 2132211 тис. грн чи на 69,5%, і в 2021 році рівний 937657 тис. грн, а валова рентабельність реалізації авіапослуг збільшилася на 3,9%; чистий прибуток від реалізації авіапослуг зменшився на 275798 тис. грн чи на 37,7%, і в 2021 році рівний 455723 тис. грн, а збутова рентабельність реалізації авіапослуг збільшилася на 6,6%. За 2020 рік авіапослуги надані

ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» були для авіаперевізника збитковими, що стало впливом епідемії Ковід-19 на компанію.

Від наявності ресурсів, рівня їх розвитку і використання великою мірою залежить економічний потенціал ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ». В наступній таблиці 2.3 проаналізуємо стан виробничих ресурсів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ».

Таблиця 2.3

Наявність виробничих ресурсів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

Показники	Роки			2021 р. до 2019 р.	
	2019	2020	2021	+, -	у %
Середньооблікова чисельність працівників, чол	2634	2010	1467	-1167	55,7
Середньорічна вартість оборотних засобів, тис. грн:	2591354	1877501	1462470	-1128884	56,4
Припадає оборотних засобів на працівника, тис. грн	983,81	934,08	996,91	13,10	101,3
Середньорічна вартість основних засобів, тис. грн:	12355073	9535823	6513348	-5841725	52,7
Коефіцієнт зносу основних засобів	37,3	48,1	50,2	13,0	134,8
Фондоозброєність, тис. грн./чол.	4690,61	4744,19	4439,91	-250,70	94,7

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Дані таблиці 2.3 показують, що за період дослідження чисельність працюючих зменшилася на 1167 працівника чи на 44,3%. Фондоозброєність у працівників ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» зменшилася на 250,70 тис. грн. чи на 5,3%. Забезпеченість оборотними засобами зросла на 13,10 тис. грн. чи на 1,3%.

Протягом року відбувалася оптимізація бізнес-процесів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» по чисельності персоналу. Було досягнуто значного скорочення не лише кількості штату, але і фонду оплати праці. У зв'язку з кризовою ситуацією, що викликана Ковід-19 було проведено значне скорочення персоналу та скорочено заробітні плати. Крім того, з квітня 2020 року авіа компанія в середньому 35% робочого часу працівники знаходяться у

режимі простою. В таблиці 2.4 проаналізуємо зміни оплати праці персоналу ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ».

Таблиця 2.4

Аналіз рівня оплати праці у ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

Показники	Роки			2021 р. до 2019 р.	
	2019	2020	2021	+, -	у %
Середньооблікова чисельність працівників, чол	2634	2010	1467	-1167	55,7
Річний фонд оплати праці, тис. грн:	1962849	962741	681172	-1281677	34,7
Середньорічна оплата праці працівника, тис. грн:	745,20	478,98	464,33	-280,87	62,3
Середньомісячна заробітна плата, грн	62099,8	39914,6	38694,2	-23405,59	62,3
Отримано прибутку (збитку) в розрахунку на 1 грн фонду оплати праці, грн	0,840	-4,693	1,597	0,757	190,1
Середньорічна вартість основних засобів, тис. грн:	2634	2010	1467	-1167	55,7

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Дані таблиці 2.3 показують, що за період дослідження річний фонд оплати праці ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» зменшився на 1281677 тис. грн чи на 65,3%. У 2021 році середньорічна заробітна плата становила 464,330 тис. грн або 38694 грн в місяць, що менше ніж в 2019 році на 280,867 тис. грн за рік чи на 37,7%. Ефективність оплати праці підвищилася: на 1 грн середньорічної заробітної плати в 2019 році отримано прибутку 1,597 грн, що більше ніж в 2019 році на 0,757 грн чи на 90,1%.

В таблиці 2.5 проаналізуємо продуктивність використання виробничих ресурсів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ». Дані таблиці 2.5 засвідчують, що у ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» знизилася ефективність використання виробничих ресурсів 2021 році порівняно 2019 року, але є вищою від 2020 року. Фондовіддача (за виручкою) в 2021 році порівняно до 2019 року зменшилася на 1,076 грн чи на 48,9%, а фондовіддача (за витратами виробництва) зменшилася на 1,032 грн чи на 47,1%. Матеріаловіддача господарської діяльності зросла на 0,572 грн. чи на 8,4 % у 2021 році в

порівнянні з 2019 роком. Продуктивність праці зменшилася: на одного працівника вироблено товарної продукції менше на 5327,22 тис. грн. чи на 51,6%; валової продукції вироблено менше на 5133,19 тис. грн чи на 50,0%.

Таблиця 2.5

Оцінка продуктивності використання виробничих ресурсів ПрАТ

«Авіакомпанія «МАУ»

Показники	Роки			2021 р. до 2019 р.	
	2019	2020	2021	+, -	у %
Вироблено на 1 працівника, тис. грн					
• товарної продукції	10318,23	3686,64	4991,01	-5327,22	48,4
• валової продукції	10273,72	4804,40	5140,53	-5133,19	50,0
Вироблено на 1 грн витрачену на оплату праці, грн					
• товарної продукції	13,846	7,697	10,749	-3,097	77,6
• валової продукції	13,787	10,031	11,071	-2,716	80,3
Фондовіддача, грн					
• за виручкою	2,200	0,777	1,124	-1,076	51,1
• за витратами виробництва	2,190	1,013	1,158	-1,032	52,9
Матеріаловіддача, грн	6,784	12,787	7,355	0,572	108,4

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

В таблиці 2.6 проаналізуємо ефективність використання виробничих ресурсів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ».

Таблиця 2.6

Оцінка ефективності використання виробничих ресурсів ПрАТ

«Авіакомпанія «МАУ»

Показники	Роки			2021 р. до 2019 р.	
	2019	2020	2021	+, -	у %
Отримано прибутку (збитку) в розрахунку на:					
• середньорічного працівника, грн	625987,09	-2247918,41	741441,72	115454,63	118,4
• 1 грн матеріальних витрат, грн	0,41	-5,98	1,06	0,648	256,7
• 1 грн середньорічної вартості основних засобів	0,14	-0,47	0,17	0,02	116,5
• 1 грн середньорічної вартості оборотних засобів	0,68	-2,41	0,74	0,06	108,9

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Ефективність використання ресурсів підвищилася: на 1 працівника отримано прибутку більше на 115454,6 грн чи на 18,4%; на 1 грн середньорічної вартості основних засобів отримано прибутку більше на 0,024 грн чи на 16,5%, а розрахунку на 1 грн середньорічної вартості оборотних засобів отримано прибутку більше на 0,06 грн чи на 8,9%.

Отже, провівши аналіз основних економічних показників ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ», ми виявили непросту господарську ситуацію. Разом з тим, ми переконані у можливості виходу даного підприємств із кризового стану в якому авіакомпанія опинилася після початку пандемії Ковід-19.

2.2. Аналіз складу і структури активів та пасивів авіакомпанії

Стабільність фінансового стану авіакомпанії залежить від правильності та доцільності перетворення фінансових ресурсів у активи. В таблиці 2.7 дослідимо структуру активів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ».

З даних таблиці 2.7 можна зробити висновок, що на кінець 2021 року вартість майна в розпорядженні ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» становила 7635754 тис. грн., тобто за звітний період майно авіакомпанії зменшилось в ціні на 7268421 тис. грн. чи на 48,8% за рахунок зміни вартості необоротних і оборотних активів авіакомпанії. На кінець 2021 року у загальній вартості майна, яке перебуває в розпорядженні авіакомпанії 6258983 тис. грн чи 82,0% від всіх активів становлять необоротні активи, які зменшилися за період дослідження на 6438359 тис. грн. чи на 50,7 %, а в загальній вартості активів їх питома вага зменшилась на 3,2%. Оборотні активи на кінець 2021 коштували 1376771 тис. грн, тобто зменшилися на 830062 тис. грн. чи на 37,6%, а в структурі активів авіакомпанії їх частка збільшилась на 3,2%, це говорить про те, що підприємство останнім змінило структуру власних активів.

Динаміка структури активів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» (станом на 31.12)

Показник	Роки						2021 р. до 2019 р.	
	2019		2020		2021		+, -	в %
	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%		
I. Необоротні активи	12697342	85,2	7677546	83,2	6258983	82,0	-6438359	49,3
Нематеріальні активи: залишкова вартість	179359	1,2	149709	1,6	129001	1,7	-50358	71,9
первісна вартість	299494	-	306703	-	310439	-	10945	103,7
накопичена амортизація	120135	-	156994	-	181438	-	61303	151,0
Незавершені капітальні інвестиції	18153	0,1	4981	0,1	4982	0,1	-13171	27,4
Основні засоби: залишкова вартість	11921994	80,0	7149651	77,5	5877045	77,0	-6044949	49,3
первісна вартість	19000382	-	13774684	-	11804453	-	-7195929	62,1
знос	7078388	-	6625033	-	5927408	-	-1150980	83,7
Довгострокові фінансові інвестиції	58303	0,4	32692	0,4	32692	0,4	-25611	56,1
Інші необоротні активи	519173	3,5	340513	3,7	215263	2,8	-303910	41,5
II. Оборотні активи	2206833	14,8	1548169	16,8	1376771	18,0	-830062	62,4
Запаси	337632	2,3	316230	3,4	323829	4,2	-13803	95,9
Дебіторська заборгованість (далі ДЗ) за послуги	1359911	9,1	854252	9,3	561935	7,4	-797976	41,3
ДЗ за розрахунками:								
за виданими авансами	85558	0,6	56943	0,6	177659	2,3	92101	207,6
з бюджетом	77958	0,5	19339	0,2	33422	0,4	-44536	42,9
Інша поточна ДЗ	18788	0,1	17866	0,2	9372	0,1	-9416	49,9
Гроші та їх еквіваленти	82135	0,6	106719	1,2	79098	1,0	-3037	96,3
Витрати майбутніх періодів	99772	0,7	21468	0,2	28189	0,4	-71583	28,3
Інші оборотні активи	68425	0,5	134698	1,5	163266	2,1	94841	238,6
Баланс	14904175	100,0	9225715	100,0	7635754	100,0	-7268421	51,2

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

В таблиці 2.8 дослідимо структуру пасивів авіакомпанії.

Динаміка структури пасивів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» (станом на 31.12)

Показник	Роки						2021 р. до 2019 р.	
	2019		2020		2021			
	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%	+, -	в %
I. Власний капітал	-6853823	-46,0	-11373958	-123,3	-10287627	-134,7	-3433804	150,1
Зареєстрований	103034	0,7	103034	1,1	103034	1,3	0	100,0
Капітал у дооцінках	148233	1,0	148233	1,6	148233	1,9	0	100,0
Додатковий	37409	0,3	35590	0,4	34226	0,4	-3183	91,5
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	-7142499	-47,9	-11660815	-126,4	-10573120	-138,5	-3430621	148,0
II. Довгострокові зобов'язання та забезпечення (ЗТЗ)	10300975	69,1	7389893	80,1	7310853	95,7	-2990122	71,0
Інші довгострокові зобов'язання	9885111	66,3	6955214	75,4	6735705	88,2	-3149406	68,1
Довгострокові забезпечення	415864	2,8	434679	4,7	575148	7,5	159284	138,3
III. Поточні ЗТЗ	11457023	76,9	13209780	143,2	10612528	139,0	-844495	92,6
Короткострокові кредити банків	600362	4,0	778690	8,4	0	0,0	-600362	0,0
Поточна заборгованість за								
довгостроковими зобов'язаннями	2053823	13,8	1874178	20,3	1297581	17,0	-756242	63,2
роботи, послуги	5666688	38,0	7653341	83,0	6500607	85,1	833919	114,7
розрахунками з бюджетом	24394	0,2	7409	0,1	12862	0,2	-11532	52,7
розрахунками зі страхування	13700	0,1	7076	0,1	8821	0,1	-4879	64,4
розрахунками з оплати праці	101009	0,7	30611	0,3	51973	0,7	-49036	51,5
одержаними авансами	181251	1,2	159524	1,7	219211	2,9	37960	120,9
Поточні забезпечення	692284	4,6	733149	7,9	637566	8,3	-54718	92,1
Доходи майбутніх періодів	1427183	9,6	1031578	11,2	952483	12,5	-474700	66,7
Інші поточні зобов'язання	387924	2,6	397753	4,3	931424	12,2	543500	240,1
Баланс	14904175	100,0	9225715	100,0	7635754	100,0	-7268421	51,2

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Дані таблиці 2.8 показують, що на кінець 2021 року у загальній вартості джерел формування майна, яке перебуває в розпорядженні авіакомпанії - 10287627 тис. грн чи -134,7% від всіх активів становить власний капітал, який

зменшився за період дослідження на 3433804 тис. грн. чи на 50,1 %, а в загальній вартості пасивів його питома вага зменшилась на 88,7%. Довгострокові зобов'язання і забезпечення авіакомпанії в 2021 році рівні 7310853 тис. грн чи 95,7 % від валюти балансу, що менше 2019 року на 2990122 тис. грн, а в загальній вартості пасивів їх питома вага зменшилась на 26,6%. Поточні зобов'язання в 2021 році становили 10612528 тис. грн чи 139,0% від валюти балансу, що менше кінця 2019 року на 844495 тис. грн чи на 7,4%, а в структурі балансу питома вага поточних зобов'язань і забезпечень зросла на 62,1%. Отже, констатуємо, що майно авіакомпанії забезпечене за рахунок позичених і залучених послуг. І хоча компанія зменшила збитковість власного капіталу в 2019 році і 2021 році, але це суттєво не покращило фінансовий стан ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ», оскільки вона отримала значний збиток в першому році коронакризи.

Далі більш докладно визначимо структуру необоротних і оборотних активів, джерел їх формування. В таблиці 2.9 дослідимо структуру необоротних активів авіакомпанії.

Таблиця 2.9

**Динаміка і структура необоротних активів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»
(станом на 31.12)**

Показник	Роки						2021 р. до 2019 р.	
	2019		2020		2021			
	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%	+, -	в %
Нематеріальні активи:	179359	1,4	149709	1,9	129001	2,1	-50358	71,9
первісна вартість	299494	-	306703	-	310439	-	10945	103,7
накоп. амортизація	120135	-	156994	-	181438	-	61303	151,0
Незавершені капітальні інвестиції	18153	0,1	4981	0,1	4982	0,1	-13171	27,4
Основні засоби:	11921994	93,9	7149651	93,1	5877045	93,9	-6044949	49,3
первісна вартість	19000382	-	13774684	-	11804453	-	-7195929	62,1
знос	7078388	-	6625033	-	5927408	-	-1150980	83,7
Довгострокові фінансові інвестиції	58303	0,5	32692	0,4	32692	0,5	-25611	56,1
Інші необоротні активи	519173	4,1	340513	4,4	215263	3,4	-303910	41,5
Усього	12697342	100,0	7677546	100,0	6258983	100,0	-6438359	49,3

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Необоротні активи ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» на кінець 2021 коштували 6258983 тис. грн.: в т.ч. основні засоби – 5877045 тис. грн. чи 93,9%; нематеріальні активи – 129001 тис. грн чи 2,1%; незавершені капітальні інвестиції та довгострокові фінансові інвестиції – відповідно 4982 тис. грн чи 0,1% та 32692 чи 0,5% в структурі необоротних активів. Основу необоротних активів складають основні засоби, що характерно для авіакомпаній

В таблиці 2.10 дослідимо структуру оборотних активів авіакомпанії.

Таблиця 2.10

**Динаміка і структура оборотних активів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»
(станом на 31.12)**

Показник	Роки						2021 р. до 2019 р.	
	2019		2020		2021			
	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%	+, -	в %
I. Оборотні засоби в сфері виробництва	437404	19,8	337698	21,8	352018	25,6	-85386	80,5
Виробничі запаси	337632	15,3	316230	20,4	323829	23,5	-13803	95,9
Витрати майбутніх періодів	99772	4,5	21468	1,4	28189	2,0	-71583	28,3
II. Оборотні кошти у сфері обігу, всього, в т.ч.:	1769429	80,2	1210471	78,2	1024753	74,4	-744676	57,9
ДЗ за послуги	1359911	61,6	854252	55,2	561935	40,8	-797976	41,3
ДЗ за розрахунками:								
за виданими авансами	85558	3,9	56943	3,7	177659	12,9	92101	207,6
з бюджетом	77958	3,5	19339	1,2	33422	2,4	-44536	42,9
із внутрішніх розрахунків	76654	3,5	20654	1,3	1	0,0	-76653	0,0
Інша поточна ДЗ	18788	0,9	17866	1,2	9372	0,7	-9416	49,9
Гроші та їх еквіваленти	82135	3,7	106719	6,9	79098	5,7	-3037	96,3
Інші оборотні активи	68425	3,1	134698	8,7	163266	11,9	94841	238,6
Усього оборотних активів	2206833	100,0	1548169	100,0	1376771	100,0	-830062	62,4

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Оборотні активи ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» на кінець 2021року коштували 1376771 тис. грн.: в т.ч. запаси – 323829 тис. грн чи 23,5%;

дебіторська заборгованість за надані послуги – 561935 тис. грн чи 40,8% від оборотних активів; дебіторська заборгованість за розрахунками – 220454 тис. грн. чи 16,0% в структурі оборотних активів; грошові кошти та їх еквіваленти – 79098 тис. грн чи 5,7% від оборотних активів.

В кінці 2021 року оборотні активи в сфері виробництва коштували 352019 тис. грн чи 25,6 %; оборотні активи у сфері обігу – 1024753 тис. грн чи 74,4 % від оборотних активів.

В таблиці 2.11 дослідимо структуру джерел формування оборотних активів авіакомпанії.

Таблиця 2.11

**Динаміка і структура джерел формування оборотних активів ПрАТ
«Авіакомпанія «МАУ» (станом на 31.12)**

Показник	Роки						2021 р. до 2019 р.	
	2019		2020		2021			
	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%	+, -	в %
I. Власні обігові кошти:	-19551165	-885,9	-19051504	-1230,6	-16546610	-1201,8	3004555	84,6
II. Позичені:	600362	27,2	778690	50,3	-	-	-600362	-
Короткострокові кредити банків	600362	27,2	778690	50,3	-	-	-600362	-
Довгострокові кредити банків	-	-	-	-	-	-	-	-
III. Залучені:	21157636	958,7	19820983	1280,3	17923381	1301,8	-3234255	84,7
Кредиторська заборгованість	8040865	364,4	9732139	628,6	8091055	587,7	50190	100,6
Інші джерела	13116771	594,4	10088844	651,7	9832326	714,2	-3284445	75,0
Разом	2206833	100,0	1548169	100,0	1376771	100,0	-830062	62,4

З даних таблиці 2.11 можна зробити висновок, що оборотні активи (та й необоротні теж) ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» на кінець 2021 року були сформовані за рахунок залучених обігових коштів, а власних джерел компанії не має взагалі.

Проаналізуємо структуру власного капіталу в таблиці 2.12. Власний капітал ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за період дослідження зменшився на 3433804 тис. грн чи на 50,1%. Основними складовими власного капіталу у

2021 році був непокритий збиток, який за період дослідження зріс на 3430621 тис. грн чи в 1,5 рази.

Таблиця 2.12

Структура власного капіталу ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» (станом на 31.12)

Показник	Роки						2021 р. до 2019 р.	
	2019		2020		2021			
	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%	+, -	в %
Зареєстрований (пайовий) капітал	103034	-1,5	103034	-0,9	103034	-1,0	0	100,0
Капітал у дооцінках	148233	-2,2	148233	-1,3	148233	-1,4	0	100,0
Додатковий капітал	37409	-0,5	35590	-0,3	34226	-0,3	-3183	91,5
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	-7142499	104,2	-11660815	102,5	-10573120	102,8	-3430621	148,0
Усього власного капіталу	-6853823	100,0	-11373958	100,0	-10287627	100,0	-3433804	150,1

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

В таблиці 2.13 дослідимо структуру догострокових зобов'язань авіакомпанії.

Таблиця 2.14

Динаміка і структура довгострокових зобов'язань і забезпечень ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» (станом на 31.12)

Показник	Роки						2021 р. до 2019 р.	
	2019		2020		2021			
	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%	+, -	в %
Довгострокові забезпечення	9885111	96,0	6955214	94,1	6735705	92,1	-3149406	68,1
Інші довгострокові зобов'язання	415864	4,0	434679	5,9	575148	7,9	159284	138,3
Усього довгострокових зобов'язань та забезпечень	10300975	100,0	7389893	100,0	7310853	100,0	-2990122	71,0

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Довгострокові зобов'язання в 2021 році становили 7310853 тис. грн, що менше кінця 2019 року на 2990122 тис. грн чи на 29,0%. Довгострокові

забезпечення в 2021 році рівні 6735705 тис. грн чи 92,1% від всіх довгострокових зобов'язань і забезпечень, а інші довгострокові зобов'язання рівні 575148 тис. грн чи 7,9% від довгострокових зобов'язань і забезпечень.

В таблиці 2.15 дослідимо структуру поточних зобов'язань авіакомпанії.

Таблиця 2.15

**Динаміка і структура поточних зобов'язань і забезпечень ПрАТ
«Авіакомпанія «МАУ» (станом на 31.12)**

Показник	Роки						2021 р. до 2019 р.	
	2019		2020		2021			
	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%	+, -	в %
Короткострокові кредити банків	600362	5,2	778690	5,9	0	0,0	-600362	0,0
Поточна заборгованість за:								
довгостроковими зобов'язаннями	2053823	17,9	1874178	14,2	1297581	12,2	-756242	63,2
товари, роботи, послуги	5666688	49,5	7653341	57,9	6500607	61,3	833919	114,7
розрахунками з бюджетом	24394	0,2	7409	0,1	12862	0,1	-11532	52,7
розрахунками зі страхування	13700	0,1	7076	0,1	8821	0,1	-4879	64,4
розрахунками з оплати праці	101009	0,9	30611	0,2	51973	0,5	-49036	51,5
одержаними авансами	181251	1,2	159524	1,7	219211	2,9	37960	120,9
Поточні забезпечення	692284	6,0	733149	5,6	637566	6,0	-54718	92,1
Доходи майбутніх періодів	1427183	12,5	1031578	7,8	952483	9,0	-474700	66,7
Інші поточні зобов'язання	387924	3,4	397753	3,0	931424	8,8	543500	240,1
Усього поточних зобов'язань та забезпечень	11457023	100,0	13209780	100,0	10612528	100,0	-844495	92,6

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Поточні зобов'язання в 2021 році становили 10612528 тис. грн, що менше кінця 2019 року на 844495 тис. грн чи на 7,4%. В 2021 році рівні поточна заборгованість рівна 8091055 тис. грн чи 77,0% від поточних зобов'язань.

Аналіз ліквідності балансу ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» показує, у якій мірі авіакомпанія здатна розплатитися поточними активами по короткострокових зобов'язаннях (табл. 2.16).

Таблиця 2.16

Аналіз ліквідності балансу ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за 2019-2021 рр.

Показники	Роки			2021 р. +, – до 2019 р.
	2019	2020	2021	
Актив				
1. Найбільш ліквідні активи (А1)	82135	106719	79098	-3037
2. Активи, що швидко реалізуються (А2)	1687294	1103752	945655	-741639
3. Активи, що повільно реалізуються (А3)	437404	337698	352018	-85386
4. Активи, що важко реалізуються (А4)	12697342	7677546	6258983	-6438359
Пасив				
1. Найбільш строкові зобов'язання (П1)	7067793	8989406	8363007	1295214
2. Короткострокові пасиви (П2)	2654185	2652868	1297581	-1356604
3. Довгострокові пасиви (П3)	10300975	7389893	7310853	-2990122
4. Постійні пасиви (П4)	-5426640	-10342380	-9335144	-3908504
Платіжний надлишок або нестача				
А1-П1	-6985658	-8882687	-8283909	-1298251
А2-П2	-966891	-1549116	-351926	614965
А3-П3	-9863571	-7052195	-6958835	2904736
А4-П4	18123982	18019926	15594127	-2529855

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Найбільш ліквідні активи ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» є меншими від найбільш строкових зобов'язань в 2019 році на 6985658 тис. грн., в 2020 році на 8882687 тис. грн., а в 2021 році на 8283909 тис. грн. Активи, що швидко реалізуються менші чим короткострокові пасиви в 2019 році на 966891 тис. грн., в 2020 році на 1549116 тис. грн., а в 2021 році на 351926 тис. грн. Активи, що повільно реалізуються є меншими від довгострокових пасивів в 2019 році на 9863571 тис. грн., в 2020 році на 7052195 тис. грн., а в 2021 році на 6958835 тис. грн. Активи, що важко реалізуються перевищують суму постійних пасивів в 2019 році на 18123982 тис. грн., в 2020 році на 18019926 тис. грн., а в 2021

році на 15594127 тис. грн. Отже, баланс ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» малоліквідним.

2.3. Аналіз руху грошових коштів авіакомпанії

Для практичного аналізу грошових потоків ми використали Звіт про рух грошових коштів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ». У табл. 2.17 наведено рух грошових коштів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за звітний період.

Таблиця 2.17

Рух грошових коштів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за 2019-2021 рр.

Показник	Роки			2021 р. до 2019 р.	
	2019	2020	2021	+, -	в %
Чистий рух коштів (ЧРК) від операційної діяльності	2893432	795466	16865	-2876567	0,6
ЧРК від інвестиційної діяльності	-223637	-41199	-68493	155144	30,6
ЧРК від фінансової діяльності	-2728748	-744637	29143	2757891	-1,1
ЧРК за звітний період	-58953	9630	-22485	36468	38,1
Залишок коштів на початок року	160949	82135	106719	-54230	66,3
Вплив зміни валютних курсів на залишок коштів	-19861	14954	-5136	14725	25,9
Залишок коштів на кінець року	82135	106719	79098	-3037	96,3

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

У 2021 році від руху коштів у результаті діяльності вибуло 22485 тис. грн грошових коштів, що менше від 2019 року на 36468 тис. грн, так як у 2019 році від діяльності авіакомпанії вибуло коштів на суму 58953 тис. грн. у 2021 році залишок коштів на кінець року становив 79098 тис. грн, що менше початку року на 27621 тис. грн. У ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» у 2021 р. загальний чистий грошовий потік від усіх видів діяльності авіакомпанії був від'ємним. Це зумовило зменшення вільних грошових коштів авіакомпанії.

У табл. 2.18 наведено дані про рух грошових коштів від операційної діяльності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за звітний період.

Таблиця 2.18

**Рух грошових коштів від операційної діяльності ПрАТ «Авіакомпанія
«МАУ» за 2019 -2021 рр.**

Показник	Роки			2021 р. до 2019 р.	
	2019	2020	2021	+, -	в %
Надходження від:					
Реалізації продукції	27744662	6691374	8436636	-19308026	30,4
Повернення податків і зборів	371293	193446	107510	-263783	29,0
у тому числі податку на додану вартість	353440	168998	10133	-343307	2,9
Надходження авансів від покупців і замовників	182634	114701	34789	-147845	19,0
Надходження від відсотків	5116	3501	1495	-3621	29,2
Інші надходження	58087	176360	20383	-37704	35,1
Витрачання на оплату:					
Товарів (робіт, послуг)	22788143	4962074	7769232	-15018911	34,1
Праці	1555300	833478	486242	-1069058	31,3
Відрахувань на соціальні заходи	231712	158285	100874	-130838	43,5
Зобов'язань з податків і зборів	381280	205299	119375	-261905	31,3
Інші витрачання	511925	224780	108225	-403700	21,1
ЧРХ від операційної діяльності	2893432	795466	16865	-2876567	0,6

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

У 2021 році від руху коштів у результаті операційної діяльності надійшло 16865 тис. грн грошових коштів, що менше від 2019 року на 2876567 тис. грн, чи на 99,4%, так як у 2019 році від операційної діяльності авіакомпанії надійшло коштів на суму 2893432 тис. грн.

У табл. 2.19 наведено дані про рух грошових коштів від інвестиційної діяльності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за звітний період.

Таблиця 2.19

**Рух грошових коштів від інвестиційної діяльності ПрАТ «Авіакомпанія
«МАУ» за 2019 -2021 рр.**

Показник	Роки			2021 р. до 2019 р.	
	2019	2020	2021	+, -	в %
Надходження:					
Надходження від отриманих дивідендів	-	56000	20653	20653	-
Витрачання на придбання:					
необоротних активів	223637	97199	89146	-134491	39,9
ЧРК від інвестиційної діяльності	-223637	-41199	-68493	155144	30,6

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

У 2021 році від руху коштів у результаті інвестиційної діяльності вибуло 68493 тис. грн грошових коштів, що менше 2019 року на 155144 тис. грн, чи на 30,6%, так як у 2019 році від інвестиційної діяльності авіакомпанії вибуло коштів на суму 223637 тис. грн.

У табл. 2.20 наведено дані про рух грошових коштів від фінансової діяльності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за звітний період.

Таблиця 2.20

**Рух грошових коштів від фінансової діяльності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»
за 2019 -2021 рр.**

Показник	Роки			2021 р. до 2019 р.	
	2019	2020	2021	+, -	в %
Надходження від:					
надходження від продажу частки	22700	-	-	-22700	-
інші надходження	-	-	35347	35347	-
Витрачання на:					
погашення позик	16000	-	-	-16000	-
Інші платежі	2735448	744637	6204	-2729244	0,2
ЧРК від фінансової діяльності	-2728748	-744637	29143	2757891	-1,1

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

У 2021 році від руху коштів у результаті фінансової діяльності надійшло 29143 тис. грн грошових коштів, що краще 2019 року на 2757891 тис. грн, так як у 2019 році від фінансової діяльності авіакомпанії вибуло коштів на суму 2728748 тис. грн.

Експрес-аналіз чистого руху грошових коштів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» забезпечує суттєвою інформацією про динамічність діяльності авіакомпанії та рух грошового обороту (табл. 2.21).

Таблиця 2.21

**Експрес-аналіз чистого руху грошових коштів ПрАТ «Авіакомпанія
«МАУ»**

Показник	Роки		
	2019	2020	2021
Операційна діяльність	+	-	+
Інвестиційна діяльність	-	-	-
Фінансова діяльність	-	+	+
Вид фінансової стабільності у генеруванні грошових потоків фінансової діяльності	абсолютна	нестійка	нормальна

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» покращила фінансову стабільність у генеруванні грошових потоків фінансової діяльності в 2021 році порівняно 2020 року, але відносно 2019 року була дещо гіршою.

2.4. Аналіз показників фінансового стану авіакомпанії

Аналіз фінансово стану ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» є важливим складником ефективного управління формуванням, розміщенням і використанням її фінансових ресурсів.

В таблиці 2.22 відобразимо оцінку ліквідності авіакомпанії.

Таблиця 2.22

Оцінка ліквідності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

Показники	Роки			2021 р. +, – до 2019 р.
	2019	2020	2021	
Загальний коефіцієнт покриття	0,193	0,117	0,130	-0,063
Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,163	0,093	0,099	-0,064
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,007	0,008	0,007	0,000
Частка оборотних активів в загальній сумі активів, %	14,8	16,8	18,0	3,2
Частка виробничих запасів в оборотних активах, %	15,3	20,4	23,5	8,2

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

З проведених розрахунків щодо ліквідності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» в табл. 2.6 бачимо, що коефіцієнт покриття зменшився на 0,063 пункти у 2021 році по відношенню до 2019 року, дане зменшення є негативним, а сам показник є значно нижче нормативів і не достатнім для покриття боргів. У ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» коефіцієнт швидкої ліквідності в 2021 році рівний 0,099 пункти. Зниження даного коефіцієнта на 0,064 пункти у 2021 році означає, що зменшилась частина поточних зобов'язань авіакомпанії, яка може бути погашена за рахунок грошових

коштів та очікуваних фінансових надходжень. Отже, оборотні активи ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» мають низьку ліквідність.

Розраховані показники фінансової стійкості ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» покажемо в таблиці 2.23.

Таблиця 2.23

Оцінка фінансової стійкості ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

Показники	Роки			2021 р. +, – до 2019 р.
	2019	2020	2021	
Коефіцієнт автономії	-0,460	-1,233	-1,347	-0,887
Маневреність робочого капіталу	-0,037	-0,027	-0,035	0,001
Коефіцієнт фінансової залежності	-2,175	-0,811	-0,742	1,432
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	2,853	1,675	1,608	-1,244
Коефіцієнт концентрації залученого капіталу	1,460	2,233	2,347	0,887
Коефіцієнт структури фінансування необоротних активів	0,811	0,963	1,168	0,357
Коефіцієнт довгострокових зобов'язань	0,473	0,359	0,408	-0,066
Коефіцієнт поточних зобов'язань	0,527	0,641	0,592	0,066
Коефіцієнт фінансового левериджу	-1,503	-0,650	-0,711	0,792
Коефіцієнт співвідношення залученого і власного капіталу	-3,175	-1,811	-1,742	1,432
Коефіцієнт забезпечення власними коштами	-8,859	-12,306	-12,018	-3,159
Коефіцієнт фінансової стабільності	-0,315	-0,552	-0,574	-0,259

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

З проведених розрахунків в табл. 2.23 бачимо, що ні про яку автономію ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» мова зовсім не іде. Підприємство фінансується переважно за рахунок довгостроково позиченого капіталу. Коефіцієнт довгострокових зобов'язань і коефіцієнт поточних зобов'язань показують, що у 2021 році в сумі позикових коштів довгострокові зобов'язання становили – 40,8%, а поточні зобов'язання – 59,2%.

Відсутність фінансової стійкості може свідчити про імовірність банкрутства авіакомпанії. Проведемо діагностику ймовірності банкрутства ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» на основі здійснення порівняльної оцінки зарубіжних та вітчизняних методик.

Результати діагностики банкрутства ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за п'ятифакторною моделлю Альтмана відобразимо в таблиці 2.24.

**Оцінка ймовірності банкрутства ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за
п'ятифакторною моделлю Е. Альтмана**

Методика розрахунку	Показник	2019 р.	2020 р.	2021 р.	Відхилення
1	Прибуток до сплати відсотків і податків	1648850	-4518316	1087695	-561155
2	Загальна вартість активів	14904175	9225715	7635754	-7268421
3	Виручка від реалізації	27178210	7410139	7321813	-19856397
4	Ринкова вартість власного капіталу	-6853823	-11373958	-10287627	-3433804
5	Реінвестований прибуток	1648850	-4518316	1087695	-561155
6	Короткострокові зобов'язання	12884206	14241358	11565011	-1319195
7	Власні обігові кошти	-9150418	-11640143	-9207568	-57150
8=1÷2	K_1	0,1106	-0,4898	0,1424	0,0318
9=3÷2	K_2	1,8235	0,8032	0,9589	-0,8646
10=4÷6	K_3	-0,5320	-0,7987	-0,8895	-0,3576
11=5÷2	K_4	0,1106	-0,4898	0,1424	0,0318
12=7÷2	K_5	-0,6139	-1,2617	-1,2058	-0,5919
	Z	1,2876	-3,4919	-0,3524	-1,6399
Рівняння моделі: $Z = 3,3 \times K_1 + 1,0 \times K_2 + 0,6 \times K_3 + 1,4 \times K_4 + 1,2 \times K_5$					
	Імовірність банкрутства	Низька	Висока	Висока	зросла

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

* Критичне значення $Z = 2,675$. Із цим значенням порівнюється розрахункове значення Z для ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ». Якщо $Z < 2,675$, компанії в найближчі два-три роки загрожує банкрутство; якщо $Z > 2,675$, це свідчить про сталий фінансовий стан компанії.

Імовірність банкрутства ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за п'ятифакторною моделлю Альтмана в 2021 році є високою, відмітимо, що за період дослідження вона спочатку значно зросла, а потім знижувалася.

Результати діагностики банкрутства ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за чотирьохфакторною моделлю Дж. Таффлера і Г. Тішоу відобразимо в таблиці 2.25. Імовірність банкрутства ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за моделлю Дж. Таффлера і Г. Тішоу в 2021 році є низькою, відмітимо, що за період дослідження вона знижувалася.

Результати діагностики банкрутства ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за чотирьохфакторною моделлю К. Спрінгейта відобразимо в таблиці 2.26.

Таблиця 2.25

Оцінка ймовірності банкрутства за моделлю Дж. Таффлера та Г. Тішоу

Методика розрахунку	Показник	2019 р.	2020 р.	2021 р.	Відхилення
1	Операційний прибуток	426990	-1924606	807823	380833
2	Короткострокові зобов'язання	12884206	14241358	11565011	-1319195
3	Оборотні активи	2306605	1569637	1404960	-901645
4	Загальна вартість зобов'язань	23185181	21631251	18875864	-4309317
5	Загальна вартість активів	14904175	9225715	7635754	-7268421
6	Виручка від реалізації	27178210	7410139	7321813	-19856397
7=1÷2	K_1	0,0331	-0,1351	0,0699	0,0367
8=3÷4	K_2	0,0995	0,0726	0,0744	-0,0251
9=2÷5	K_3	0,8645	1,5437	1,5146	0,6501
10=6÷5	K_4	1,8235	0,8032	0,9589	-0,8646
	Z	0,4779	0,3442	0,4727	-0,0051
Рівняння моделі: $Z = 0,53 \times K_1 + 0,13 \times K_2 + 0,18 \times K_3 + 0,16 \times K_4$					
	Імовірність банкрутства	Низька	Низька	Низька	Зниження

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

* $Z > 0,3$ рівень фінансового стану вважається високим, а ймовірність банкрутства ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» невеликою. За $Z < 0,3$ рівень фінансового стану вважається низьким, а ймовірність банкрутства ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» – високою.

Таблиця 2.26

Оцінка ймовірності банкрутства ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за моделлю К. Спрінгейта

Методика розрахунку	Показник	2019 р.	2020 р.	2021 р.	Відхилення
1	Робочий капітал	-10577601	-12671721	-10160051	417550
2	Загальна вартість активів	14904175	9225715	7635754	-7268421
3	Прибуток до сплати відсотків і податків	1648850	-4518316	1087695	-561155
4	Короткострокові зобов'язання	12884206	14241358	11565011	-1319195
5	Виручка від реалізації	27178210	7410139	7321813	-19856397
6=1÷2	K_1	-0,7097	-1,3735	-1,3306	-0,6209
7=3÷2	K_2	0,1106	-0,4898	0,1424	0,0318
8=3÷4	K_3	0,1280	-0,3173	0,0941	-0,0339
9=5÷2	K_4	1,8235	0,8032	0,9589	-0,8646
	Z	0,4225	-2,8064	-0,4876	-0,9101
Рівняння моделі: $Z = 1,03 \times K_1 + 3,07 \times K_2 + 0,66 \times K_3 + 0,4 \times K_4$					
	Імовірність банкрутства	Висока	Висока	Висока	Зниження

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

* $Z < 0,862$ – ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» є потенційним банкрутом

Імовірність банкрутства ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за моделлю К. Спрінгейта в 2021 році є високою, відмітимо, що за період дослідження вона зросла, а далі дещо знижувалася.

Результати діагностики банкрутства ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за дискримінантною моделлю О.О. Терещенка відобразимо в таблиці 2.27.

Таблиця 2.27

Оцінка ймовірності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за дискримінантною моделлю О.О. Терещенка

Методика розрахунку	Показник	2019 р.	2020 р.	2021 р.	2021 р. +, – до 2019 р.
1	Чистий прибуток	1648850	-4518316	1087695	-561155
2	Короткострокові зобов'язання	12884206	14241358	11565011	-1319195
3	Загальна вартість активів	14904175	9225715	7635754	-7268421
4.	Виручка від реалізації	27178210	7410139	7321813	-19856397
5	Виробничі запаси	337632	316230	323829	-13803
$6=1 \div 2$	K_1	0,12797	-0,31727	0,09405	-0,03392
$7=3 \div 2$	K_2	1,15678	0,64781	0,66025	-0,49653
$8=1 \div 3$	K_3	0,11063	-0,48975	0,14245	0,03182
$9=1 \div 4$	K_4	0,06067	-0,60975	0,14856	0,08789
$10=5 \div 4$	K_5	0,01242	0,04268	0,04423	0,03181
$11=4 \div 3$	K_6	1,82353	0,80320	0,95889	-0,86464
	Z	1,88023	-8,27722	2,47031	0,59008
Рівняння моделі: $Z = 1,5 \times K_1 + 0,08 \times K_2 + 10 \times K_3 + 5 \times K_4 + 0,3 \times K_5 + 0,1 \times K_6$					
	Імовірність банкрутства	Низька	Висока	Низька	Зниження

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

* Вірогідність банкрутства ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» моделі оцінюється такими значенням Z: менше 0 — напівбанкрут; від 0 до 1 — авіакомпанії загрожує банкрутство, якщо не здійснити санацію; від 1 до 2 — фінансова стійкість авіакомпанії порушилась, але за умови переходу на антикризове управління банкрутство не загрожує; більше 2 — авіакомпанія вважається фінансово стійкою, банкрутство не загрожує.

Імовірність банкрутства ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за дискримінантною моделлю О.О. Терещенка в 2021 році є низькою, відмітимо, що за період дослідження вона зросла, а далі знизилася. Проведений аналіз дає

підставу вважати, що в наступному році за відсутності форс-мажорів авіакомпанії банкрутство не загрожує.

Аналіз ділової активності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» представлений в таблиці 2.28.

Таблиця 2.28

Оцінка ділової активності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

Показники	Роки			2021 р. +, – до 2019 р.
	2019	2020	2021	
Коефіцієнт оборотності оборотних засобів	10,488	3,947	5,006	-5,482
Тривалість одного обороту оборотних засобів, днів	34,8	92,5	72,9	38,1
Коефіцієнт оборотності запасів	58,592	23,727	19,949	-38,643
Тривалість одного обороту запасів, днів	6,2	15,4	18,3	12,1
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	17,895	6,693	10,340	-7,555
Тривалість одного обороту дебіторської заборгованості, днів	20,4	54,5	35,3	14,9
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	4,417	1,165	0,902	-3,515
Тривалість одного обороту кредиторської заборгованості, днів	82,6	313,4	404,6	322,0
Тривалість операційного циклу, днів	26,6	69,9	53,6	27,0
Коефіцієнт завантаження оборотних активів	0,095	0,253	0,200	0,104

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Дані таблиці 2.28 показують, що за період дослідження оборотність оборотних коштів за рік уповільнилася на 38,1 дні. Це привело до зменшення коефіцієнта оборотності засобів на -,482 пункти чи і зростання коефіцієнт завантаження оборотних активів на 0,104 пункти. Проведені розрахунки свідчать, що тривалість обороту запасів за рік уповільнилася на 12,1 дні, що вплинуло на зменшення коефіцієнта оборотності запасів на 38,643 пункти. Ділова активність ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» в 2021 році порівняно до 2019 року погіршилася, але порівняно 2020 року є значно кращою.

Розраховані показники рентабельності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» представимо в таблиці 2.29.

Таблиця 2.29

Показники рентабельності діяльності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

Показники	Роки			2021 р. +, – до 2019 р.
	2019	2020	2021	
Рентабельність авіакомпанії, %	6,1	-46,8	14,4	8,3
Валова рентабельність собівартості реалізованої продукції, %	12,7	-4,5	14,7	2,0
Коефіцієнт окупності собівартості реалізованої продукції	7,853	-22,353	6,809	-1,045
Коефіцієнт окупності чистого доходу	8,853	-21,353	7,809	-1,045
Рентабельність виручки від надання послуг, %	11,3	-4,7	12,8	1,5
Чиста рентабельність реалізації послуг, %	12,7	-4,5	14,7	2,0
Рентабельність оборотних активів, %	68,3	-240,7	74,4	6,1
Рентабельність активів, %	10,5	-37,4	12,9	2,4
Рентабельність власного капіталу, %	-21,5	49,6	-10,0	11,4
Коефіцієнт покриття виробничих витрат	0,887	1,047	0,872	-0,015
Коефіцієнт окупності виробничих витрат	1,127	0,955	1,147	0,020
Коефіцієнт покриття адміністративних витрат	0,011	0,032	0,023	0,011
Коефіцієнт окупності адміністративних витрат	87,408	30,800	44,080	-43,328
Коефіцієнт покриття витрат на збут	0,086	0,116	0,066	-0,020
Коефіцієнт окупності витрат на збут	11,623	8,592	15,193	3,570

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Дані таблиці 2.29 показують, що рентабельність ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» становила в 2019 р. – 6,1%, в 2020 р. – -46,8%, в 2021 р. – 14,4%. За період дослідження рентабельність авіакомпанії зросла на 8,3%. Відмітимо, що 2020 рік для авіакомпанії був дуже збитковим, так як компанія зазнала значних втрат в перший рік пандемії ковід-19.

Отже, в 2021 році фінансовий стан авіакомпанії покращився.

2.5. Управління фінансовим результатом авіакомпанії

Управління фінансами ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» є багатогранним складним завданням. Сьогодні авіакомпанія користуються системою

управління казначейством (TMS), яка надає рішення для обробки фінансів, але більшість менеджерів авіакомпанії використовують звичайний MS Excel для створення різноманітних фінансових звітів.

ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» має справу з такими видами витрат:

- витрати на запуск;
- капітальні інвестиції;
- витрати на запаси;
- експлуатаційні витрати;
- вартість палива;
- робочої сили;
- вартість співробітника;
- витрати на амортизацію;
- вартість запчастин літаків;
- управління готівкою авіакомпанії тощо.

В таблиці 2.30 наведено динаміку операційних затрат на надання послуг авіаперевезень.

Таблиця 2.30

Склад і структура операційних витрат в ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

Показник	Роки						2021 р. до 2019 р.		
	2019		2020		2021				
	тис. грн.	%	тис. грн.	%	тис. грн.	%	+, -	в %	п. с.
Матеріальні затрати	3989026	14,7	755228	7,8	1025258	13,6	-2963768	25,7	-1,1
Витрати на оплату праці	1962849	7,3	962741	10,0	681172	9,0	-1281677	34,7	1,8
Відрахування на соціальні заходи	236012	0,9	149470	1,5	107122	1,4	-128890	45,4	0,5
Амортизація	2589098	9,6	2034358	21,1	1231074	16,3	-1358024	47,5	6,8
Інші операційні витрати	18284005	67,6	5755038	59,6	4496536	59,6	-13787469	24,6	-7,9
Разом	27060990	100,0	9656835	100,0	7541162	100,0	-19519828	27,9	0,0

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Дані таблиці 2.30 показують, що операційні затрати ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за період дослідження зменшилися на 19519828 тис. грн. чи на 72,1%. В структурі операційних затрат в 2021 році найбільшу питому вагу займали матеріальні затрати, що увійшли в собівартість 1025258 тис. грн чи 13,6% в структурі всіх витрат, що відповідно менше 2019 року на 2963768 тис. грн чи на 74,3%. Затрати на оплату праці в 2021 році займають 681172 тис. грн. чи 9,0%, що відповідно менше 2019 року на 1281677 тис. грн чи на 65,3%.

Проаналізуємо динаміку і склад витрат ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» в таблиці 2.31.

Таблиця 2.31

Динаміка і склад витрат ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

Показник	Роки						2021 р. до 2019 р.	
	2019		2020		2021		+, -	в %
	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%		
Собівартість реалізованих послуг	24108342	85,7	7757173	60,9	6384156	79,8	-17724186	26,5
Адміністративні витрати	310935	1,1	240592	1,9	166104	2,1	-144831	53,4
Витрати на збут	2338347	8,3	862410	6,8	481934	6,0	-1856413	20,6
Інші операційні витрати	309754	1,1	799091	6,3	509113	6,4	199359	164,4
Фінансові витрати	1073339	3,8	787184	6,2	463275	5,8	-610064	43,2
Втрати від участі в капіталі	-	-	20980	0,2	-	-	-	-
Інші витрати	2208	0,0	2267387	17,8	339	0,0	-1869	15,4
Всього витрат	28142925	100,0	12734817	100,0	8004921	100,0	-20138004	28,4

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Дані таблиці 2.31 показують, що витрати авіакомпанії зменшилися на 20138004 тис. грн. чи на 71,6% і в 2021 році становили 8004921 тис. грн. Найбільш відчутно на зміну витрат ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» вплинули зменшення собівартості реалізованої продукції та збутових витрат: відповідно зменшення витрат в 2021 році порівняно 2019 року на 17724186 тис. грн чи на

73,5% і на 1856413 тис. грн чи на 46,6%. В структурі витрат в 2021 році питома вага собівартості послуг авіап перевезень становила 79,8%, що менше відповідного показника 2019 року на 5,9%.

Управління грошовими коштами ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» вирішується за допомогою прогнозування грошових коштів або бюджетування готівки. Прогнозування здійснюється або короткостроковим, або довгостроковим. Короткострокове прогнозування готівки використовується ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» для досягнення наступного:

- визначте потреби в грошових коштах;
- передбачення потреби в короткострокових грошових коштах;
- розумно вкладання будь-яких надлишків грошей;
- підтримання ділових відносини з банківськими партнерами.

Довгострокове детальне прогнозування грошових коштів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» використовується для оцінки пропонованих проектів, які потребують оборотного капіталу, та надання позик, коли це потрібно.

Нижче наведемо чотири основні фактори управління фінансами ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

- Звіт про прибутки (звіт про сукупний дохід) – це звіт, який показує менеджерам бізнесу та інвесторам, чи заробила авіакомпанія гроші протягом певного періоду чи втратила;
- Звіт про рух грошових коштів – надає інформацію про надходження та платежі готівки, а також чисту зміну готівки внаслідок операційної, інвестиційної та фінансової діяльності авіакомпанії протягом періоду.
- Звіт про акціонерний капітал (Звіт про власний капітал) – це запис поточної частки капіталу, яку володіють інвестори авіакомпанії.
- Баланс (Звіт про фінансовий стан) – дає уявлення про фінансовий стан авіакомпанії на певний момент часу. Він відображає те, чим володіє авіакомпанія, а також скільки вона винна.

ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» дуже схильна до змін у вартості авіаційного палива або авіапалива. Найменша зміна цін на паливо може вплинути на фінанси та діяльність авіакомпанії. Щоб впоратися зі зміною цін на паливо, ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» використовують інструмент під назвою Fuel Hedging (хеджування палива)

Fuel Hedging – це контракт, який ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» використовує, щоб захистити себе від змін і підвищення тарифів на паливо. Вартість хеджування палива залежить від прогнозованої ціни палива. ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» укладає угоди про хеджування з паливними компаніями для встановлення фіксованої ціни на паливо. У майбутньому, якщо ціна палива перевищить договірну ціну, авіакомпанія змушена сплатити договірну ціну. Якщо ціна палива знижується, ніж поточна ціна палива, то авіакомпанія отримує різницю в ціні від паливної компанії.

Компанії з управління паливом, нафтові компанії та компанії з фінансових послуг надають ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» послуги з хеджування палива. Наприклад, World Fuel Service, British Petroleum, Morgan Stanley і BNP Paribas.

В умовах жорсткої конкуренції в авіаційній промисловості ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» приходять до ідей отримання доходів різними способами. Вони вивчають клієнтів та їхні потреби, конкурентів, знижують вартість авіаквитків, щоб залучити нових клієнтів і зберегти лояльність наявних. Вони також отримують дохід від допоміжних продуктів і послуг. Крім вартості квитка, це нарахування за паливний збір та доходи від обслуговування.

Проаналізуємо динаміку і склад доходів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» в таблиці 2.32.

Дані таблиці 2.32 показують, що доходи авіакомпанії зменшилися на 20820640 тис. грн. чи на 69,6% і в 2021 році становили 9092616 тис. грн. В структурі доходів в 2021 році питома вага доходів від реалізації послуг авіаперевезень становила 80,5%, що менше 2019 року на 10,3%.

Управління доходами ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» відбувається в таких основних напрямках:

- цінова політика «à la Carte». Це новий підхід до ціноутворення, який дозволяє клієнту вибирати допоміжний продукт чи послугу та платити за них.

Таблиця 2.32

Динаміка і склад доходів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

Показник	Роки						2021 р. до 2019 р.	
	2019 р.		2020 р.		2021 р.			
	тис. грн	%	тис. грн	%	тис. грн	%	+, -	в %
Чистий дохід від реалізації послуг	27178210	90,9	7410139	90,2	7321813	80,5	-19856397	26,9
Інші операційні доходи	316158	1,1	324521	3,9	1027317	11,3	711159	324,9
Дохід від участі в капіталі	27706	0,1	-	-	-	-	-27706	-,0
Інші фінансові доходи	134978	0,5	5857	0,1	67157	0,7	-67821	49,8
Інші доходи	2256204	7,5	475984	5,8	676329	7,4	-1579875	30,0
Всього доходів	29913256	100,0	8216501	100,0	9092616	100,0	-20820640	30,4

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Наприклад, покупка їжі, закусок та напоїв на борту, що традиційно входило до квитка. Крім того, лоукост-авіалінії пропонують своїм клієнтам пріоритетну посадку або вибрати місце на свій вибір та оплатити його.

- додаткові послуги для подорожей ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ». Додаткові послуги, такі як послуги висадки та висадки з місця проживання клієнта та бронювання квитків на спеціальні заходи в пункті призначення, пропонуються як частина бронювання квитків.

- бортовий розпродаж. Це означає безмитний продаж товарів, таких як ювелірні вироби, алкогольні напої, тютюн, електронні гаджети та парфуми. ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» пропонують широкий асортимент електронних виробів, кухонних речей, речей для подорожей та подарунків для продажу на борту. Він також поширюється на дисконтні картки, кредитні картки та каталоги прямого маркетингу.

- продажі реклами. Зазвичай ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» рекламує себе лише через свої журнали, які розповсюджуються під час польоту. Тепер через власні веб-сайти авіакомпанія створила значні можливості для отримання рекламного доходу. Веб-сайт є шлюзом для доступу до потенційних авіамандрівників через готелі, компанії з прокату автомобілів та постачальників туристичного страхування, де вони шукають варіанти подорожі.

Управління фінансовими результатами відіграє центральну роль в ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ». Для ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» є два напрямки управління фінансовими результатами: стратегічні (довгострокові) і тактичні (короткострокові). Тактичний дохід керівництво зосереджується на меті максимізації прибутків чи мінімізації збитків з метою подолання наслідків Ковід-19.

Проаналізуємо формування фінансового результату ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за «Звітом про сукупний дохід» в таблиці 2.33.

Таблиця 2.33

Формування фінансового результату ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

Показник	Роки			2021 р. до 2019 р.	
	2019	2020	2021	+, -	в %
Чистий дохід від реалізації продукції	27178210	7410139	7321813	-19856397	26,9
Собівартість реалізованої продукції	24108342	7757173	6384156	-17724186	26,5
Валовий прибуток (+), збиток (-)	3069868	-347034	937657	-2132211	30,5
Інші операційні доходи	316158	324521	1027317	711159	324,9
Адміністративні витрати	310935	240592	166104	-144831	53,4
Витрати на збут	2338347	862410	481934	-1856413	20,6
Інші операційні витрати	309754	799091	509113	199359	164,4
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток (+), збиток (-)	426990	-1924606	807823	380833	189,2
Дохід від участі в капіталі	27706	-	-	-27706	-
Інші фінансові доходи	134978	5857	67157	-67821	49,8
Інші доходи	2256204	475984	676329	-1579875	30,0
Фінансові витрати	1073339	787184	463275	-610064	43,2
Втрати від участі в капіталі	-	20980	-	-	-
Інші витрати	2208	2267387	339	-1869	15,4
Фінансовий результат до	1648850	-4518316	1087695	-561155	66,0

оподаткування: прибуток (+), збиток (-)					
Витрати (дохід) з податку на прибуток	-	-	-	-	-
Чистий фінансовий результат: прибуток (+), збиток (-)	1648850	-4518316	1087695	-561155	66,0

Джерело: дані ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: додаток Ж [45]

Фінансовий результат ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» в 2021 році становив 1087695 тис. грн. прибутку, що менше 2019 року на 682636 тис. грн чи на 34,0%, оскільки в 2019 році було отримано 1648850 тис. грн. прибутку.

Фінансовий результат господарської діяльності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» складається із різних напрямків діяльності (табл. 2.34)

Таблиця 2.34

Фінансовий результат ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за видами діяльності

Показник	Роки			2021 р. до 2019 р.	
	2019	2020	2021	+, -	в %
Фінансовий результат від основної операційної діяльності	420586	-1450036	289619	-130967	68,9
Фінансовий результат від іншої основної операційної діяльності	6404	-474570	518204	511800	8091,9
Фінансовий результат від операційної діяльності	426990	-1924606	807823	380833	189,2
Фінансовий результат від участі в капіталі	27706	-20980	-	-27706	-
Фінансовий результат від фінансової діяльності	-938361	-781327	-396118	542243	42,2
Фінансовий результат від іншої звичайної діяльності	2253996	-1791403	675990	-1578006	30,0
Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування	1648850	-4518316	1087695	-561155	66,0
Фінансовий результат від господарської діяльності	1648850	-4518316	1087695	-561155	66,0

Фінансовий результат ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» від основної операційної діяльності в 2021 році становив 289619 тис. грн. прибутку, що менше 2019 року на 130967 тис. грн чи на 31,1%. Фінансовий результат від іншої основної операційної діяльності авіакомпанії в 2021 році становив 518204 тис. грн. прибутку, що краще 2019 року на 511800 тис. грн чи в 58 разів. Фінансовий результат ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» від фінансової

діяльності в 2021 році становив 396118 тис. грн збитку, що краще 2019 року на 542243 тис. грн чи на 57,8%.

Стратегічне управління фінансовими результатами зосереджується на формулюванні плану на довгострокову перспективу. При довгостроковому плануванні необхідно враховувати фінансовий план та маркетинговий план, що включає розклад рейсів, тарифи, практика групового та позатарифного продажу, методи розподілу, політика обслуговування пасажирів, реклама.

Отже, в 2021 році за рахунок ефективного фінансового управління ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» змогла подолати негативні наслідки Ковід-19 і змогла знову завершити рік з прибутком.

РОЗДІЛ 3

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМУ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМ СТАНОМ ПРАТ «АВІАКОМПАНІЯ «МАУ»

3.1. Розробка заходів удосконалення управління фінансовим станом авіакомпанії

Використовувані нині методичні підходи оцінювання фінансового аналізу часто суперечать одна одній і не відображають специфіки діяльності авіакомпаній, тому формування єдиної системи методичних підходів при проведенні оцінювання фінансового стану авіакомпаній та розробка детального алгоритму їх застосування сприятиме, по-перше, об'єктивному визначенню статичної і потенційної можливості розвитку фінансово-господарської діяльності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» та її забезпеченню фінансовими ресурсами; по-друге, підвищенню якості прийняття управлінських рішень, що, в підсумку, забезпечуватиме збільшення фінансових результатів та досягнення тактичних та стратегічних цілей функціонування ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ».

За таких умов, на наш погляд, доцільно рекомендувати ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» з метою подолання як проблем, пов'язаних із застосуванням методичних підходів та прийомів фінансового аналізу, так і покращення організації його здійснення авіакомпанією:

- по перше: проводити декілька разів на рік оцінку найважливіших показників фінансового стану ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» (індивідуальний підхід до визначення найголовніших показників);
- по друге: розробляти нові методи оцінки фінансового стану ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ», а також способи покращення фінансового стану, підвищення платоспроможності і ліквідності, зокрема комплексного характеру;

- по третє: удосконалювати інформаційно-методичне забезпечення аналізу ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» та уніфікувати методики форм фінансової звітності, що дозволить підвищити її аналітичні можливості та реальність оцінки майна;

- по четверте: адаптувати закордонні методики аналізу фінансового стану, що на сьогоднішній день виступають основними у процесі його здійснення, до соціально-економічних умов та практики господарювання ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»;

- по-п'яте: проводити методичні семінари для осіб, відповідальних за здійснення аналізу фінансового стану ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» з метою формування мотиваційних аспектів його удосконалення та підвищення рівня кваліфікації;

- по-шосте: потрібно створити таку систему показників для оцінки фінансового забезпечення ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ», яка буде відображати фінансовий стан авіакомпанії у довгостроковій перспективі, тобто яка забезпечить можливість підтримувати платоспроможність авіакомпанії протягом тривалого періоду. Розроблена система показників має охоплювати загальну фінансову структуру авіакомпанії, а також ступінь його залежності від кредиторів та інвесторів.

Згадана системи показників повинна базуватися на поширених методах які можуть застосовуватися для оцінки фінансового стану авіакомпанії: багатовимірний статистичний аналіз, багатофакторні дискримінантні моделі, експертні, екстраполяція, ієрархічна декомпозиція, матричний, інтегральна оцінка ризику з додатковою оцінкою ефективності захисних заходів, інтегральні, комплексна оцінка економічного та фінансового потенціалу, мережевий аналіз, моделювання, морфологічний аналіз, оптимізації, побудова профілю середовища, побудова семантичного диференціалу, складання сценарію, таксономічний аналіз, теоретико-ігрові та інші

Значний негативний вплив на фінансовий стан ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» та інших авіакомпаній зчинила пандемія ковід-19. З появою нового

бренду ковід-19 та воєнних дій в Україні вийти з кризи ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» було і буде складніше, а продовжити роботу авіакомпанія зможе не раніше, ніж після закінчення війни. І на сьогодні головне завдання ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» – не зазнати великих втрат і подбати про безпеку пасажирів під час поточних рейсів.

Факторами, що вплинули на збільшення кількості рейсів в ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» в 2021 році, стали поширення вакцинації в Україні та світі, відкриття кордонів в інших країнах, відновлення довіри пасажирів до подорожей та традиційне зростання попиту на авіаперевезення ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» під час туристичного сезону.

ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» пропонуємо вживати такі кроки, щоб пережити коронакризу:

- по перше: знайти шляхи зниження аеропортових зборів та інших витрат;
- по друге: оптимізувати парк, щоб заощадити на технічному обслуговуванні неробочих літаків;
- по третє: зменшити штат, особливо бортпровідників і обслуговуючого персоналу;
- по четверте: переорієнтуватися з регулярних рейсів на чартерні та евакуаційні рейси;
- по-п'яте: використовувати пасажирські літаки для невідкладних вантажних перевезень тощо.

Для підтримки авіаперевезень ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» ми пропонуємо:

- по перше: скасувати податок на додану вартість на місцеві рейси;
- по друге: диверсифікувати постачання авіаційного палива;
- по третє: встановити авіакомпанії кредитні канікули під час кризи;
- по четверте: зменшити податкове навантаження;
- по-п'яте: знизити акциз на авіаційне паливо.

Для покращення формування та використання фінансових ресурсів авіакомпанії доцільно:

- по-перше: звернути особливу увагу до оптимізації структури капіталу ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» шляхом управління величиною ефекту фінансового левериджу. Для цього необхідно визначати рентабельності акціонерного капіталу авіакомпанії при різних значеннях фінансового важеля. Потрібно досягти такого співвідношення акціонерного та позикового капіталу, за якого приріст чистої рентабельності акціонерного капіталу та ефект фінансового левериджу будуть найбільшими.

- по-друге: звернути у вагу на оптимізацію структури капіталу ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за критерієм мінімальної його вартості. Даний процес оптимізації оснований на попередній оцінці акціонерного та позикового капіталу при різних варіантах його залучення та передбачає розрахунок середньозваженої вартості капіталу за всіма обраними варіантами.

- по-третє: необхідно в ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» впроваджувати заходи щодо вирівнювання та оптимізації вихідного грошового потоку та зростання обсягу чистого грошового потоку. Особливо слід звертати увагу на поділ грошових потоків за основними видами діяльності. При здійсненні управління грошовими потоками в авіакомпанії основною є розробка заходів щодо стимулювання зростання чистого грошового потоку від кожного з видів діяльності авіакомпанії.

- по-четверте: впроваджувати сучасні тактичні і стратегічні підходи щодо управління формуванням й використанням фінансових ресурсів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ». Саме таке поєднання дозволить авіакомпанії досягти довгострокової результативності та ефективності і мати стійке фінансове забезпечення;

- по-п'яте: проводити моніторинг беззбитковості як окремих польотів так і авіакомпанії в цілому.

Щоб уникнути проблеми неплатежів з бізнес-партнерами, які призводять до ризиків неплатоспроможності, ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» доцільно вживати такі заходи:

- по-перше: відмова авіакомпанії від фінансових операцій, рівень ризику за якими надзвичайно високий або не відповідає критеріям ефективної фінансової політики авіакомпанії;
- по-друге – зниження питомої ваги позикових фінансових ресурсів у операційному процесі авіакомпанії;
- по-третє – підвищення рівня ліквідності активів авіакомпанії шляхом збільшення питомої ваги оборотних активів;
- по четверте: оптимізувати управління структурою капіталу в системі фінансової безпеки авіакомпанії.

Методику оптимізації структури капіталу ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» доцільно побудувати у два етапи: перший – проведення фінансового аналізу структури капіталу; другий – розглядання інтегрованих шляхів оптимізації структури капіталу (рис. 3.1).

Виходячи з того, що основною метою оптимізації структури капіталу є пошук оптимального співвідношення між власним і позиковим капіталом, можна сформулювати основні завдання оптимізації структури капіталу:

- по-перше – забезпечення формування необхідної структури власного і позикового капіталу, яка б забезпечила сталий розвиток АТ;
- по-друге – забезпечення умов, за яких АТ отримуватиме максимальний ефект від власного чи залученого капіталу.

Слід пам'ятати, що зростання частки позичкового капіталу спроможне підвищити фінансовий потенціал ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ», але не слід забувати, що при цьому воно може призвести і до втрати його фінансової стійкості. Отже, для формування оптимальної структури капіталу ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» необхідно враховувати особливості як власного так і позичкового капіталу.

Зростання ділової активності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» є вирішальним чинником його комерційного успіху та поглинання найкращого місця на авіаринку серед конкурентів. Для забезпечення зростання ділової активності авіакомпанії в надскладних умовах сучасного розвитку необхідно:



Рис. 3.1. Схема оптимізації структури капіталу

ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» Джерело: власні дослідження

скорочувати період послуг авіаперевезень, використовуючи новітні технології під час здійснення авіаперельотів; пришвидшити документообіг в

авіакомпанії; зайнятися пошуком нових клієнтів шляхом запровадження додаткових послуг; створювати гідні умови праці для пілотів, бортпровідників та обслуговуючого персоналу, що підвищить продуктивність авіакомпанії; забезпечувати авіакомпанію паливом заздалегідь. Дотримуючись перерахованих заходів, ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» зможе досягнути зростання ділової активності, що призведе до збільшення чистого прибутку.

Щоб забезпечити виконання шляхів підвищення ділової активності, ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» повинно :

- по перше: прискорити науково-технічний та організаційний прогрес;
- по друге: удосконалити організаційну структуру;
- по третє: поліпшити структуру надання послуг авіаперевезень;
- по четверте: підвищити конкурентоспроможність основних і супутніх послуг авіакомпанії;
- по-п'яте: розвивати та вдосконалювати зовнішньо-економічну діяльність авіакомпанії та ін.

Вибір і впровадження правильного рішення для управління готівкою є ключовою проблемою, з якою часто стикається ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ». Вважаємо, що ефективний механізм управління грошовими активами створює додаткові можливості для економічного росту авіакомпанії.

Для зростання ефективності механізму управління грошовими активами ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» слід зосередитися на наступних головних напрямках управління:

- по перше: вибір оптимальних методів та аналітичних процедур, що допоможуть своєчасно виявляти, оцінювати і сформулювати потрібні авіакомпанії грошові активи; обґрунтування методики оцінки забезпеченості грошовими активами;
- по друге: використовувати рейтингову оцінку щодо стану управління ефективністю грошових активів авіакомпанії; постійно моніторити

системи показників руху грошових активів як вимірників фінансової стійкості, платіжної стабільності та нормальної платоспроможності авіакомпанії;

- по третє: деталізації та обґрунтування методів, важелів, організаційно-правового, інформаційного та програмно-технічного забезпечення управління грошовими активами авіакомпанії;

- по четверте: забезпечення безперебійності операційно-реалізаційного процесу;

- по-п'яте: обслуговування грошових потоків, їх синхронізація, облік, аналіз, оптимізація та контроль; удосконалення методики аналізу і прогнозу грошових активів, що повинна здійснюватися, виходячи з реального фінансового стану підприємств; побудова інформаційних звітів (попередній плановий, оперативний, звітний фактичний, аналітичний, зведений) про рух грошових коштів;

- по-шосте поглиблений аналіз факторів як зовнішнього, так і внутрішнього середовища підприємства, з метою максимально ефективно обрати стратегічний вектор розвитку управління грошовими активами; оптимізація обсягу і структури грошових активів та зростання їх оборотності; підвищення ефективності управління грошовими потоками через зростання вільних грошових потоків;

- по-сьоме: поступове збільшення у загальній структурі активів підприємства частки грошових активів; пошук та використання вигідних джерел залучення позикових коштів; рівномірний розподіл боргових зобов'язань у часі та їх забезпечення ліквідними грошовими активами;

Вважаємо що зосередження у ваги на будь-якому представленому вище напрямку удосконалення управління грошовими активами ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» чи будь-яке інше авіапідприємство зможе покращити свій фінансовий стан

Для забезпечення ефективності платоспроможності підприємства розробляється політика управління грошовими активами, яка полягає в оптимізації їх величини. У табл. 3.1 наведено управлінські рішення, які

сприятимуть збільшенню вхідного потоку грошових активів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» або будь-якого іншого підприємства харчової промисловості.

**Напрями оптимізації надходжень та видатків грошових коштів на ПрАТ
«Авіакомпанія «МАУ»**

Заходи	Збільшення потоку грошових коштів	Зменшення потоку грошових коштів
Коротко-строкові заходи	Продаж або здача в оренду необоротних активів. Рационалізація асортименту продукції. Реструктуризація дебіторської заборгованості у фінансові інструменти. Використання часткової передоплати. Залучення зовнішніх джерел короткострокового фінансування. Розробка системи знижок для покупців.	Скорочення витрат. Відстрочка платежів за зобов'язаннями. Використання знижок постачальників. Перегляд програми інвестицій. Податкове планування. Вексельні розрахунки і взаємозалік.
Довго-строкові заходи	Додаткова емісія акцій і облігацій Реструктуризація підприємства – ліквідація або виділення в бізнес-одиниці. Пошук стратегічних партнерів. Пошук потенційного інвестора.	Довгострокові контракти, що передбачають знижки або відстрочки платежів. Податкове планування.

Джерело: складено на основі [11, 44].

В контексті окреслених напрямів можна запропонувати заходи, спрямовані на прискорення залучення грошових коштів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»: надавати покупцям знижки за умови дострокового внесення оплати за білети на авіапереліт; використовувати факторинг; фінансувати придбання основних засобів на умовах лізингу; прогнозувати рух грошових потоків на наступний рік.

Вважаємо, що запропоновані рекомендації дозволять удосконалити механізм управління фінансовим станом ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ», збільшити прибутковість авіакомпанії, підвищать її фінансову стійкість, покращать ділову активність та оптимізують рух грошових потоків тощо.

3.2. Економічна інтерпретація запропонованих моделей управління фінансовим станом авіакомпанії

В даному підрозділі роботи проведемо оцінку балансу ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» щодо дотримання золотих правил фінансування,

зробимо прогноз руху грошових коштів методом Монте-Карло та визначимо межі беззбитковості для діяльності авіакомпанії.

Оцінимо баланс ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» щодо дотримання золотих правил фінансування. Правило вертикальної структури капіталу вимагає дотримання певного співвідношення між власним і позичковим капіталом авіакомпанії (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Оцінка балансу ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» щодо дотримання золотих правил фінансування

Формула розрахунку	Норматив	Роки			2021 р. +, – до 2019 р.
		2019	2020	2021	
Золоте правило фінансування підприємств					
довгострокові активи / довгострокові пасиви	≤ 1	3,683	-1,927	-2,103	-5,79
короткострокові активи / короткострокові пасиви	≥ 1	0,193	0,117	0,130	-0,06
дебіторська заборгованість / кредиторська заборгованість	≥ 1	0,201	0,100	0,097	-0,10
Золоте правило балансу					
(власний капітал + довгострокові позички) / необоротні активи	≥ 1	0,271	-0,519	-0,476	-0,75
(власний капітал + довгострокові позички) / (необоротні активи + довгострокові оборотні активи)	≥ 1	0,269	-0,517	-0,473	-0,74
Правило вертикальної структури капіталу					
позичковий капітал / власний капітал	≤ 1	-3,175	-1,811	-1,742	1,43
власний капітал / валюта балансу	$\geq 0,5$	0,007	0,011	0,013	0,01
необоротні активи / загальна сума активів	$\geq 0,4$	0,852	0,832	0,820	-0,03
основні засоби / загальна сума активів	$\geq 0,3$	0,800	0,775	0,770	-0,03

Джерело: розраховано на основі даних ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

В ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» недотримано жодного з правил фінансування, до яких належать: золоте правило фінансування; золоте правило балансу; правила ліквідності; правило вертикальної структури

капіталу. Як показують проведені розрахунки, ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» у 2019-2021 має баланс, структура якого майже по усіх параметрах не відповідає нормативним значенням. Особливо в 2020 і 2021 роках. Тому авіакомпанії слід терміново використати рекомендації запропоновані в попередньому підрозділі роботи.

Проведемо аналіз і оцінку рівня економічної безпеки господарської діяльності авіакомпанії. Для чого візьмемо показники із «Звіту про сукупний дохід» (таблиця 3.3).

Таблиця 3.3

Показники діяльності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за «Звітом про сукупний дохід» для розрахунку беззбитковості за 2019-2021 рр.

Показники	Роки			2021р. до 2019 р.	
	2019	2020	2021	+, -	у %
Доходи					
ЧД _{ОД} (ф2. р. 2000)	27178210	7410139	7321813	-19856397	26,9
ЧД _Ю (ф2. р. 2120)	316158	324521	1027317	711159	324,9
ЧД _{ФД} (ф2. р. 2220)	134978	5857	67157	-67821	49,8
ЧД _{ІД} (ф2. р. 2200+ р.2240)	2283910	475984	676329	-1607581	29,6
Разом (ЧД _П)	29913256	8216501	9092616	-20820640	30,4
Витрати					
СР _{ОД} (ф2. р. 2050)	24108342	7757173	6384156	-17724186	26,5
ОВ _Ю (ф2. р. 2180)	309754	799091	509113	199359	164,4
АВ (ф2. р. 2130)	310935	240592	166104	-144831	53,4
ВЗ (ф2. р. 2150)	2338347	862410	481934	-1856413	20,6
ВВ _{ФД} (ф2. р. 2250)	1073339	787184	463275	-610064	43,2
ВВ _{ІД} (ф2. р. 2255+ р.2270)	2208	2288367	339	-1869	15,4
Разом (ВВ _П)	28142925	12734817	8004921	-20138004	28,4
Чистий прибуток (збиток) авіакомпанії (ЧП _П)	1648850	-4518316	1087695	-561155	66,0

Для обґрунтування рівня економічної безпеки авіакомпанії визначають розрахункові показники представлені в таблиці 3.4.

Графічне зображення оцінки рівня економічної безпеки господарської діяльності авіакомпанії у 2021 році ілюструє рис. 3.2.

**Аналіз і оцінка рівня економічної безпеки господарської діяльності ПрАТ
«Авіакомпанія «МАУ» за 2019-2021 рр.**

Показник	Роки			2021 р. до 2019 р.	
	2019	2020	2021	+, -	в %
Постійні витрати (ПВ _П = АВ+ВЗ)	2649282	1103002	648038	-2001244	24,5
Змінні витрати (ЗВ _П = ВВ _П -ПВ _П)	25493643	11631815	7356883	-18136760	28,9
Валовий прибуток (ВП _П = ПВ _П +ЧП _П)	4298132	-3415314	1735733	-2562399	40,4
Валова прибутковість чистого доходу (ПВ _{чд} = ВП _П ÷ЧД _П)	0,1437	-0,4157	0,1909	0,0472	132,9
Витратомісткість чистого доходу за змінними витратами (ВМ _{чд} = ЗВ _П ÷ЧД _П)	0,8523	1,4157	0,8091	-0,0431	94,9
Чистий дохід, який забезпечує беззбиткову діяльність (ЧД _Б = ПВ _П ÷ПВ _{чд})	18437928,5	-2653582,4	3394739,1	-15043189,4	18,4
Змінні витрати, які забезпечують беззбиткову діяльність (ЗВ _Б = ЧД _Б ×ВМ _{чд})	15713768,1	-3756584,4	2746701,1	-12967067,0	17,5
Рівень (коефіцієнт) економічної безпеки діяльності авіакомпанії (К _Б =(ЧД _П -ЧД _Б)÷ЧД _П)	0,38	1,32	0,63	0,24	163,4

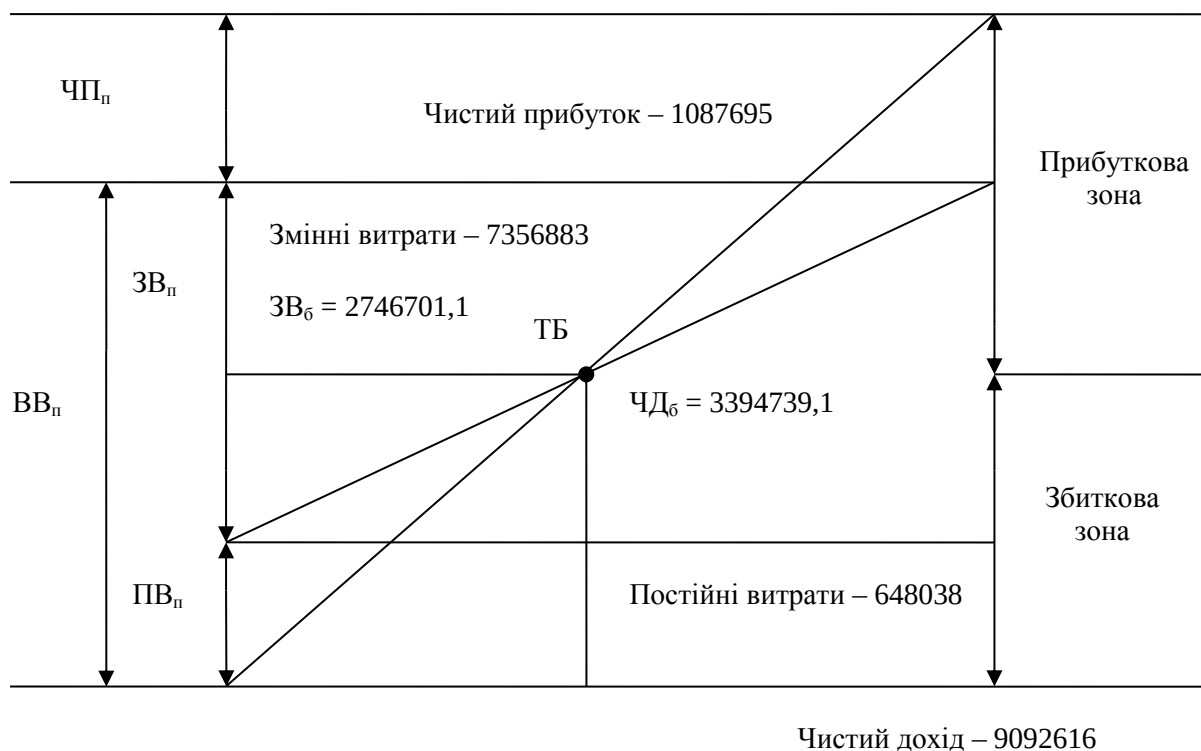


Рис. 3.2. Графічне зображення оцінки рівня економічної безпеки господарської діяльності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» у 2021 році

Дані таблиці 3.4 та рис. 3.2 показують, що чистий дохід авіакомпанії, який забезпечує беззбиткову господарську діяльність у 2021 році рівний 3394739,1 тис. грн. Змінні витрати авіакомпанії, які забезпечують беззбиткову господарську діяльність в 2021 році рівні 2746701,1 тис. грн. Коефіцієнт економічної безпеки господарської діяльності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» показує, що чистий дохід від господарської діяльності авіакомпанії в 2021 році перевищує на 63% чистий дохід, який забезпечив би його беззбиткову діяльність, що менше даного показника у 2019 році на 24%.

Розглядаючи сукупність найбільш поширених моделей та методів, ми пропонуємо для прогнозу грошових потоків ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» використовувати Модель Монте-Карло.

Для імітаційної моделі Монте-Карло були використані наступні дані, показані в таблиці 3.5.

Таблиця 3.5

**Дані для моделювання планування чистого грошового потоку ПрАТ
«Авіакомпанія «МАУ» методом Монте-Карло, тис.грн**

Показник	Позначення	Мінімум (за останні 3 роки)	Максимум (за останні 3 роки)
Чистий рух коштів від операційної діяльності	РКОД	16865	2893432
Чистий рух коштів від інвестиційної діяльності	РКІД	-223637	-41199
Чистий рух коштів від фінансової діяльності	РКФД	-2728748	29143
Чистий рух коштів (розрахункове значення)	ЧРК=РКОД+РКІД+РКФД	-2935520	2881376

Джерело: змодельовано на основі даних ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

Результати проведеного аналізу свідчать про репрезентативність даних застосованої моделі, оскільки стандартне відхилення усіх розрахованих показників у всіх випадках значно нижче середнього відхилення, усі коефіцієнти варіації нижчі за 1.

Таким чином, імовірність того, що розрахований прогноз буде достовірним є досить високою (табл. 3.6).

Таблиця 3.6

**Аналіз результатів планування чистого грошового потоку ПрАТ
«Авіакомпанія «МАУ» за методом Монте-Карло**

Показники	РКОД	РКІД	РКФД	ЧРК=РКОД +РКІД+ РКФД
Середнє відхилення	-62241,2930	-135225,7702	-1453218,2973	1875,7059
Стандартне відхилення	1183129,6333	52410,9557	813705,0383	8340,1449
Коефіцієнт варіації	-19,0088	-0,3876	-0,5599	4,4464
Мінімум	-2638909,1666	-223533,7855	-2724326,1548	-17357,6
Максимум	2459016,2982	-41223,8724	20106,9209	20973,7
Ймовірність h (чистий рух коштів <= 0) = 327 випадків з 500				-62241,2930

Джерело: змодельовано на основі даних ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

Результати імовірнісного аналізу свідчать, що імовірність того, що чистий грошовий потік буде від'ємним у ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» рівний 51,6% (чи 258 випадків із 500).

Отримані в результаті імітації дані можна сформулювати таким чином, щоб відобразити можливість перебігу подій за трьома сценаріями: песимістичним, оптимістичним і найбільш імовірним (табл. 3.7).

Таблиця 3.7

**Ключові параметри планування чистого грошового потоку ПрАТ
«Авіакомпанія «МАУ»**

Показники	Сценарії		
	Песимістичний	Найбільш імовірний	Оптимістичний
Чистий рух коштів від операційної діяльності	24795	1456052	2887309
Чистий рух коштів від інвестиційної діяльності	-223534	-132379	-41224
Чистий рух коштів від фінансової діяльності	-2724326	-1352110	20107
Чистий рух коштів за звітний період (розрахункове значення)	-2638909	-98	2459016

Джерело: змодельовано на основі даних ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»

Отримані результати показують, що ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» може найбільш імовірно очікувати на від'ємний грошовий потік. За песимістичним та реальним сценарієм авіакомпанія отримає від'ємний грошовий потік в розмірі 2638909 тис.грн та 98 тис.грн відповідно, а за оптимістичним сценарієм грошовий потік авіакомпанії буде додатнім – 2459016 тис.грн.

Одержані значення показників ефективності формування та використання грошових потоків у ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» вказують на значні резерви щодо збільшення чистого руху коштів та підвищення рівня рентабельності чистого грошового потоку авіакомпанії, оскільки показник за оптимістичним прогнозом перевищує аналогічний показник за найімовірнішим прогнозом у декілька разів.

Запропоновані моделі можуть бути використані для ефективного управління фінансовим станом ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ».

ВИСНОВКИ І ПРОПОЗИЦІЇ

Проведене теоретичне дослідження дає можливість зробити наступні висновки:

- фінансовий стан – це основна характеристика фінансової діяльності підприємства у зовнішньому середовищі. Існуючий фінансовий стан значною мірою визначає конкурентоспроможність підприємства, його діловий потенціал, оцінює, яким чином та мірою будуть гарантовані економічні інтереси самого підприємства і його партнерів з фінансових та інших відносин;

- підприємства аналізують власний фінансовий стан маючи на меті покращення діяльності підприємства, а оцінка фінансового стану є необхідною для розробки планів і прогнозування. Інвестори та кредитори оцінюють фінансовий стан підприємств, маючи на меті мінімізацію власних ризиків за позиками та внесками;

- управління фінансовим станом підприємств - це процес впливу на господарюючого суб'єкта з використанням різних фінансових механізмів (фінансових методів, фінансових важелів, нормативно правового забезпечення та інформаційного забезпечення) для розробки та досягнення його стратегічних цілей;

- управління фінансовим станом можливе завдяки методам фінансового аналізу, під якими розуміється спосіб чи підхід до оцінювання фінансової діяльності. До характерних особливостей методу відноситься: використання системи показників, виявлення та зміна взаємозв'язку між ними. У процесі фінансового аналізу застосовуються ряд специфічних способів та прийомів. Способи застосування фінансового аналізу можна умовно поділити на дві групи: традиційні та математичні. До першої групи належать: використання абсолютних, відносних та середніх величин; прийом порівняння, зведення угруповання, прийом ланцюгових підстановок. Нині переважно

застосовуються такі методи аналізу фінансової звітності: горизонтальний аналіз, вертикальний аналіз, трендовий, метод фінансових коефіцієнтів, порівняльний аналіз, факторний аналіз;

- управління фінансовим станом авіакомпанії – це місткий процес з конкретними етапами та завданнями, виконання, якого потребує глибокого аналізу фінансових показників авіакомпанії. Метою управління фінансовим станом авіапідприємства є розроблення плану заходів спрямованих на підвищення рентабельності та розширення можливостей авіапідприємства для забезпечення стабільних авіап перевезень і виконання взятих на себе зобов'язань.

Для практичного аналізу фінансового стану підприємства ми обрали відоме вітчизняне підприємство ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ». Проведене практичне дослідження дає можливість зробити наступні висновки щодо управління фінансовим станом авіакомпанії:

- на кінець 2021 року вартість майна в розпорядженні ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» становила 7635754 тис. грн., тобто за звітний період майно авіакомпанії зменшилось в ціні на 7268421 тис. грн. чи на 48,8% за рахунок зміни вартості необоротних і оборотних активів авіакомпанії. На кінець 2021 року у загальній вартості майна, яке перебуває в розпорядженні авіакомпанії 6258983 тис. грн чи 82,0% від всіх активів становлять необоротні активи, які зменшилися за період дослідження на 6438359 тис. грн. чи на 50,7 %, а в загальній вартості активів їх питома вага зменшилась на 3,2%. Оборотні активи на кінець 2021 коштували 1376771 тис. грн, тобто зменшились на 830062 тис. грн. чи на 37,6%, а в структурі активів авіакомпанії їх частка збільшилась на 3,2%, це говорить про те, що підприємство останнім змінило структуру власних активів;

- на кінець 2021 року у загальній вартості джерел формування майна, яке перебуває в розпорядженні авіакомпанії -10287627 тис. грн чи -134,7% від всіх активів становить власний капітал, який зменшився за період дослідження на 3433804 тис. грн. чи на 50,1 %, а в загальній вартості пасивів його питома вага

зменшилась на 88,7%. Довгострокові зобов'язання і забезпечення авіакомпанії в 2021 році рівні 7310853 тис. грн чи 95,7 % від валюти балансу, що менше 2019 року на 2990122 тис. грн, а в загальній вартості пасивів їх питома вага зменшилась на 26,6%. Поточні зобов'язання в 2021 році становили 10612528 тис. грн чи 139,0% від валюти балансу, що менше кінця 2019 року на 844495 тис. грн чи на 7,4%, а в структурі балансу питома вага поточних зобов'язань і забезпечень зросла на 62,1%. Отже, констатуємо, що майно авіакомпанії забезпечене за рахунок позичених і залучених послуг. І хоча компанія зменшила збитковість власного капіталу в 2019 році і 2021 році, але це суттєво не покращило фінансовий стан ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ», оскільки вона отримала значний збиток в першому році коронакризи;

- у 2021 році від руху коштів у результаті діяльності вибуло 22485 тис. грн грошових коштів, що менше від 2019 року на 36468 тис. грн, так як у 2019 році від діяльності авіакомпанії вибуло коштів на суму 58953 тис. грн. у 2021 році залишок коштів на кінець року становив 79098 тис. грн, що менше початку року на 27621 тис. грн. У ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» у 2021 р. загальний чистий грошовий потік від усіх видів діяльності авіакомпанії був від'ємним. Це зумовило зменшення вільних грошових коштів авіакомпанії;

З проведених розрахунків щодо ліквідності ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» бачимо, що коефіцієнт покриття зменшився на 0,063 пункти у 2021 році по відношенню до 2019 року, дане зменшення є негативним, а сам показник є значно нижче нормативів і не достатнім для покриття боргів. У ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» коефіцієнт швидкої ліквідності в 2021 році рівний 0,099 пункти. Зниження даного коефіцієнта на 0,064 пункти у 2021 році означає, що зменшилась частина поточних зобов'язань авіакомпанії, яка може бути погашена за рахунок грошових коштів та очікуваних фінансових надходжень. Отже, оборотні активи ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» мають низьку ліквідність;

- з проведених розрахунків фінансової стійкості бачимо, що ні про яку автономію ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» мова зовсім не іде. Підприємство

фінансується переважно за рахунок довгостроково позиченого капіталу. Коефіцієнт довгострокових зобов'язань і коефіцієнт поточних зобов'язань показують, що у 2021 році в сумі позикових коштів довгострокові зобов'язання становили – 40,8%, а поточні зобов'язання – 59,2%;

- за період дослідження оборотність оборотних коштів за рік уповільнилася на 38,1 дні. Це привело до зменшення коефіцієнта оборотності засобів на -482 пункти чи і зростання коефіцієнт завантаження оборотних активів на 0,104 пункти. Проведені розрахунки свідчать, що тривалість обороту запасів за рік уповільнилася на 12,1 дні, що вплинуло на зменшення коефіцієнта оборотності запасів на 38,643 пункти. Ділова активність ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» в 2021 році порівняно до 2019 року погіршилася, але порівняно 2020 року є значно кращою;

- рентабельність ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» становила в 2019 р. – 6,1%, в 2020 р. – -46,8%, в 2021 р. – 14,4%. За період дослідження рентабельність авіакомпанії зросла на 8,3%. Відмітимо, що 2020 рік для авіакомпанії був дуже збитковим, так як компанія зазнала значних втрат в перший рік пандемії ковід-19;

- фінансовий результат ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» в 2021 році становив 1087695 тис. грн. прибутку, що менше 2019 року на 682636 тис. грн чи на 34,0%, оскільки в 2019 році було отримано 1648850 тис. грн. прибутку. Фінансовий результат ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» від основної операційної діяльності в 2021 році становив 289619 тис. грн. прибутку, що менше 2019 року на 130967 тис. грн чи на 31,1%. Фінансовий результат від іншої основної операційної діяльності авіакомпанії в 2021 році становив 518204 тис. грн. прибутку, що краще 2019 року на 511800 тис. грн чи в 58 разів. Фінансовий результат ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» від фінансової діяльності в 2021 році становив 396118 тис. грн збитку, що краще 2019 року на 542243 тис. грн чи на 57,8%;

- в 2021 році за рахунок ефективного фінансового управління ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» змогла подолати негативні наслідки Ковід-19 і змогла

знову завершити рік з прибутком. Управління фінансами ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» є багатогранним складним завданням. Сьогодні авіакомпанія користується системою управління казначейством (TMS), яка надає рішення для обробки фінансів, але більшість менеджерів авіакомпанії використовують звичайний MS Excel для створення різноманітних фінансових звітів.

За умов які склалися, на наш погляд, доцільно рекомендувати ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» з метою подолання як проблем, пов'язаних із застосуванням методичних підходів та прийомів фінансового аналізу, так і покращення організації його здійснення авіакомпанією:

- по перше: проводити декілька разів на рік оцінку найважливіших показників фінансового стану ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» (індивідуальний підхід до визначення найголовніших показників);
- по друге: розробляти нові методи оцінки фінансового стану ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ», а також способи покращення фінансового стану, підвищення платоспроможності і ліквідності, зокрема комплексного характеру;
- по третє: удосконалювати інформаційно-методичне забезпечення аналізу ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» та уніфікувати методики форм фінансової звітності, що дозволить підвищити її аналітичні можливості та реальність оцінки майна;
- по четверте: адаптувати закордонні методики аналізу фінансового стану, що на сьогоднішній день виступають основними у процесі його здійснення, до соціально-економічних умов та практики господарювання ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ»;
- по-п'яте: проводити методичні семінари для осіб, відповідальних за здійснення аналізу фінансового стану ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» з метою формування мотиваційних аспектів його удосконалення та підвищення рівня кваліфікації;
- по-шосте: потрібно створити таку систему показників для оцінки фінансового забезпечення ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ», яка буде відображати

фінансовий стан авіакомпанії у довгостроковій перспективі, тобто яка забезпечить можливість підтримувати платоспроможність авіакомпанії протягом тривалого періоду. Розроблена система показників має охоплювати загальну фінансову структуру авіакомпанії, а також ступінь його залежності від кредиторів та інвесторів.

ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» пропонуємо вживати такі кроки, щоб пережити коронакризу:

- по перше: знайти шляхи зниження аеропортових зборів та інших витрат;
- по друге: оптимізувати парк, щоб заощадити на технічному обслуговуванні неробочих літаків;
- по третє: зменшити штат, особливо бортпроводників і обслуговуючого персоналу;
- по четверте: переорієнтуватися з регулярних рейсів на чартерні та евакуаційні рейси;
- по-п'яте: використовувати пасажирські літаки для невідкладних вантажних перевезень тощо.

Для підтримки авіаперевезень ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» ми пропонуємо:

- по перше: скасувати податок на додану вартість на місцеві рейси;
- по друге: диверсифікувати постачання авіаційного палива;
- по третє: встановити авіакомпанії кредитні канікули під час кризи;
- по четверте: зменшити податкове навантаження;
- по-п'яте: знизити акциз на авіаційне паливо.

Для покращення формування та використання фінансових ресурсів авіакомпанії доцільно:

- по-перше: звернути особливу увагу до оптимізації структури капіталу ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» шляхом управління величиною ефекту фінансового левериджу. Для цього необхідно визначати рентабельності акціонерного капіталу авіакомпанії при різних значеннях фінансового важеля.

Потрібно досягти такого співвідношення акціонерного та позикового капіталу, за якого приріст чистої рентабельності акціонерного капіталу та ефект фінансового левериджу будуть найбільшими.

- по-друге: звернути у вагу на оптимізацію структури капіталу ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» за критерієм мінімальної його вартості. Даний процес оптимізації оснований на попередній оцінці акціонерного та позикового капіталу при різних варіантах його залучення та передбачає розрахунок середньозваженої вартості капіталу за всіма обраними варіантами.

- по-третє: необхідно в ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ» впроваджувати заходи щодо вирівнювання та оптимізації вихідного грошового потоку та зростання обсягу чистого грошового потоку. Особливо слід звертати увагу на поділ грошових потоків за основними видами діяльності. При здійсненні управління грошовими потоками в авіакомпанії основною є розробка заходів щодо стимулювання зростання чистого грошового потоку від кожного з видів діяльності авіакомпанії.

- по-четверте: впроваджувати сучасні тактичні і стратегічні підходи щодо управління формуванням й використанням фінансових ресурсів ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ». Саме таке поєднання дозволить авіакомпанії досягти довгострокової результативності та ефективності і мати стійке фінансове забезпечення;

- по-п'яте: проводити моніторинг беззбитковості як окремих польотів так і авіакомпанії в цілому.

Вважаємо, що запропоновані рекомендації дозволять удосконалити механізм управління фінансовим станом ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ», збільшити прибутковість авіакомпанії, підвищать її фінансову стійкість, покращать ділову активність та оптимізують рух грошових потоків тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авіаринок України-2021: чи дозволить урядова ініціатива дешево літати. Мультимедійна платформа іномовлення України «Укінформ». URL <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3236466-aviarinok-ukraini2021-ci-dozvolit-uradova-iniciativa-desevo-litati.html>.
2. Амельницька М., Маріна А. Особливості оцінки фінансової діяльності акціонерного товариства. *ЛОГОС. ОНЛАЙН*. 2020. URL: <https://www.ukrlogos.in.ua/10.11232-2663-4139.10.07.html>.
3. Брюховецька Н. Ю., Хасанова О. В. Моделювання інвестиційної привабливості публічного акціонерного товариства як основа прийняття управлінських рішень. *Бізнес Інформ*. 2014. № 1. С. 307-313.
4. Волошина С. В., Костакова Л. Д. Методичні підходи до оцінювання стратегії управління оборотними активами підприємства. *Торгівля і ринок України*. 2020. № 1. С. 78-87.
5. Галіахметов І. А., Науменко О. С. Корпоративні відносини в акціонерному товаристві: від проблем кваліфікації до меж правового регулювання. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2020. Вип. 60. С. 57-62.
6. Годящев М. О. Організаційна складова управління діловою активністю підприємств: сутність та інструменти. *Управління проектами та розвиток виробництва*. 2017. № 2. С. 14-23.
7. Головка О. Г., Кушнір А. Е. Перспективи використання фінансового контролінгу на підприємстві. *Інфраструктура ринку*. 2020. Вип. 40. С. 159-163.
8. Гончаренко М. Л. Формування механізму управління прибутком комерційних підприємств. *Облік і фінанси*. 2019. № 2. С. 154-158.
9. Гресик В. В. Цюпка, А. Б., Щігель Ю. М. Методичні аспекти ділової активності підприємства. *Економіка і управління*. 2019. № 3. С. 36-43.

10. Гринчук Ю. С., Шемігон О. І., Терещенко О. А. Управління прибутковістю підприємства: теоретико-прикладні аспекти. Ефективна економіка. 2021. № 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=9300> (дата звернення: 01.12.2021).

11. Гут Л. В. Грошові потоки в системі управління підприємства : теоретико-практичний аспект. *Економіка та управління підприємствами*. 2020. Вип. 1-2. (77-78). С. 259-269.

12. Данилюк М. О. Оцінювання ділової активності підприємства на стадіях його життєвого циклу. *Економічний аналіз*. 2018. Т. 28, № 2. С. 119-126.

13. Даценко Г. В. Проблеми оцінювання фінансового стану підприємств за результатами аудиторської перевірки. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2020. Вип. 5. С. 29-33.

14. Денисенко М., Зазимко О. Основні аспекти оцінки фінансового стану підприємств. *Агросвіт*. 2015. № 10. С. 52-58.

15. Денисюк О. М. , Ковальчук С. П. Аналітичне забезпечення фінансового менеджменту підприємства. *Інноваційна економіка*. 2018. № 7-8. С. 154-159.

16. Довбня С. Б. , Разгоняєва Т. М. Методичні основи оцінки фінансової стійкості підприємства з урахуванням впливу факторів зовнішнього середовища. *Бізнес-навігатор*. 2020. Вип. 3. С. 89-94.

17. Докієнко Л. М. Концептуальні підходи до комплексної діагностики фінансової стійкості підприємства. *Підприємництво та інновації*. 2020. Вип. 14. С. 25-31.

18. Дороніна К. С., Муренець І. Г. Сучасний інструментарій підвищення якості управління акціонерним товариством. *Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Економіка*. 2017. Вип. 14. С. 187-195.

19. Дяченко К. С., Хорєва А. Ю. Методичні підходи до оцінювання фінансово-майнового стану бізнес-структури. *Ефективна економіка*. 2020. № 11. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2020_11_67
20. Євсєєва О. О., Анікіна О. С., Нікуліна С. В. Актуальність формування універсального підходу до оцінки фінансового стану підприємства на основі показників форм фінансової звітності. *Економічний простір*. 2019. № 148. С. 129-143.
21. Жам О.Ю. Оцінка ефективності управління персоналом авіакомпаній. Проблеми інформатизації та управління: зб. наук. праць. Київ: НАУ, Укравіатранс, 2012. Вип. 35. С. 53-56.
22. Кіндрат О. В. Оцінювання впливу факторів внутрішнього та зовнішнього середовищ на стійкість фінансово-економічного стану підприємств. *Актуальні проблеми економіки*. 2018. № 1. С. 140-149.
23. Клімович І. М., Татієвська К. А. Деякі питання сутності та оцінки фінансового стану підприємства. *Ефективна економіка*. 2018. № 10. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2018_10_49
24. Ковтуненко Ю.В., Олексійчук А.Г. Фінансовий аналіз діяльності підприємства в умовах економічної нестабільності. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2017. № 18. С. 234-238.
25. Колеватова А. В. Основні напрями вдосконалення процесу управління прибутком на підприємстві. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2019. Вип. 3(1). С. 224-229.
26. Копилук О. І. , Тимчишин Ю. В., Музичка О. М. Фінансова стійкість у системі забезпечення економічної безпеки підприємства. *Бізнес Інформ*. 2021. № 3. С. 81-87.
27. Корчевська Л. О. , Адвокатова Н. О. Вартісний підхід до визначення фінансової стійкості підприємств. *Вісник Херсонського національного технічного університету* . 2021. № 1. С. 198-203.

28. Косарева І.П., Хохлов М.П. Дослідження теоретичних основ фінансового стану підприємства. *Економіка та управління підприємствами*. 2018. № 19. С. 101-107.

29. Кремень О. І., Мосійчук Р. Л., Кремень В. М. Комплексний аналіз ефективності управління активами підприємства. *Бізнес Інформ*. 2019. № 8. С. 202-210.

30. Криленко В. І., Данік Н. В., Кольченко С. П. Фінансовий контролінг як прогресивна форма внутрішнього контролю підприємства. *Молодий вчений*. 2019. № 2(1). С. 267-269.

31. Кудінов В. В., Васильєва С. І., Ігнатова О. М. Аналіз процесу управління необоротними активами підприємства. *Бізнес-навігатор*. 2019. Вип. 6. С. 92-97.

32. Куцай Н.С., Демчук В.О. Сутність, задачі та етапи управління фінансовим станом підприємства. *Modern Economics*. 2021. № 25(2021). С. 92-97.

33. Лелюк О. О. Стратегія фінансування туристичних підприємств. *Вчені записки університету "КРОК". Серія: Економіка*. 2017. Вип. 48. С. 184-190.

34. Лесюк А. С. Система показників комплексної оцінки фінансового стану підприємства. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління*. 2020. Т. 31(70), № 4(1). С. 132-140.

35. Лобова О. М., Ломоносов Д. С. Сучасна практика оцінки фінансового стану підприємств України із використанням національних моделей. *Економіка та держава*. 2020. № 3. С. 94-99.

36. Маліков В. В. Практичні рекомендації щодо управління грошовими потоками підприємства. *Бізнес Інформ*. 2020. №5. С. 370-374.

37. Меліхова Т. О. Аналіз наявних методик оцінки рівня економічної безпеки підприємства для проведення сучасної діагностики його фінансового стану. *Інноваційна економіка*. 2018. № 1-2. С. 223-227.

38. Мельник А. О. , Захарова Ю. І. Аналіз методів оцінки фінансового стану підприємства. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2020. Вип. 2. С. 252-257.

39. Мішура В. Б. , Спіцин В. Є. Економічна сутність, аналіз та оцінка фінансового стану підприємства. *Науковий вісник Донбаської державної машинобудівної академії*. 2017. № 3. С. 121-126.

40. Мордань Є. Ю., Сумченко А. О. Методичний підхід до побудови системи управління оборотними активами підприємства. *Вісник Сумського державного університету. Серія : Економіка*. 2019. № 4. С. 24-34.

41. Музиченко А. С., Демченко Т. А. Прогнозування та моделювання як засоби управління акціонерним товариством. *Інвестиції: практика та досвід*. 2013. № 24. С. 45-47.

42. Олешко Т.І., Геєць І.О., Павлюк Є.Л. Стан і перспективи розвитку пасажирських перевезень авіакомпанії МАУ. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2020. № 1(75). С. 164-169.

43. Олійник Т. О., Матейченко А. Ю. Методи оцінки фінансового стану та ефективності використання ресурсів підприємства. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2018. Вип. 5. С. 119-123.

44. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL <http://www.ukrstat.gov.ua/>

45. Офіційний сайт ПрАТ «Авіокомпанія «Міжнародні Авіалінії України». URL <https://www.flyuia.com/ua/ua/corporate-info#spec-info>

46. Паянок Т. М., Савченко А. М., Морозюк А. М. Загальна оцінка фінансового стану підприємства: теоретичні та практичні підходи. *Економіка та держава*. 2020. № 12. С. 88-94.

47. Поддєрьогін А. М., Джуфер Д. Б. Управління прибутком підприємства. *Збірник наукових праць Університету державної фіскальної служби України*. 2019. № 2. С. 211-223.

48. Пожар Є. П. Шляхи оптимізації фінансової стійкості підприємства в період кризи *Наукові записки Національного університету "Острозька академія". Серія : Економіка*. 2021. № 21. С. 88-93.

49. Пойда-Носик Н. Н., Бачо Р. Й., Потокі Г. Ф., Макарович В. К. Концептуальні засади забезпечення фінансової безпеки акціонерних товариств в Україні. *Бізнес Інформ*. 2021. № 8. С. 162-172.

50. Похиленко І. С. Поняття авіаційної діяльності. *Юридичний вісник*. 2019. №3(52) С. 15-18.

51. Румик І. І. Контролінг у системі управління фінансовою безпекою підприємств. *Вчені записки університету "КРОК". Серія: Економіка*. 2020. Вип. 4. С. 47-56.

52. Савченко А.М., Блищик Л.В. Аналіз показників балансу з метою попередження банкрутства суб'єкта господарювання. *Молодий вчений*. 2019. № 1 (65). С. 501-505.

53. Сервіс для визначення кодів видів економічної діяльності за КВЕД-2005 та КВЕД-2010. URL http://kved.ukrstat.gov.ua/KVED2010/kv10_i.html

54. Синельник А. Управління грошовими потоками підприємства. *Наука онлайн: Міжнародний електронний науковий журнал*. 2019. №10. <https://nauka-online.com/ua/publications/ekonomika/2019/10/upravlinnya-groshovimi-potokami-pidpriyemstva/> (дата звернення: 24.05.2021).

55. Соловей Н. В. , Гудима В. Ю. Аналіз ділової активності підприємства як основа підвищення ефективності його діяльності. *Молодий вчений*. 2019. № 1(1). С. 247-249.

56. Старко І.Є., Канцір І.А., Шевчук М.П. Сучасна парадигма управління прибутковістю. *Підприємництво та інновації*. 2019. Випуск 10. С. 82-86.

57. Стащук О. В. Теоретико-методичні основи моделювання оцінювання ефективності управління фінансовою безпекою акціонерних

товариств. *Вісник Одеського національного університету. Серія: Економіка*. 2018. Т. 23, Вип. 2. С. 105-109.

58. Стрішенець О. Аналітичний огляд фінансової стійкості підприємства. *Економічний часопис Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки*. 2018. № 3. С. 58-65.

59. Сьомкіна Т. В., Гужавіна І.В., Згурська О.М. Методологічні засади управління прибутком торговельного підприємства. *Економіка. Менеджмент. Бізнес*. 2020. № 1 (31). С. 107-113.

60. Томчук О. Ф., Левчук М. С. Критерії оцінювання і прогнозування фінансового стану та результатів діяльності підприємства. *Молодий вчений*. 2019. № 9(2). С. 480-486.

61. Томчук О.Ф. Оцінка фінансової стійкості важлива характеристика фінансового стану підприємства. *Економічні науки. Серія : Облік і фінанси*. 2015. № 12(2). С. 240-250.

62. Хома І. Б. , Матвійчук В. С. Важливість показників оборотності в системі забезпечення ділової активності підприємств. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія : Економічні науки*. 2020. Вип. 37. С. 90-94.

63. Частоколенко І. П. Управління грошовими потоками підприємства. *Економіка. Фінанси. Право*. 2018. № 5(1). С. 56-60.

64. Чепка В. В., Свідерська І. М., Гавриленко Ю. О. Фінансовий стан підприємства: теоретичні основи. *Інвестиції: практика та досвід*. 2020. № 19-20. С. 96-102.

65. Шавурська О. В. Оцінка ймовірності банкрутства як метод прогнозування фінансово-економічного стану підприємства. *Економіка, управління та адміністрування*. 2020. № 4. С. 22-28.

66. Шостак, О. Г., Панасюк, І. В. Стан авіаційної галузі під час пандемії ковід-19. *Економічні горизонти*. 2022. №3-4(18). с. 54-63.

67. Шурпенкова Р.К. Прогнозування фінансового стану та розміщення фінансових ресурсів суб'єкта господарської діяльності. *Вісник Університету банківської справи*. 2015. № 1. С. 31-36.

68. Юнацький М.О. Огляд сучасних методів прогнозування фінансового стану підприємства. *Ефективна економіка*. 2018. № 4. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/4_2018/42.pdf

69. Яцух О. О. , Захарова Н. Ю. Фінансовий стан підприємства та методика його оцінки. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія : Економіка і управління*. 2018. Т. 29(68), № 3. С. 173-180.

70. Яцух О. О., Захарова Н. Ю. Фінансовий стан підприємства та методика його оцінки. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління*. 2018. Т. 29(68), № 3. С. 173-180.

71. Alexander Michael. Streamlining Airline Financial Processes. Opportunities for CFOs to boost top and bottom lines. URL: <https://amadeus.com/documents/en/airlines/research-report/streamlining-airline-financial-processes.pdf>.

Показники ділової активності підприємства

Показники	Формула для розрахунку	Умовні позначення
Коефіцієнт обертання активів (КОа)	$КОа = \frac{ЧД}{СВА}$	ЧД – чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), грн; СВА – середньорічна вартість активів, грн
Тривалість одного обороту активів (ТОа), днів	$ТОа = \frac{360}{КОа}$	КОа – коефіцієнт обертання активів
Коефіцієнт обертання оборотних активів (КОоа)	$КОоа = \frac{ЧД}{СВОА}$	ЧД – чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), грн; СВОА – середньорічна вартість оборотних активів, грн
Тривалість одного обороту оборотних активів (ТОоа), днів	$ТОоа = \frac{360}{КОоа}$	КОоа – коефіцієнт обертання оборотних активів
Коефіцієнт обертання запасів (КОз)	$КОз = \frac{С}{СВЗ}$	С – собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг), грн; СВЗ – середньорічна вартість запасів, грн
Тривалість одного обороту запасів (ТОз), днів	$ТОз = \frac{360}{КОз}$	КОз – коефіцієнт обертання запасів
Коефіцієнт обертання поточної дебіторської заборгованості (КОпдз)	$КОпдз = \frac{ЧД}{СПДЗ}$	ЧД – чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), грн; СПДЗ – середньорічна величина поточної дебіторської заборгованості, грн
Тривалість одного обороту поточної дебіторської заборгованості (ТОпдз), днів	$ТОпдз = \frac{360}{КОпдз}$	КОпдз – коефіцієнт обертання поточної дебіторської заборгованості
Коефіцієнт обертання власного капіталу (КОВк)	$КОВк = \frac{ЧД}{СВВК}$	ЧД – чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), грн; СВВК – середньорічна вартість власного капіталу, грн
Тривалість одного обороту власного капіталу (ТОВк), днів	$ТОВк = \frac{360}{КОВк}$	КОВк – коефіцієнт обертання власного капіталу
Коефіцієнт обертання поточної кредиторської заборгованості (КОкз)	$КОкз = \frac{С}{СПКЗ}$	С – собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг), грн; СПКЗ – середньорічна величина поточної кредиторської заборгованості, грн
Тривалість одного обороту поточної кредиторської заборгованості (ТОкз), днів	$ТОкз = \frac{360}{КОкз}$	К – коефіцієнт обертання поточної кредиторської заборгованості
Тривалість операційного циклу (ТОЦ), днів	$ТОЦ = \frac{ТОз}{ТОпдз}$	ТОз – тривалість одного обороту запасів, днів; ТОпдз – тривалість одного обороту поточної дебіторської заборгованості, днів
Тривалість фінансового циклу (ТФЦ), днів	$ТФЦ = \frac{ТОЦ}{ТОпкз}$	ТОЦ – тривалість операційного циклу, днів; ТОпкз – тривалість одного обороту поточної кредиторської заборгованості, днів

Джерело: [34]

Показники рентабельності підприємства

Показники	Формула для розрахунку	Умовні позначення
Показники рентабельності та окупності витрат (витратні показники)		
Рентабельність (збитковість) виробничих витрат (Рвт), %	$R_{вт} = \frac{ВП}{С}$	ВП – валовий прибуток (збиток), грн; С – собівартість реалізованої продукції, грн
Рентабельність (збитковість) операційних витрат (Ров), %	$R_{ов} = \frac{ФРОД}{ОП}$	ФРОД – фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток (збиток), грн; ОП – операційні витрати, грн
Загальна рентабельність (збитковість) витрат господарської діяльності (ЗРвг), %	$ЗРвг = \frac{ФРО}{ВГД}$	ФРО – фінансовий результат до оподаткування: прибуток (збиток), грн; ВГД – витрати господарської діяльності, грн
Чиста рентабельність (збитковість) витрат господарської діяльності (ЧРвгд), %	$ЧРвгд = \frac{ЧФР}{ВГД}$	ЧФР – чистий фінансовий результат: прибуток (збиток), грн; ВГД – витрати господарської діяльності, грн
Коефіцієнт окупності виробничих витрат (Ковв)	$K_{овв} = \frac{ЧФР}{С}$	ЧФР – чистий дохід від реалізації продукції, грн; С – собівартість реалізованої продукції, грн
Коефіцієнт окупності операційних витрат (Коов)	$K_{оов} = \frac{ОД}{ОВ}$	ОД – операційний дохід, грн; ОВ – операційні витрати, грн
Коефіцієнт окупності адміністративних витрат (Коав)	$K_{оав} = \frac{ЧД}{АВ}$	ЧД – чистий дохід від реалізації продукції, грн; АВ – адміністративні витрати, грн
Коефіцієнт окупності витрат на збут (Ковз)	$K_{овз} = \frac{ЧД}{ВЗ}$	ЧД – чистий дохід від реалізації продукції, грн; ВЗ – витрати на збут, грн
Показники рентабельності реалізованої продукції (дохідні показники)		
Рентабельність (збитковість) продажу (Рп), %	$R_p = \frac{В}{ЧД}$	В – валовий: прибуток (збиток), грн; ЧД – чистий дохід від реалізації продукції, грн
Рентабельність (збитковість) доходу від операційної діяльності (Рдод), %	$R_{дод} = \frac{ФРОД}{ОД}$	ФРОД – фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток (збиток), грн; ОД – операційний дохід, грн
Показники рентабельності та окупності капіталу (активів) (ресурсні показники)		
Загальна рентабельність (збитковість) сукупного капіталу (ЗРск), %	$ЗРск = \frac{ФРО}{СВК}$	ФРО – фінансовий результат до оподаткування: прибуток (збиток), грн; СВК – середньорічна вартість капіталу, грн
Чиста рентабельність (збитковість) сукупного капіталу (ЧРск), %	$ЧРск = \frac{ЧФР}{СВК}$	ЧФР – чистий фінансовий результат: прибуток (збиток),
грн; СВК – середньорічна вартість капіталу, грн		
Загальна рентабельність (збитковість) власного капіталу (ЗРвк), %	$ЗРвк = \frac{ФРО}{СВВК}$	ФРО – фінансовий результат до оподаткування: прибуток (збиток), грн; СВВК – середньорічна вартість власного капіталу, грн
Чиста рентабельність (збитковість) власного капіталу (ЧРвк), %	$ЧРвк = \frac{ЧФР}{СВВК}$	ЧФР – чистий фінансовий результат: прибуток (збиток), грн; СВВК – середньорічна вартість власного капіталу, грн
Загальна рентабельність (збитковість) основних засобів і запасів (ЗРозз), %	$ЗРозз = \frac{ФРО}{СВОЗЗ}$	ФРО – фінансовий результат до оподаткування: прибуток (збиток), грн; СВОЗЗ – середньорічна вартість основних засобів і запасів, грн
Чиста рентабельність (збитковість) основних засобів і запасів (ЧРозз), %	$ЧРозз = \frac{ЧФР}{СВОЗЗ}$	ЧФР – чистий фінансовий результат: прибуток (збиток), грн; СВОЗЗ – середньорічна вартість основних засобів і запасів, грн
Коефіцієнт окупності сукупного капіталу (Коск)	$K_{оск} = \frac{ЧД}{СВК}$	ЧД – чистий дохід від реалізації продукції, грн; СВК – середньорічна вартість капіталу, грн
Коефіцієнт окупності власного капіталу (Ковк)	$K_{овк} = \frac{ЧД}{СВВК}$	ЧД – чистий дохід від реалізації продукції, грн; СВВК – середньорічна вартість власного капіталу, грн
Період окупності сукупного капіталу (Поск), років	$Поск = \frac{СВК}{ЧП}$	СВК – середньорічна вартість капіталу, грн; ЧП – чистий прибуток, грн
Період окупності власного капіталу (Повк), років	$Повк = \frac{СВВК}{ЧП}$	СВВК – середньорічна вартість власного капіталу, грн; ЧП – чистий прибуток, грн

Джерело: [34]

Відносні показники оцінювання ліквідності та платоспроможності підприємства

Показники	Формула для розрахунку	Умовні позначення
Основні показники		
Коефіцієнт абсолютної ліквідності (Кал)	$K_{ал} = \frac{ГЕ + ПФІ}{ПЗЗ}$	ГЕ – гроші та їх еквіваленти, грн; ПФІ – поточні фінансові інвестиції, грн; ПЗЗ – поточні зобов'язання і забезпечення, грн
Коефіцієнт швидкої ліквідності (Кшл)	$K_{шл} = \frac{ГЕ + ПФІ + ДЗ + ЮА}{ПЗЗ}$	ГЕ – гроші та їх еквіваленти, грн; ПФІ – поточні фінансові інвестиції, грн; ДЗ – дебіторська заборгованість, грн; ЮА – інші оборотні активи, грн; ПЗЗ – поточні зобов'язання і забезпечення, грн
Коефіцієнт загальної ліквідності (Кзл)	$K_{зл} = \frac{ОА}{ПЗЗ}$	ОА – оборотні активи, грн; ПЗЗ – поточні зобов'язання і забезпечення, грн
Допоміжні показники		
Коефіцієнт платоспроможності	$K_{п} = \frac{ГЕ}{ПЗЗ}$	ГЕ – гроші та їх еквіваленти, грн; ПЗЗ – поточні зобов'язання і забезпечення, грн
Коефіцієнт критичної ліквідності (Ккл)	$K_{кл} = \frac{ОА}{ПК}$	ОА – оборотні активи, грн; ПК – позиковий капітал, грн
Коефіцієнт покриття запасів (Кпз)	$K_{пз} = \frac{НДП}{З + ПБА}$	НДП – нормальні джерела покриття, грн; З – запаси, грн; ПБА – поточні біологічні активи, грн

Джерело: [34]

Відносні показники оцінки фінансової стійкості підприємства

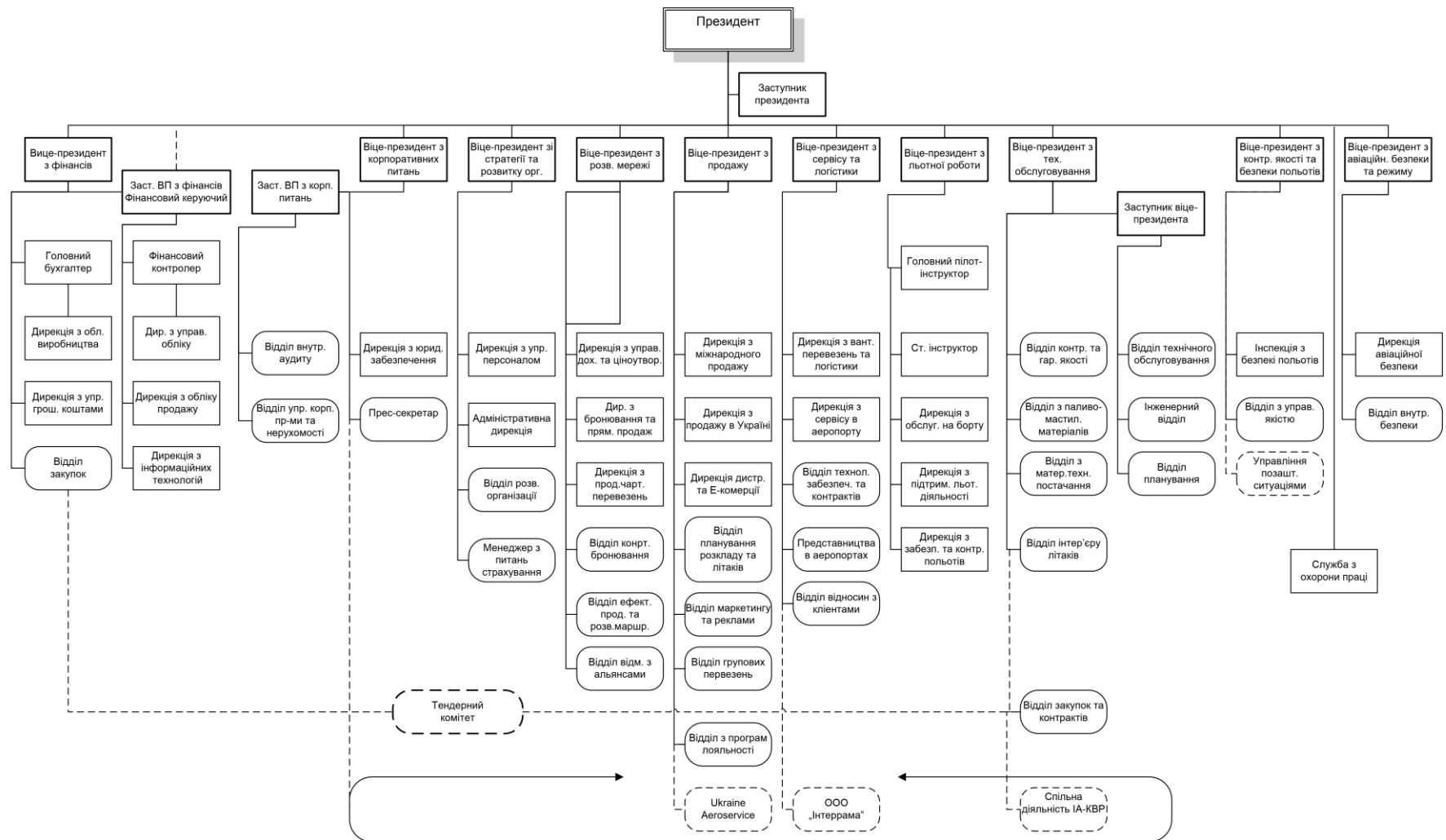
Показники	Формула для розрахунку	Умовні позначення
Показники структури джерел формування капіталу		
Коефіцієнт фінансової автономії (Кфа)	$K_{фа} = \frac{ВК}{ВБ}$	ВК – власний капітал, грн; ВБ – валюта балансу, грн
Коефіцієнт концентрації позикового капіталу (Ккпк)	$K_{кпк} = \frac{ПК}{ВБ}$	ПК – позиковий капітал, грн; ВБ – валюта балансу, грн
Коефіцієнт фінансового ризику (Кфр)	$K_{фр} = \frac{ПК}{ВК}$	ПК – позиковий капітал, грн; ВК – власний капітал, грн
Коефіцієнт фінансової стабільності (Кфс)	$K_{фс} = \frac{ВК}{ПК}$	ВК – власний капітал, грн; ПК – позиковий капітал, грн
Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів (Кдзпк)	$K_{дзпк} = \frac{ДЗЗ}{ВК + ДЗЗ}$	ДЗЗ – довгострокові зобов'язання і забезпечення, грн; ВК – власний капітал, грн;
Коефіцієнт довгострокових зобов'язань і забезпечень (Кдзз)	$K_{дзз} = \frac{ДЗЗ}{ПК}$	ДЗЗ – довгострокові зобов'язання і забезпечення, грн; ПК – позиковий капітал, грн
Коефіцієнт поточних зобов'язань і забезпечень (Кпзз)	$K_{пзз} = \frac{ПЗЗ}{ПК}$	ПЗЗ – поточні зобов'язання і забезпечення, грн; ПК – позиковий капітал, грн
Показники стану оборотних активів		
Коефіцієнт маневреності власного капіталу (Кмвк)	$K_{мвк} = \frac{ВОК}{ВК}$	ВОК – власні оборотні кошти, грн; ВК – власний капітал, грн
Коефіцієнт забезпеченості оборотних активів власними оборотними коштами (Кзоавок)	$K_{зоавок} = \frac{ВОК}{ОА}$	ВОК – власні оборотні кошти, грн; ОА – оборотні активи, грн
Коефіцієнт забезпеченості запасів власними оборотними коштами (Кззвок)	$K_{ззвок} = \frac{ВОК}{З + ПБА}$	ВОК – власні оборотні кошти, грн; З – запаси, грн; ПБА – поточні біологічні активи, грн
Коефіцієнт маневреності власних оборотних коштів (Кмвок)	$K_{мвок} = \frac{ГЕ}{ВОК}$	ГЕ – гроші та їх еквіваленти, грн; ВОК – власні оборотні кошти, грн
Показники стану основного капіталу		
Коефіцієнт майна виробничого призначення (Кмвп)	$K_{мвп} = \frac{ОЗ + ІН + З + БА}{ВБ}$	ОЗ – основні засоби, грн; ІН – інвестиційна нерухомість, грн; З – запаси, грн; БА – біологічні активи, грн; ВБ – валюта балансу, грн
Коефіцієнт реальної вартості основних засобів (Крвоз)	$K_{рвоз} = \frac{ОЗ}{ВБ}$	ОЗ – основні засоби, грн; ВБ – валюта балансу, грн
Коефіцієнт нагромадження амортизації (Кна)	$K_{на} = \frac{ЗОЗ + НА}{ПВОЗ + НА}$	ЗОЗ – знос основних засобів, грн; НА – нематеріальні активи, грн; ПВОЗ – первісна вартість основних засобів, грн; НА – нематеріальні активи, грн
Коефіцієнт співвідношення оборотних і необоротних активів (Кона)	$K_{она} = \frac{ОА}{НА}$	ОА – оборотні активи, грн; НА – необоротні активи, грн

Джерело: [34]

Показники рейтингової оцінки фінансового стану підприємства

Показники	Формула для розрахунку	Умовні позначення
Показники ліквідності		
Коефіцієнт поточної ліквідності (Кпл)	$K_{пл} = \frac{ОА}{ПК}$	ОА – оборотні активи, грн; ПК – позиковий капітал, грн
Коефіцієнт швидкої ліквідності (Кшл)	$K_{шл} = \frac{ГЕ + ПФІ + ДЗ + ЮА}{ПЗЗ}$	ГЕ – гроші та їх еквіваленти, грн; ПФІ – поточні фінансові інвестиції, грн; ДЗ – дебіторська заборгованість, грн; ЮА – інші оборотні активи, грн; ПЗЗ – поточні зобов'язання і забезпечення, грн
Показники ділової активності (оборотності)		
Період оборотності дебіторської заборгованості, днів (ПОДЗ)	$ПОДЗ = \frac{ДЗсв \times 360}{ЧД}$	ДЗсв – середньорічна величина дебіторської заборгованості, грн; ЧД – чистий дохід (виручка) від реалізації продукції, грн
Період оборотності запасів (ПОЗ), днів	$ПОЗ = \frac{ВЗс \times 360}{ОВ}$	ВЗс – середньорічна вартість запасів, грн; ОВ – операційні витрати, грн
Період оборотності активів (ПОА), днів	$ПОА = \frac{ВАс \times 360}{ЧД}$	ВАс – середньорічна вартість активів, грн; ЧД – чистий дохід (виручка) від реалізації продукції, грн
Показники фінансової незалежності		
Коефіцієнт фінансової незалежності (Кфн), %	$K_{фн} = \frac{ЗЗ \times 100}{П}$	ЗЗ – зобов'язання і забезпечення, грн; П – пасиви, грн
Частка оборотних активів, сформованих за рахунок власних коштів (Чак), %	$Чак = \frac{ВОК \times 100}{ОА}$	ВОК – власні оборотні кошти, грн; ОА – оборотні активи, грн
Показники рентабельності		
Рентабельність продажу (РП), %	$РП = \frac{ФРО \times 100}{ЧД}$	ФРО – фінансовий результат до оподаткування: прибуток (збиток), грн; ЧД – чистий дохід (виручка) від реалізації продукції, грн
Рентабельність активів (РА), %	$РА = \frac{ФРО \times 100}{ВМс}$	ФРО – фінансовий результат до оподаткування: прибуток (збиток), грн; ВМс – середньорічна вартість майна, грн
Рентабельність власного капіталу (РВК), %	$РВК = \frac{ФРО \times 100}{ВВКс}$	ФРО – фінансовий результат до оподаткування: прибуток (збиток), грн; ВВКс – середньорічна вартість власного капіталу, грн

Джерело: [34]



Організаційна структура ПрАТ «Авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України». Джерело: [45]

