

АНТИПЕНКО

Надія Василівна

РИБАКОлена Миколаївна
helen_nau3@ukr.net**ПИРОЖЕНКО**

Юлія Володимирівна

к.е.н., доцент, завідувач кафедри,
Національний Авіаційний
університетк.е.н., доцент, Національний Авіаційний
університетстудент, Національний Авіаційний
університет

УДК 629.7:658.114–044.372(045)

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ШЛЯХОМ МОДЕРНІЗАЦІЇ**THE WAYS TO INCREASE THE PROFITABILITY OF TRANSPORTATION DUE TO MODERNIZATION**DOI: [https://doi.org/10.37634/efp.2020.12\(3\).2](https://doi.org/10.37634/efp.2020.12(3).2)*ANTYPENKO Nadiia Vasylivna – PhD in Economics, Associate Professor, Head of department, National Aviation University**RYBAK Olena Mykolaivna – PhD in Economics, Associate Professor, National Aviation University**PYROZHENKO Yuliia Volodymyrivna – student, National Aviation University*

Статтю присвячено проблемам українських авіаційних підприємств. У роботі проаналізовано стан світового ринку авіаційних перевезень, визначено місце України на ньому. Розкриті тенденції ринку авіаційних послуг за перший квартал 2017–2020 рр. Визначено падіння ринку пасажирських перевезень, відстежено збільшення вартості вантажних авіаперевезень. У процесі дослідження сучасного стану та тенденцій розвитку галузі виділені чинники пост COVID-19, що призвели до зміни вартості вантажних перевезень. З огляду на означені тенденції та умови роботи на світовому ринку й ринку авіаційних перевезень України, запропоновано алгоритм модернізації в рамках якого окреслені тактичні цілі авіаційного підприємства результатом впровадження яких має стати підвищення рентабельності вантажних перевезень.

* * *

Статья посвящена проблемам украинских авиационных предприятий. В работе проанализировано состояние мирового рынка авиационных перевозок, определено место Украины на нем. Раскрыты тенденции рынка авиационных услуг за первый квартал 2017–2020 гг. Определено падение рынка пассажирских перевозок, отслежено увеличение стоимости грузовых авиаперевозок. При исследовании современного состояния и тенденций развития отрасли выделены факторы пост COVID-19, которые привели к изменению стоимости грузовых перевозок. Учитывая указанные тенденции и условия работы на мировом рынке, а также на рынке авиационных перевозок Украины, предложен алгоритм модернизации. В рамках алгоритма указаны тактические цели авиационного предприятия, результатом внедрения которых должно стать повышение рентабельности грузовых перевозок.

* * *

Introduction. *The paper is devoted to the problems of Ukrainian aviation enterprises. The paper analyzes the state of the world air transportation market, determines the place of Ukraine on it. The trends in the aviation services market for the first quarter of 2017–2020 are revealed. The urgency and necessity of modernization of Ukrainian enterprises is due to a number of factors: significant structural and technological backwardness, a high degree of depreciation of fixed assets and a significant level of capital and material consumption of equipment; low standard of living and purchasing power of the population; unsatisfactory state of innovation system and market infrastructure.*

The purpose of the paper *is to increase the relative efficiency of the airline by bringing the active part of fixed assets in line with the new conditions and requirements.*

Results. *The fall of the passenger transportation market is determined. The increase in the cost of air cargo was tracked. When studying the current state and trends in the development of the industry, the post-COVID-19 factors were identified, which led to a change in the cost of freight transportation.*

Conclusion. *Taking into account the indicated tendencies and operating conditions in the world market and the Ukrainian air transportation market, an algorithm for modernization is proposed, within the framework of which the tactical goals of the aviation enterprise are indicated, the result of the implementation of which should be an increase in the profitability of freight traffic. The results of the work of theoretical and practical aspects of modernization of air cargo in Ukraine gave grounds to draw the following conclusions: modernization of Ukrainian airlines should be carried out at the micro level in order to increase the profitability of operating activities; the level of profitability of the airline can be influenced by both internal and external factors; the change in the coefficient depends on the general economic situation of the country or the world, the level of inflation, the devaluation of the national currency, organizational and technical problems in production, the volume of services sold, etc.*

Ключові слова: *авіаперевезення, авіаперевезення вантажів та пошти, модернізація, рентабельність, зовнішні фактори, пост COVID-19*

Ключевые слова: *авиаперевозки, авиаперевозки грузов и почты, модернизация, рентабельность, внешние факторы, пост COVID-19*

Keywords: *air transportation, air transportation of cargo and mail, modernization, profitability external factors, post COVID-19*

ВСТУП

Нові умови господарювання, пов'язані з інформатизацією, діджиталізацією та цілою низкою деструктивних факторів ставлять перед українською авіацією нове надскладне завдання, що містить у собі постійне підвищення конкурентоздатності, яке погіршується необхідністю жорсткої економії та невпинністю процесу мінімізації витрат. Вирішити поставлені завдання стає можливим внаслідок розробки та впровадження тактики модернізації з метою підвищення рентабельності авіапідприємства.

Показники рентабельності демонструють здатність авіапідприємств конкурувати в умовах ринкової економіки, їх спроможність не тільки генерувати прибуток для власників та інвесторів, а й задовольняти попит, потреби споживачів. Коефіцієнти рентабельності детальніше, аніж фінансовий результат, показують продуктивність діяльності [1]. Аналітична оцінка показників рентабельності дає можливість керівній ланці авіапідприємства вчасно виявити помилки, проблеми (якщо такі наявні), знайти шляхи вдосконалення тих чи інших процесів, що в кінцевому результаті у прийнятті грамотних рішень приведе до збільшення конкурентоспроможності авіапідприємства на ринку.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Питання здійснення розширеного відтворення з метою підвищення конкурентоспроможності суб'єкта господарювання не є новим. Як у закордонній, так і у вітчизняній економічній літературі досліджено сутність рентабельності, а також види та методи розрахунку показника. Питання ефективності підприємств досліджували такі вчені: М.В. Бець [1], В.Р. Кобилецький [5], Я.І. Костецький [6], Г.І. Рзаєв [9]. Механізм фінансового стимулювання технічного переоснащення авіакомпаній пропонувався О.М. Рибак [7] та ін. авторами. Однак, питання підвищення відносного показника ефективності діяльності авіапідприємства шляхом приведення активної частини основних фондів у відповідність до нових умов та вимог залишається недостатньо вивченим та потребує додаткового доопрацювання.

МЕТА статті – підвищення відносного показника ефективності діяльності авіапідприємства внаслідок приведення активної частини основних фондів у відповідність до нових умов та вимог.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Теоретико-методичною основою роботи стали дослідження вчених-економістів, науково-практичні й теоретичні дослідження сучасних українських та закордонних науковців, а також статті у фахових наукових виданнях, законодавчі та нормативні акти України, офіційні статистичні дані, фінансова звітність ДП «Антонов». У роботі використані наступні методи: табличний і графічний, порівняння, опис, а також відносні й абсолютні величини, системно-структурний та абстрактно-логічний методи.

РЕЗУЛЬТАТИ

Питання розвитку авіаційних перевезень в Україні

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

Чергова світова криза, призвела до нових тенденцій у галузі авіаційних перевезень, що істотно вплинуло на умови роботи українських компаній. Так уже на початку 2020 р. очевидним є скорочення ринку авіаційних перевезень. Закриття кордонів та припинення постачання товарів між країнами, що почалося із Китаю, призвело до просідання ринку пасажирських перевезень на 17 %, вантажних на 14 % (табл. 1).

Особливо чутливими виявились регулярні авіаційні перевезення, що скоротились на 30 % та 38 % відповідно. Падіння за обсягами показали також комерційні рейси на 14 % від аналогічного періоду 2019 р.

За даних умов для України, що має власну авіаційну промисловість і виступає гравцем на ринку реалізації авіаційної техніки (рис. 1), а також має цілу серію літаків, що не мають аналогів у світі, варто запропонувати реалізацію модернізації вантажних перевезень результатом якої стане підвищення рентабельності останніх.

На користь запропонованого варіанту розв'язання проблеми, свідчить також швидка зміна ендегенних та екзогенних факторів, яка призводить до необхідності миттєвої адаптації, як основного чинника успішної роботи на зовнішніх та навіть внутрішніх ринках.

Авіаційна галузь, що традиційно є фондомісткою, має істотні проблеми зі швидкістю та рівнем реакції. Шляхом вирішення даного питання може стати впровадження як системної так і оперативної модернізації авіаційної техніки, що відповідатиме умовам та потребам роботи на ринку перевезень.

Всебічне дослідження терміну «модернізація» дав наступні результати. Для здійснення зростання обсягів виробництва, розширення ринків збуту, підвищення конкурентоспроможності та забезпечення умов для повернення окупності інвестицій необхідна ефективна організація модернізаційного процесу. Вона дозволяє залучити додаткові інвестиції, забезпечити їх прибутковість за умови конкурентоспроможності продукції, послуг і організації в цілому [2]. У вузькому сенсі модернізація виробництва традиційно розглядалася як процес впровадження інновацій та оновлення технологічної бази. У сучасних економічних умовах процес модернізації стали розглядати більш широко, охоплюючи всю виробничо-економічну діяльність підприємства, використовуючи всі наявні ресурси (виробничо-економічний потенціал розвитку підприємства) [2]. На нашу думку, з огляду на сучасні зовнішні та внутрішні чинники, що впливають на ринок авіаційних перевезень вантажів (рис. 2), модернізацію варто розглядати на мікрорівні.

Запропонована методика надасть можливість мінімізувати витрати на модернізацію та дозволить локалізувати та нівелювати «проблемні місця» як на рівні авіапідприємства, так і на рівні окремого замовлення, дозволить ефективно скористатись збільшенням тарифів на вантажні перевезення більше ніж у два рази [12].

Таблиця 1

Підсумки діяльності авіакомпаній України, за перший квартал 2017–2020 рр. [укладено авторами за даними [13]]

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

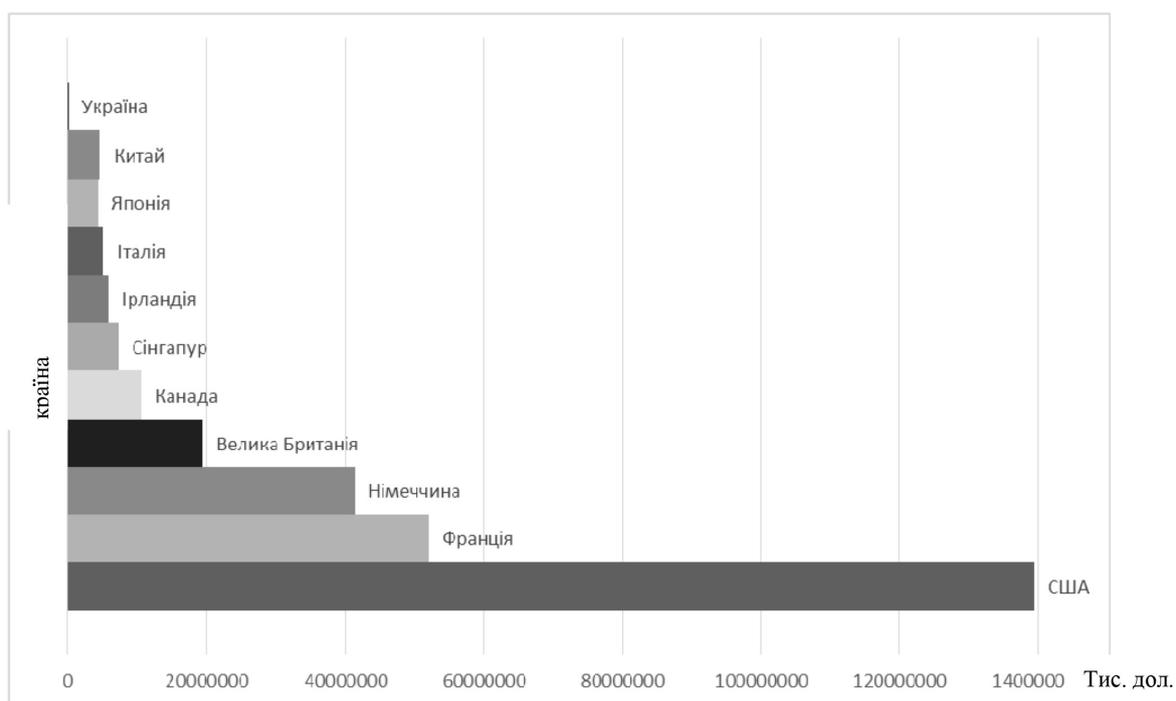


Рис. 1. Обсяг експорту авіаційної техніки, 2019 р.



Рис. 2. Чинники впливу тенденцій постCOVID-19 на рентабельність вантажних перевезень [складено авторами з урахуванням [12]]

Так, наприклад, якщо за словами президента ДП Антонов О. Лося [14] основну частину прибутку в загальній структурі в умовах кризи та посткризових явищ, отримує за рахунок здійснення перевезень (80%). Інші 20% припадають на послуги з підтримки льотної придатності, то акцент у даному випадку варто на-самперед робити саме на модернізацію авіаційної техніки. А саме, активної її частини, що займається безпосередньо процесом перевезення. Водночас варто виділити основну статтю витрат у здійсненні авіаційних перевезень, а саме вартість паливно – мастильних матеріалів (ПММ).

У зазначеному випадку модернізацією є часткове або повне оновлення, переналаштування обладнання та двигунів, що надасть ДП «Антонов» можливість додатково зменшити витрати на перевезення, збільшити їх ефективність та рентабельність. І тільки потім у результаті накопичення частини прибутку від основної діяльності, стимулювати розвиток літакобудування за рахунок зміни конструкції основної маси літаків, що виготовляються, з метою уникнення проблем із пос-

тавками та підвищення їх конкурентоспроможності на ринку вантажних перевезень.

Використовуючи класифікацію стратегій нововведень ступенем новизни варто рекомендувати використання різних ступенів новизни для різних структурних підрозділів та центрів відповідальності авіа-підприємства.

Таким чином, у сучасних умовах варто зосередити увагу на тактичній меті, що полягатиме у збільшенні рівня рентабельності вантажних перевезень шляхом мінімізації витрат. На рис. 3 запропоновано певну послідовність дій із метою організації даного процесу.

Орієнтуючись на довгострокові цілі такі, як підтримка добробуту ДП «Антонов» у поточному та перспективному періодах варто порекомендувати як тактичну ціль – здійснення модернізації авіаційної техніки, що зайнята безпосередньо вантажними перевезеннями. Серед стратегічних цілей варто виділити модернізацію технології виробництва літаків, водночас необхідно зосередитись на тій частині, що виконує вантажні перевезення.

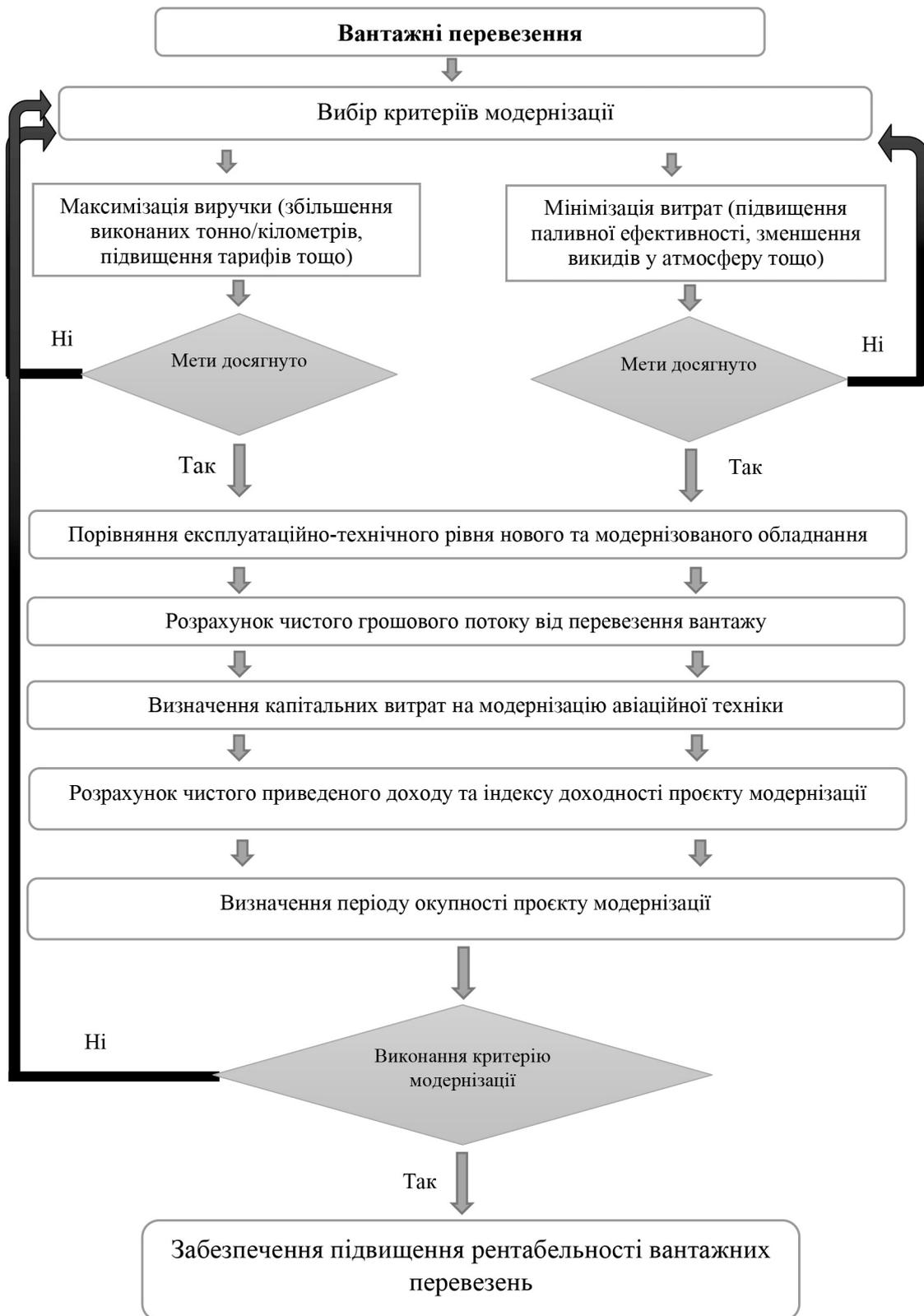


Рис. 3. Алгоритм модернізації з метою підвищення рентабельності вантажних перевезень

Актуальність та необхідність модернізації підприємств України обумовлена низкою факторів: значна структурно-технологічна відсталість, високий ступінь зносу основних засобів та значний рівень фондомісткості та матеріаломісткості обладнання; низький рівень життя та купівельної спроможності населення; незадовільний стан інноваційної системи та ринкової

інфраструктури; залежність від зовнішніх ресурсів; диспропорції між реальним і фінансовим секторами економіки, а також непрозора структура власності, як симбіоз державних, приватних та корпоративних інтересів; організаційна недосконалість і низький рівень капіталізації; незначна інвестиційна активність тощо.

ВИСНОВКИ

Результати проведеного дослідження теоретичних та практичних аспектів модернізації вантажних авіаперевезень в Україні дали підставу зробити наступні висновки: модернізацію українських авіапідприємств варто проводити на мікрорівні з метою підвищення рентабельності операційної діяльності; на рівень рентабельності авіапідприємства можуть впливати як внутрішні, так і зовнішні фактори; зміна коефіцієнта залежить від загальної економічної ситуації країни чи світу, рівня інфляції, девальвації національної валюти, організаційно-технічних проблем у виробництві, обсягу реалізованих послуг тощо.

Список використаних джерел

1. Бець М.В. Планування рентабельності виробництва. *Економіка України*. 2015.
2. Бужимська К.О. Модернізація економіки: технологічно-структурний аспект. *Вісник ЖДТУ*. 2013.
3. Нагрецькіс А.Ю. Управління прибутком підприємства. *Ефективна економіка*. 2017.
4. Кобилецький В.Р. Рентабельність. Сутність та показники. 2015.
5. Костецький Я.І. Факторний аналіз рентабельності діяльності підприємств. *Економічний аналіз*. 2012.
6. Мочерний С.В. Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т.2 / К.: Видавничий центр «Академія», 2014.
7. Рыбак О.М. Технічне переоснащення авіапідприємств на фоні світових процесів глобалізації та кризових явищ. *Журнал наукових праць «Проблеми підвищення ефективності інфраструктури»*. 2008. Випуск 19.
8. Косарев О.Й., Рыбак О.М. Безпека авіаційних перевезень та технічне переоснащення авіапідприємств // *Щоквартальний науково-практичний журнал ради національної безпеки й оборони України «Стратегічна панорама»*. К.: Рада національної безпеки й оборони України; Національний інститут проблем міжнародної безпеки, 2008.
9. Рзаєв Г.І., Драгочинська Д.О. Показники рентабельності як аналітичні ознаки прояву ризику за умов невизначеності. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2017.
10. Ткаченко Л. Особливості оцінки основних засобів: історія й сучасність. *Бухгалтерський облік і аудит*. 2016.
11. Офіційний сайт ДП «Антонов». URL: <https://www.antonov.com/>
12. Офіційний сайт журналу ЛІГА:ЗАКОН. URL: https://biz.ligazakon.net/analytics/195323_logstika-v-umovakh-karantinu-chi--shans-na-vdnovlennya
13. Офіційний сайт Державного обслуговування повітряного транспорту «УкрАероРух». URL: <http://uksatse.ua/>
14. Офіційний сайт журналу Економічна правда. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/09/14/665057/>

References

1. Bets M.V. Production profitability planning. *Economy of Ukraine*. 2015 (in Ukrainian).
2. Buzhymyska K.O. Modernization of economy: technological-structural aspect. *Bulletin of ZhSTU*. 2013 (in Ukrainian).
3. Nahretskis A.Yu. Management of enterprise profit. *Efektivna ekonomika*. 2017 (in Ukrainian).
4. Kobyletskyi V.R. // Profitability. The essence and indicators / VR Kobyletsky. 2015 (in Ukrainian).
5. Kostetskyi Ya.I. Factor analysis of profitability of enterprises. *Economic analysis*. 2012 (in Ukrainian).
6. Mochernyi S.V. Economic Encyclopedia: in 3 vol. Kyiv: Publishing Center «Academy», 2014. Vol. 2 (in Ukrainian).
7. Rybak O.M. Technical re-equipment of aviation enterprises against the background of global processes of globalization and crisis phenomena. *Journal of Scientific Papers «Problems of Improving Infrastructure Efficiency»*. 2008. Issue 19. (in Ukrainian).
8. Kosarev O.Y., Rybak O.M. Safety of aviation transportation and technical re-equipment of aviation enterprises. *Quarterly Scientific and Practical Journal of the National Security and Defense Council of Ukraine «Strategic Panorama»*. Kyiv: National Security and Defense Council of Ukraine National Institute of International Security, 2008 (in Ukrainian).
9. Rzaiev H.I., Drahochynska D.O. Profitability indicators as analytical signs of risk manifestation under conditions of uncertainty. *Bulletin of Khmelnytskyi National University*. 2017 (in Ukrainian).
10. Tkachenko L. Features of the assessment of fixed assets: history and modernity. *Accounting and Auditing*. 2016 (in Ukrainian).
11. Official site of Antonov. URL: <https://www.antonov.com/>
12. Official site of LIGA:ZAKON magazine. URL: https://biz.ligazakon.net/analytics/195323_logstika-v-umovakh-karantinu-chi--shans-na-vdnovlennya (in Ukrainian).
13. Official site of the State Air Transport Service «UkrAeroRukh». URL: <http://uksatse.ua/> (in Ukrainian).
14. Official site of the magazine Economic Truth. URL: <https://www.althoughda.com.ua/news/2020/09/14/665057/> (in Ukrainian).