

дозволила не тільки всебічно оцінити фінансово-господарську діяльність підприємства, а й обґрунтувати емісійну стратегію як першу складову корпоративної стратегії.

Зживання зведеного коефіцієнта корпоративної активності стосується визначення інвестиційного доходу авіатранспортного підприємства й обґрунтування його інвестиційної стратегії як другої складової корпоративної стратегії.

Наукова цінність проведеного дослідження полягає у формуванні методико-інструментарного забезпечення корпоративного аналізу. Як доповнення до існуючих підходів, у цьому напрямі сформовано методичний підхід щодо визначення корпоративної позиції авіатранспортного підприємства на основі оцінки корпоративної участі в його капіталі, типу корпоративної стійкості, рівня емісійної активності.

Практична цінність результатів дослідження полягає у подальшому використанні методів та інструментів корпоративного аналізу в процесі оцінки стану корпоративної безпеки авіатранспортних підприємств.

Список використаних джерел:

1. Андреева Т.Б. Приватизация, структура собственности и работа предприятия / Т.Б. Андреева // Государственный информационный бюллетень о приватизации. – 2001. – № 1. – С.55-59.
2. Астапова Г.В. Методика корпоративного аналізу фінансової діяльності підприємств / Г.В. Астапова // Сучасні проблеми економіки в умовах глобальної фінансової нестабільності: матеріали економічної наукової Інтернет-конференції (Частина 2). – Тернопіль, 2010. – С. 8-12.
3. Высоцкая М.П. Методика анализа кадрового потенциала авиатранспортного комплекса Украины / М.П. Высоцкая // Залізничний транспорт України.– 2004. – № 1. – С. 19-20.
4. Гришан Ю.П. Структура акционерного капитала и тенденции ее изменения / Ю.П. Гришан // Государственный информационный бюллетень о приватизации. – 2000. – № 12. – С. 48-51.
5. Жебка В.В. Методичні аспекти маркетингових досліджень конкурентної позиції авіакомпанії «Аеросвіт» в галузі авіаперевезень / В.В. Жебка // Проблеми інформатизації та управління. – К.: КМУЦА, 2003. – Вип. 7. – С. 28-32.
6. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины [монографія] / Ю.Ф. Кулаев. – К.: Феникс, 2004. – 667 с.
7. Омеляненко С.Л. Тенденції і перспективи розвитку авіації України / С.Л. Омеляненко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. пр. – Одеса: ОНМУ, 2001. – Вип. 11. – С.101-106.
8. Садловська І.П. Обґрунтування стратегії розвитку авіапідприємств / І.П. Садловська // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – К.: КМУЦА, 2003. – Вип. 9. – С. 59-63.
9. Щелкунов В.І. Методи забезпечення фінансової стійкості та інвестиційної привабливості авіапідприємств корпоративного типу [монографія] / В.І. Щелкунов, С.Г. Мізюк, Г.В. Астапова, В.В.Мізюк, О.В. Буглак. – К.: Наук. думка, 2007. – 160 с.

УДК 656.7:658.153:502.32(045)

Р.Є.Щербань,

Донецький університет економіки та права,
м. Донецьк

АНАЛІЗ НАДАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ КОШТІВ НА ВЕДЕННЯ ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАТРАНСПОРТНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ

У статті обґрунтоване методичне забезпечення аналізу причин та умов нецільового використання екологічних коштів авіатранспортними підприємствами.

В статті обосновано методичне забезпечення аналізу причин і умов нецільового використання екологічних коштів авіатранспортними підприємствами.

In the article the methodical providing of analysis of reasons and terms of the no-purpose use of ecological money is reasonable by air enterprises.

Ключові слова: авіатранспортне підприємство, еколого-економічна діяльність, нецільове використання, екологічні кошти.

В Україні ресурсне забезпечення господарської діяльності, у тому числі еколого-економічної діяльності (ЕЕД), в 90-х роках характеризувалося різким спадом, що сталося внаслідок зменшення можливостей бюджетів усіх рівнів, ліквідації практики, командно-адміністративного перерозподілу, напруженого стану внутрішніх фінансових ресурсів підприємств і відсутності достатніх механізмів для залучення коштів з недержавних джерел фінансування. Протягом 2000-2010 рр. здійснено заходи щодо залучення інвестиційних та кредитних джерел фінансування розвитку підприємств.

В Україні основним джерелом фінансування поки що залишаються власні кошти підприємств і організацій (59,8 %), але їх обсяги, природно, обмежені через важкий фінансовий стан підприємств.

У наш час найвагомішими джерелами фінансування інноваційних робіт, у тому числі в сфері ЕЕД, є власні кошти підприємств та організацій України (їх частка в загальному обсязі фінансування складає понад 60 %). При цьому питома вага таких джерел фінансування, як засоби вітчизняних інвесторів збільшується, а питома вага державного бюджету зменшується.

Витрати на охорону навколишнього природного середовища і раціональне використання природних ресурсів за звітний рік становили 313,8 млн. грн., або 1,6 % від загального обсягу фінансування підприємств.

Таким чином, як свідчать аналітичні дані, обсяги капітального фінансування основного капіталу збільшуються. Поряд з цим, питома вага екологічного фінансування є незначною. Крім того, витрачання коштів на екологічні цілі у більшості випадків пов'язано із придбанням очисного обладнання іноземних виробників, а не з безпосереднім здійсненням комерційної ЕЕД.

Причинами такого становища є:

- відсутність теоретичного трактування сутності таких економічних категорій, як «екологічне кредитування» та «екологічне інвестування»;
- невизначеність ефективності еколого-економічних заходів;
- відсутність механізму контролю за визначенням обсягів і використанням екологічних коштів підприємствами.

Фундаментальні дослідження розвитку природоохоронного сектора пов'язані в основному з розв'язанням проблем організації еколого-економічної діяльності підприємств, з розробкою методів стратегічного та операційного управління екологічним розвитком підприємств, прийомів методів логістичного інституціонального управління, напрямів маркетингової, інвестиційної, цінової політики підприємств, з обґрунтуванням системи методів і механізмів державного регулювання екологічного розвитку підприємств. Результати досліджень за вказаними напрямками містяться у роботах Н.Авраменко, С.Баранова, Г.Гребьонкіна [4, с.10-15], В.Джигірея, Ю.Драчука, М.Захаркіна, С.Ілляшенка [1, с.50], В.Ісаєнка, Н.Коніщевої, В.Костенко, Є.Матлака, О.Половяна, Г.Франчука,

М.Чередниченка та ін.

Результати наукових досліджень розвитку авіаційного комплексу, у тому числі у напрямках екологічного розвитку, відбиті у роботах О.Андрушко, О.Ареф'євої, Г.Астапової, М.Висоцької, Г.Жаворонкової, В.Загорулько, В.Ісаєнка, О.Косарева, О.Ложачевської, В.Матвєєва [2, с.32], С.Мізюк, В.Новак, С.Подрези, І.Садловської, Є.Сича [3, с.25-30], Г.Франчука, В.Щелкунова, І.Юр'євої, Г.Юна та ін.

В економічній теорії взагалі не розглядається процес аналізу цільового використання екологічних коштів як елемент аналізу та контролю фінансування еколого-економічної діяльності авіапідприємств.

Метою дослідження є обґрунтування прийомів аналізу причин та умов нецільового використання екологічних коштів авіатранспортними підприємствами.

Умовою нецільового використання коштів авіатранспортними підприємствами виступає, як вже було зазначено, їх недолік для фінансування потреб поточної операційної діяльності. Визначення впливу даного фактора на процес використання наданих коштів не за цільовим призначенням здійснюється за результатами оцінки фінансового стану авіатранспортних підприємств.

Фінансовий стан підприємства – це його здатність фінансувати власну діяльність. Він характеризується забезпеченістю фінансовими ресурсами, що необхідні для нормального функціонування підприємства, доцільністю їх розміщення та ефективністю їх використання, фінансовою взаємодією з іншими юридичними та фізичними особами, платоспроможністю та кредитоздатністю, фінансовою стійкістю.

Фінансовий стан також розглядається як сукупність показників, що відображають наявність, розташування та використання фінансових ресурсів.

Під аналізом розуміється спосіб пізнання предметів і явищ навколишнього середовища, заснований на розчленуванні цілого на складові частини і вивчення їх у всьому різноманітті зв'язків і залежностей.

Фінансовий аналіз дає змогу оцінити: стан майна підприємства; ступінь підприємницького ризику; достатність капіталу для поточної діяльності та довгострокових інвестицій; потребу в додаткових джерелах фінансування; здатність накопичування капіталу; раціональність залучення позикових коштів; доведення політики розподілу і використання прибутку.

Результати аналізу фінансового стану аеропортів, які переважно є суб'єктами права державної власності, вказують на можливість (вірогідність) нецільового використання коштів (наприклад, замість заявленого фінансування розвитку підприємства кошти спрямовано на задоволення потреб поточної операційної діяльності). Так, більшість державних авіапідприємств мають задовільний фінансовий стан та є прибутковими, але здатні розраховувати на єдине джерело фінансування їх розвитку – кошти Державного або місцевого бюджету. Але у разі нестачі бюджетних коштів, що обумовлено дефіцитністю бюджетів, розвиток авіапідприємств може бути припинений.

Як джерело фінансування поточної операційної діяльності авіапідприємства використовують, крім бюджетних асигнувань, власні кошти. Проте дані про динаміку коефіцієнта фінансової незалежності аеропортів вказують на нестачу

власних коштів та незадоволення потреб операційної діяльності більшості досліджених аеропортів. Це зумовлює наявність можливостей нецільового використання коштів, які надано на фінансування розвитку аеропортів, у напрямі фінансування операційної діяльності.

Вірогідність нецільового використання коштів пропонується розрахувати шляхом встановлення показника вірогідності за кожним фінансовим коефіцієнтом (точніше показник не дорівнює 0 балів у разі невідповідності розрахункового значення коефіцієнта оптимальному значенню). З врахуванням загального показника вірогідності у 100 балів та визначення 13 фінансових коефіцієнтів, невідповідність оптимальному значенню за 12 коефіцієнтами оцінюється у 8 балів, а невідповідність розрахункового значення показника «частки оборотних коштів в активах підприємства» оптимальному значенню оцінюється у 4 бали. Таким чином, якщо невідповідність спостерігається за усіма показниками, то вірогідність нецільового використання коштів є максимальною і складає 100 балів ($96 (12 * 8) + 4$).

Обмеженість банківського кредитування державного авіасектора обумовлена наявністю великого ризику невикористання заставного майна таких позичальників у разі їх некредитоспроможності, а також вірогідністю нецільового використання банківських кредитів.

Стосовно напрямів відтоку коштів, то задоволення потреб операційної діяльності здійснюється переважно за рахунок недофінансування екологічних та соціальних заходів. Кошти, виділені на здійснення екологічних заходів, практично у повному обсязі використовуються не за призначенням (незалежно від джерела фінансування).

Звісно, якщо мова йде про власні кошти авіапідприємств, то напрями їх цільового використання можуть змінитися внаслідок відповідного рішення, що ухвалено власником або його представником. У випадку фінансування із зовнішніх джерел вказане рішення повністю виключається. Згода щодо зміни напрямку використання коштів повинна бути двохстороння. Якщо підприємство без узгодження з кредитором використовує кошти на свій розсуд, то його дії вважаються безпідставними і пов'язані із певною відповідальністю залежно від обсягу коштів та напрямку їх нецільового використання.

Використання екологічних коштів, що надані з зовнішніх джерел не за призначенням, свідчить про наявність ризику пошкодження кредитної репутації аеропортів-позичальників або ризику припинення кредитування та вживання санкцій з боку кредиторів.

Інвестиційні джерела фінансування розвитку та еколого-економічної діяльності авіапідприємств є дуже обмеженими, що зумовлено впливом відносин державної власності. Умовою надання інвестицій є забезпечення участі інвестора у власному капіталі авіапідприємства-емітента. Коли йдеться про державну власність, то головною її характеристикою постає 100-відсоткова належність власного капіталу державі. У протилежному випадку створюються умови колективної власності, тобто перш за все потрібне роздержавлення аеропортів і перетворення їх у корпоративні підприємства.

Іншими джерелами фінансування операційної діяльності та розвитку аеропортів виступають приватні позики, гранти та кошти, що надаються на безповоротній основі. Зазвичай такі кошти надаються на реалізацію соціально-корисних, як правило, некомерційних проектів (переважно екологічного та соціального напрямів). Контроль за цільовим використанням таких коштів є не достатньо пильним, що пояснює практично повний відтік зазначених коштів на задоволення потреб операційної діяльності, тобто їх стовідсоткове нецільове використання.

Обґрунтування можливостей нецільового використання коштів на ведення еколого-економічної діяльності авіатранспортних підприємств здійснюється методами аналізу коефіцієнтів фінансово-економічного стану, особливо показників достатності оборотних коштів та економічної стійкості. Результати аналізу фінансового стану аеропортів, які переважно є суб'єктами права державної власності, вказують на можливість (вірогідність) нецільового використання коштів. Більшість державних аеропортів мають задовільний фінансовий стан та є прибутковими, але здатні розраховувати на єдине джерело фінансування їх розвитку – кошти Державного або місцевого бюджету, а у разі їх часткової нестачі припинення фінансування буде застосовано, перш за все до екологічних заходів.

Дані про динаміку коефіцієнта фінансової незалежності аеропортів вказують на нестачу власних коштів та не задоволення потреб операційної діяльності, що зумовлює наявність можливостей нецільового використання коштів, які надано на фінансування екологічних заходів, у напрямі фінансування поточної операційної діяльності.

Як вимірник можливості використання екологічних коштів не за призначенням, використано запропонований узагальнений показник вірогідності нецільового їх використання, котрий розраховується як середнє арифметичне від суми значень показників вірогідності, що встановлені за кожним фінансовим коефіцієнтом на основі врахування невідповідності розрахункового значення коефіцієнта оптимальному значенню, до загальної кількості коефіцієнтів.

Практична цінність проведеного дослідження полягає у тому, що за його результатами можна визначити сутність і складові елементи організаційно-функціонального механізму контролю фінансування еколого-економічної діяльності авіапідприємств, умови його формування та методи оцінки економічної ефективності його дії.

Список використаних джерел:

1. Ілляшенко С.М. Екологічний маркетинг як інструментарій забезпечення екологічної складової економічної безпеки / С.М. Ілляшенко, Н.С. Ілляшенко. // Соціально-економічні наслідки ринкових перетворень у постсоціалістичних країнах. Збірник матеріалів міжнародної наукової конференції. 24-26 вересня 2003 року. – Черкаси: Видавничий відділ ЧНУ, 2003. – С. 49-51
2. Матвеев В.В. Сучасні підходи до управління фінансовими взаємовідносинами підприємств / В.В. Матвеев, О.В. Попович. // Економіка. Фінанси. Право. – 2009. – № 8. – С.29-31.
3. Сич Є.М. Закони економіки транспорту: [монографія] / Є.М. Сич, В.М. Кислий. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 160 с.
4. Шляхи удосконалення еколого-економічної діяльності підприємств: [монографія]. / С.С. Гребьонкін, В.К. Костенко, В.М. Павлиш, Г.В. Астапова, О.Л. Беляєва та ін.; за заг. ред. С.С. Гребьонкіна і В.К. Костенко. – Донецьк: "ВІК", 2009. – 223 с.