

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ КОРАБЛЕБУДУВАННЯ
імені адмірала Макарова
ХЕРСОНСЬКА ФІЛІЯ

Кафедра економіки

«Допущений до захисту»
Завідувач кафедри
_____ О.Е. Ломоносова
«___» _____ 2020 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття ступеня вищої освіти «магістр»
за освітньо-професійною програмою «Бізнес і приватне підприємництво»
зі спеціальності 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»
галузі знань 07 «Управління та адміністрування»

на тему: **РОЗРОБКА КОМПЛЕКСУ АНТИКРИЗОВИХ ЗАХОДІВ НА**
ПІДПРИЄМСТВІ ПАСАЖИРСЬКОГО НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТУ

Виконав: здобувач VI курсу, групи 6418м
_____ Ключко О.В.
(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник роботи _____ к.е.н., доцент Ломоносова О.Е.
(підпис) (прізвище та ініціали)

м. Херсон – 2020 року

ЗМІСТ

ВСТУП	3
1. ХАРАКТЕРИСТИКА СФЕРИ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ	7
1.1. Особливості функціонування підприємств пасажирського наземного транспортного міського та приміського сполучення	8
1.2. Сутність та місце лізингу у забезпеченні ефективності функціонування автотранспортного підприємства	18
1.3. Інструменти антикризового управління підприємствами пасажирського наземного транспорту	25
2. АНАЛІЗ ФІНАНСОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ ДІЯЛЬНОСТІ ПРАТ “АВТОТРАНС”	37
2.1. Характеристика фінансово-господарської діяльності підприємства	38
2.2. Аналіз рівня й динаміки фінансових результатів	54
2.3. Кореляційно-регресійний аналіз прибутку	58
2.4. Аналіз показників рентабельності	62
3. ШЛЯХИ ВИХОДУ З КРИЗОВОГО СТАНУ ПРАТ “АВТОТРАНС”	71
3.1. Характеристика існуючої системи управління ризиками на підприємстві	72
3.2. Оцінка рівня фінансової стійкості та діагностика ймовірності банкрутства підприємства	75
3.3. Розробка системи антикризових заходів	83
3.4. Оновлення парку рухомого складу за рахунок лізингу	91
ВИСНОВКИ	101
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	107

ВСТУП

У теперішній час ринок транспортних послуг, зокрема пасажирських перевезень, динамічно змінюється: одні суб'єкти господарювання успішно функціонують та розвиваються, другі – не витримавши, конкуренції йдуть з ринку перевезень, треті – планують вийти на нові сегменти ринку, інші – об'єднуються або поглинаються конкурентами тощо. Метою перевізників є отримання прибутку, який вони планують нарощувати за рахунок збільшення вартості перевезень та зменшення витрат на надання послуг перевезення. Витрати на підвищення якості перевезень зменшують прибуток, саме тому зацікавленості у перевізників підвищувати якість послуг немає. Разом з тим, застарілий рухомий склад, порушення правил перевезень, відсутність контролю ніяк не покращують якість перевезень та негативно впливають на результати діяльності підприємств, нерідко призводячи до кризового стану та банкрутства. Доцільність обраної теми кваліфікаційної роботи зумовлена проблемами менеджменту автотранспортних підприємств щодо забезпечення ефективної протидії кризовому стану; відсутністю необхідного теоретичного, методичного та законодавчого забезпечення управління автотранспортними підприємствами в умовах кризи та визначення особливостей діагностики їх кризового стану; недосконалістю державної та регіональної політики у сфері пасажирських перевезень.

Об'єктом дослідження є ПрАТ “Автотранс”. Предметом дослідження – фінансові результати діяльності підприємства, фінансові ризики та система антикризового управління.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження фінансових результатів діяльності підприємства, оцінка наявних ризиків та розробка комплексу антикризових заходів для покращення фінансової стійкості та запобігання банкрутству. Основними завданнями дослідження є:

- розглянути особливості функціонування підприємств пасажирського наземного транспорту міського і приміського сполучення в Україні, виділити

основні тенденції та проблеми розвитку сфери пасажирських перевезень;

- дослідити сутність та місце лізингу у забезпеченні ефективності функціонування автотранспортного підприємства;
- ознайомитися з існуючими інструментами антикризового управління підприємствами пасажирського наземного транспорту;
- надати характеристику фінансово-господарської діяльності об'єкта дослідження;
- проаналізувати рівень та динаміку фінансових результатів;
- провести кореляційно-регресійний аналіз прибутку;
- проаналізувати показники рентабельності;
- визначити основні ризики та надати характеристику існуючій системі управління ризиками на підприємстві;
- провести оцінку рівня фінансової стійкості та діагностику ймовірності банкрутства підприємства;
- розробити систему антикризових заходів на підприємстві;
- розробити проект оновлення рухомого складу.

Для вирішення поставлених завдань і досягнення мети дослідження у кваліфікаційній роботі використано такі методи: теоретичного узагальнення, аналізу і синтезу, емпіричні методи, системного та комплексного підходу, статистичного аналізу, статистичні і графічні.

Інформаційну базу дослідження складають наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених, матеріали науково-практичних конференцій, матеріали щорічної фінансової звітності ПрАТ “Автотранс”, матеріали періодичних та спеціалізованих видань, офіційні дані Державної служби статистики України.

Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел. Основний зміст викладено на 91 сторінці, робота містить 23 таблиці, 21 рисунок та 12 формул (у тому числі, 7 таблиць і 3 рисунки – на окремих сторінках). Список використаних джерел містить 57 найменувань та поданий на 7 сторінках.

У першому розділі розглянуті особливості функціонування підприємств

пасажирського наземного транспорту міського та приміського сполучення в Україні, за даними Державної служби статистики проаналізовано динаміку показників фінансових результатів діяльності підприємств та інвестиційної активності за період 2010-2018 рр., визначені основні тенденції та проблеми розвитку сфери пасажирських перевезень, досліджено сутність та місце лізингу у забезпеченні ефективності функціонування автотранспортного підприємства, розглянуто існуючі інструменти антикризового управління підприємствами пасажирського наземного транспорту.

У другому розділі надано характеристику фінансово-господарської діяльності ПрАТ “Автотранс”, проаналізовано рівень і динаміку фінансових результатів, проведено кореляційно-регресійний аналіз прибутку та аналіз показників рентабельності підприємства, за результатами аналізу виявлені негативні тенденції розвитку.

У третьому розділі за результатами аналізу фінансових результатів визначено основні ризики діяльності підприємства та надано характеристику існуючої системи управління ризиками, проведено оцінку рівня фінансової стійкості та діагностику ймовірності банкрутства підприємства, розроблено систему антикризових заходів, розроблено проект оновлення рухомого складу за рахунок лізингу.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СФЕРИ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ

1.1. Особливості функціонування підприємств пасажирського наземного транспорту міського та приміського сполучення

Сьогодні більшість населення України проживає у містах та селищах міського типу. Внаслідок цього приміські перевезення займають друге місце за масовістю після внутрішньоміських. Концентрація зазначених перевезень навколо найбільших міст, їхній великий обсяг та безперервне зростання обумовлюються стрімким розвитком міст, утворенням міських громад, інтенсивною забудовою приміських районів, створенням міст-супутників, організацією у приміських зонах індустріальних парків, місць відпочинку та спортивно-оздоровчих закладів, підвищенням матеріального добробуту й культурного рівня населення.

Пасажирські наземні перевезення міського та приміського сполучення здійснюються такими видами наземного транспорту, як автобуси, трамваї, тролейбуси, метро, підвісні залізниці тощо, за встановленими маршрутами відповідно до заздалегідь розроблених розкладів із посадкою та висадкою пасажирів на спеціально відведених станціях. Цей клас також включає перевезення за маршрутами “місто-аеропорт” або “місто-вокзал” (крім подібних перевезень автобусами) та перевезення фунікулерами, підвісними канатними дорогами тощо, якщо вони складають систему міських і приміських транспортних перевезень. До приміських належать перевезення за маршрутами завдовжки до 50 кілометрів незалежно від адміністративно-територіального поділу, крім міських маршрутів.

За даними Міністерства інфраструктури України [32] протягом 2018 р.:

- у міському сполученні перевезено 5 407 млн пасажирів, з них:
- автомобільним транспортом (автобуси) 2 575 млн;
- тролейбусами 1 300 млн;

- трамваями 757 млн;
- метрополітеном 775 млн;
- у приміському сполученні автомобільним транспортом (автобусами) перевезено 621 млн пасажирів.

На ринку комерційних автотранспортних перевезень у теперішній час здійснюють підприємницьку діяльність майже 56,2 тис. перевізників, які у своїй діяльності використовують більше 154 тис. транспортних засобів [20].

Як свідчать дані Державної служби статистики України [57], за видом економічної діяльності 49.31 “Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення” чистим фінансовим результатом протягом 2010-2018 рр. був збиток (рис. 1.1).

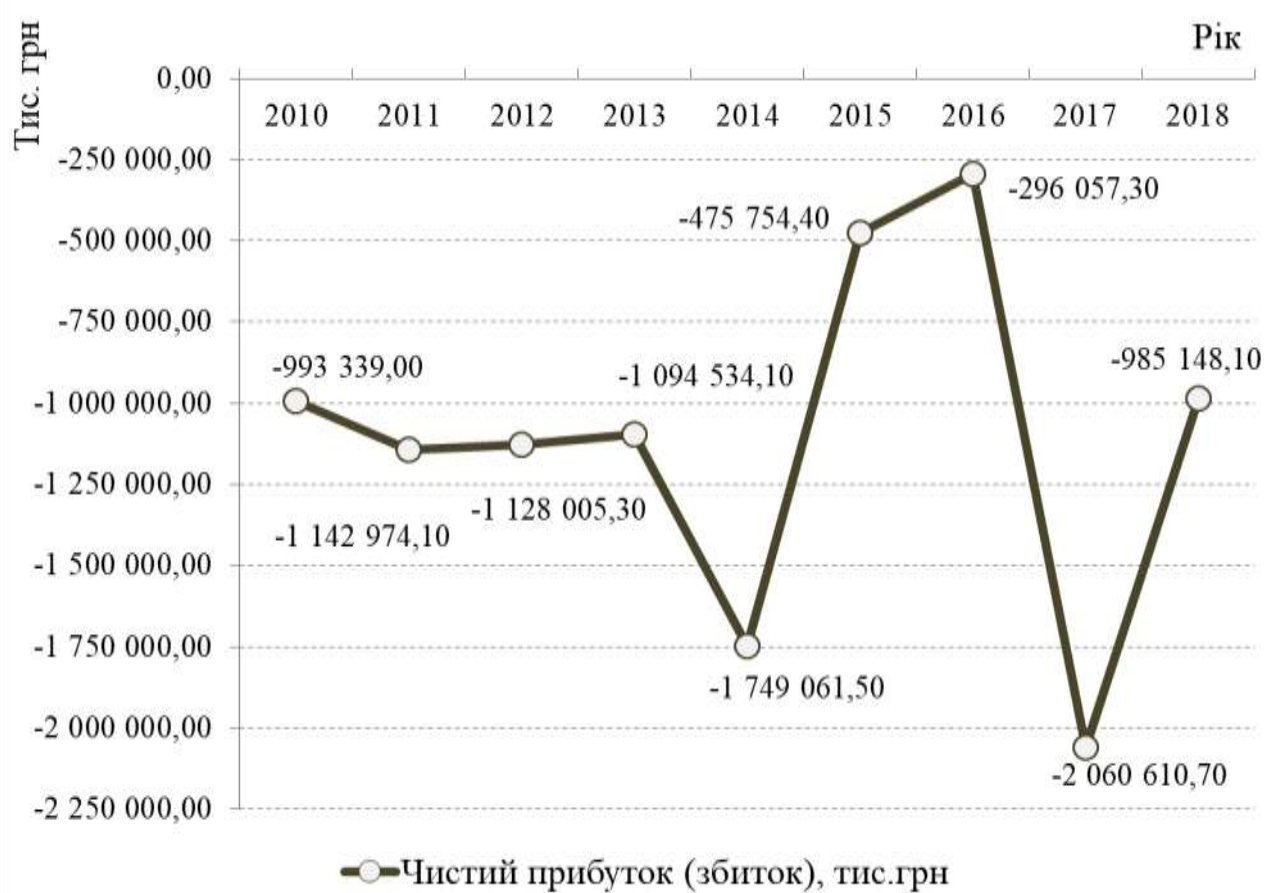


Рис. 1.1. Динаміка чистого фінансового результату діяльності підприємств за видом діяльності 49.31 “Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення”

Як показано на рис. 1.1, протягом досліджуваного періоду найбільш збитковим для підприємств був 2017 р. – чистим фінансовим результатом за видом діяльності був чистий збиток у розмірі 2 060 610,70 тис. грн. Найменш збитковим був 2016 р. – розмір чистого збитку склав 296 057,30 тис. грн. Таким чином, діяльність пасажирського наземного транспорту міського та приміського сполучення є переважно збитковою. Навіть попри те, що частка збиткових підприємств у загальній кількості суб'єктів господарювання за видом діяльності протягом 2010-2018 рр. зменшилася (рис. 1.2).



Рис. 1.2. Відсоток прибуткових та збиткових підприємств за видом економічної діяльності 49.31 “Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення”

Як показано на рис. 1.2, у 2010 р. прибуток одержали 43,50 % від усіх підприємств пасажирського наземного транспорту міського та приміського сполучення. Натомість 56,50 % суб'єктів господарювання одержали збиток. Протягом 2010-2018 рр. частка прибуткових підприємств мала тенденцію до

зростання. Так, у 2012 р. прибуток одержали 52,54 % підприємств, у 2015 р. – 62,55 %, у 2018 р. – 64,39 %.

Динаміка показників рентабельності операційної та всієї діяльності підприємств наземного транспорту міського та приміського сполучення за період з 2010 по 2018 р. представлена на рис. 1.3.

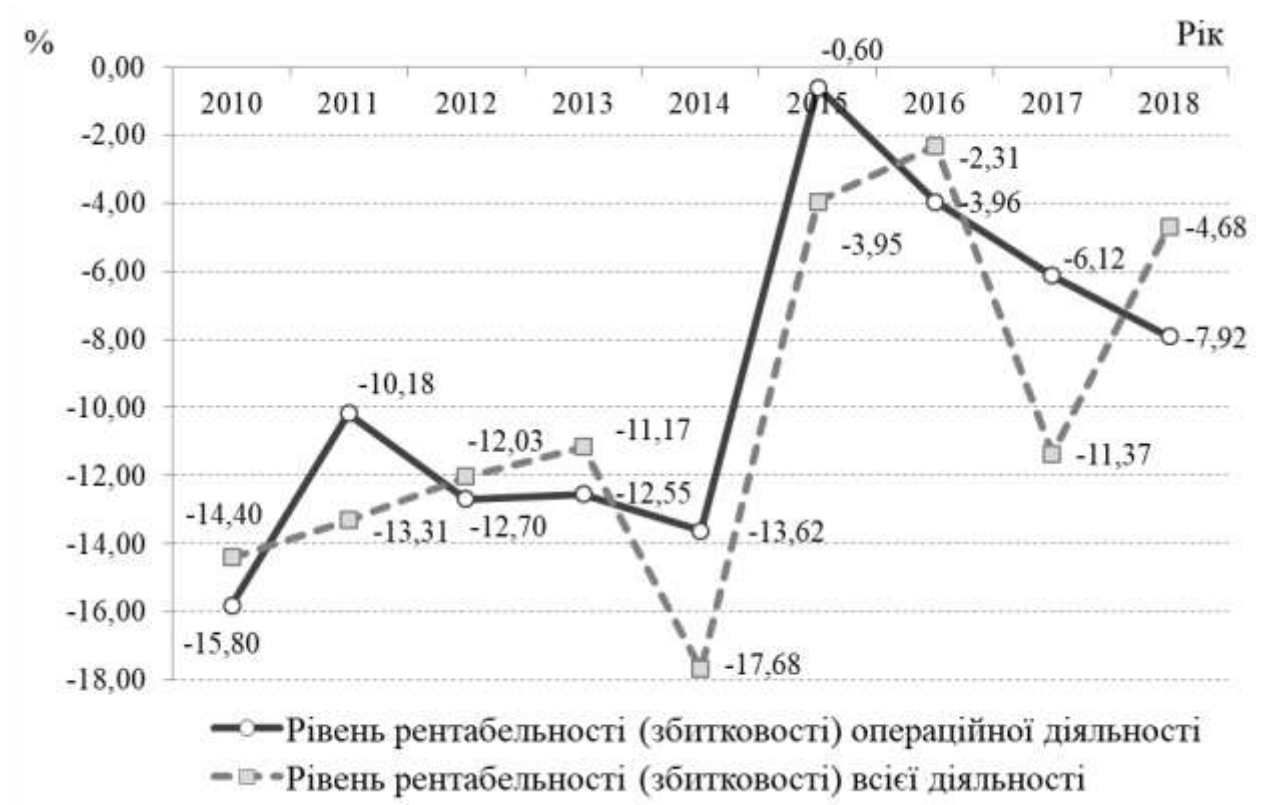


Рис. 1.3. Динаміка показників рентабельності підприємств за видом економічної діяльності 49.31 “Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення”

Як видно з рис. 1.3, протягом 2010-2018 рр. показники рентабельності мали від’ємні значення, що свідчить про збитковість виду діяльності 49.31 “Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення”. Збитковість операційної діяльності підприємств була найбільшою у 2010 р. - -15,80 %; збитковість всієї діяльності – у 2014 р. (-17,68 %). Найнижчий рівень збитковості операційної діяльності зафіксований у 2015 р. (-0,60 %); всієї діяльності – у 2016 р. (-2,31 %). Згідно із методологією статистичних спостережень, що використовується Державною службою статистики [57],

рівень рентабельності (збитковості) операційної діяльності розрахований як відношення фінансового результату від операційної діяльності до витрат операційної діяльності підприємств, рівень рентабельності (збитковості) всієї діяльності розрахований як відношення чистого прибутку (збитку) до усіх витрат діяльності підприємств.

Динаміка капітальних інвестицій підприємств наземного транспорту міського та приміського сполучення за період з 2010 по 2018 р. представлена на рис. 1.4.

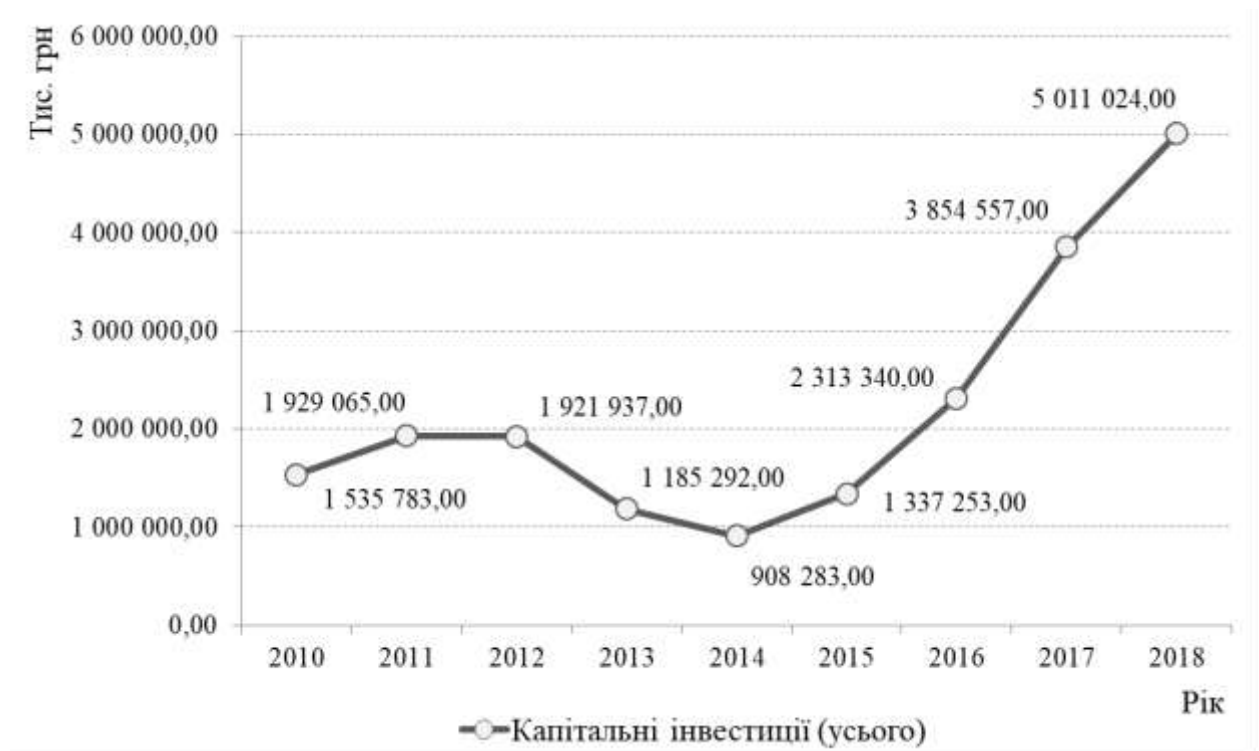


Рис. 1.4. Динаміка капітальних інвестицій підприємств за видом економічної діяльності 49.31 “Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення”

У 2010 р. загальний обсяг капітальних інвестицій за видом діяльності складав 1 535 783,00 тис. грн. Протягом наступних 2-х років цей показник збільшився до 1 921 937,00 тис. грн. Протягом 2013-2014 рр. спостерігалось зниження інвестиційної активності підприємств пасажирського наземного транспорту міського та приміського сполучення, про що свідчить динаміка обсягу капіталовкладень. Починаючи з 2015 р. обсяг капітальних інвестицій

стабільно зростає.

У 2010 р. 44,37 % від загального обсягу капіталовкладень складала інвестиції у будівництво та перебудову будівель, 54,56 % – інвестиції у машини та обладнання (зокрема в оновлення рухомого складу транспортних засобів), 1,06 % – інвестиції за іншими напрямками (у землю, в існуючі будівлі та споруди, у нематеріальні активи тощо). Протягом 2010-2018 рр. частка інвестицій у будівництво та перебудову будівель зменшилася, натомість як частка інвестицій у машини та обладнання зростає, що може свідчити про актуальність оновлення рухомого складу транспортних засобів. Особлива увага приділяється заміні зношеного транспорту на той, що відповідає сучасним вимогам (безпека, екологічність) сфери пасажирських перевезень. У 2018 р. інвестиції у будівництво та перебудову будівель складала 28,15 % від загального обсягу капіталовкладень, інвестиції у машини та обладнання – 70,70 %, інвестиції за іншими напрямками – 1,15 % (рис. 1.5).

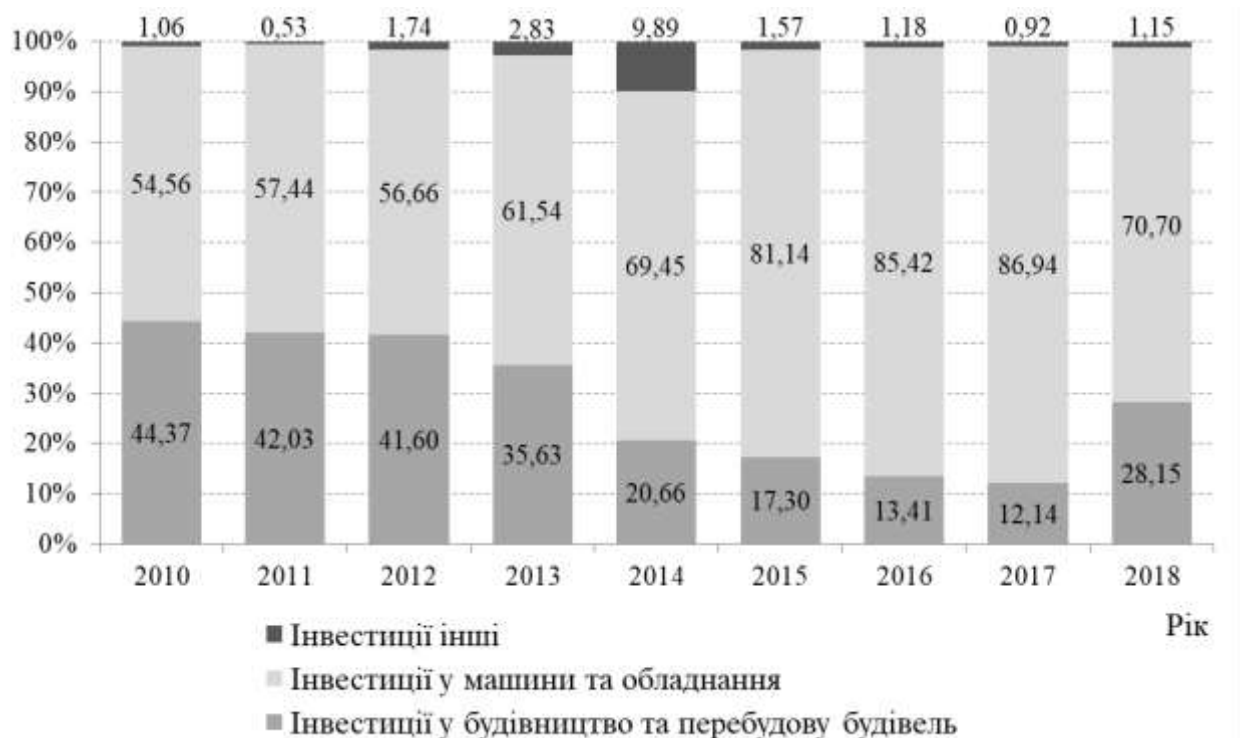


Рис. 1.5. Структура капітальних інвестицій за видом економічної діяльності
49.31 “Пасажирський наземний транспорт міського та приміського
сполучення”

Приміські перевезення здійснюються з метою сполучення населення приміських районів з містом та населення міста з передмістями. Залежно від цілей здійснення поїздок, приміські перевезення можна класифікувати таким чином [21; 34; 54]:

- регулярні – перевезення у приміському сполученні пасажирів, котрі постійно проживають у приміській зоні; такі перевезення виконуються протягом року постійно та направлені на задоволення трудових, навчальних, ділових, культурно-побутових та інших потреб;

- дачні – перевезення пасажирів у приміському сполученні, які виконуються переважно протягом сезону і мають велику нерівномірність протягом кожного тижня, із великими розмірами багажу, що може призвести до погіршення умов перевезення;

- комбіновані – перевезення пасажирів у приміському сполученні, що поєднує регулярні й дачні, коли одна частина пасажирів здійснює поїздки з метою задоволення трудових, навчальних, а інша – культурно-побутових потреб. Коливання величини регулярних приміських перевезень протягом року є менш впливові, а “дачні” формулюються більшою нерівномірністю – з травня по серпень місяць помічається їх суттєве зростання.

Перевезення пасажирів у приміському сполученні в актуальних умовах, за даними дослідників, мають такі особливості [20; 21; 54]:

- у дуже великих містах до 50-60 % перевезень пасажирів у приміському сполученні виконуються залізничним транспортом;

- у малих, середніх та великих містах перевезення пасажирів у приміському сполученні виконуються здебільшого автомобільним транспортом;

- для приміського сполучення метро, трамвай і тролейбус не застосовуються; крім залізничного транспорту, основним видом транспорту для використання у приміському сполученні є автомобільний транспорт;

- до перевезень пасажирів у приміському сполученні належать трудові, ділові, культурно-побутові переміщення, а також масові переміщення людей

у передвихідні та вихідні дні за межами міста для потреб відпочинку;

- у вихідні дні спостерігається зменшення пасажиропотоку у міському сполученні, натомість як у приміському спостерігається збільшення;

- для перевезень пасажирів у приміському сполученні характерною є нерівномірність за сезонами року, у літній період спостерігається активізація перевезень.

Перевагами залізничного транспорту під час виконання перевезень пасажирів у приміському сполученні є: незалежність роботи від кліматичних умов, погоди, часу доби, що забезпечує регулярність і безперервність обслуговування потреб пасажирів; висока перевізна здатність; порівняно висока швидкість та порівняно низька собівартість перевезень [21; 54].

Водночас, у малих, середніх та великих містах значна частина приміських сполучень припадає на обслуговування потреб населення у переміщенні автобусним транспортом. Маневреність автобусів призвела до того, що приміські автобусні сполучення мають більш розгалужену транспортну мережу та рухаються з меншими інтервалами, ніж усі інші види пасажирського транспорту у приміському сполученні [21]. Перевезення пасажирів автобусами виконуються у найближчі до місць призначення пункти, унаслідок чого зменшується тривалість на переміщення. Разом з тим, автобусні перевезення у приміському сполученні значно поступаються залізничному, а саме перевізною здатністю та продуктивністю рухомого складу, потребують використання більшої кількості трудових ресурсів [1].

Здійснення переміщень у приміському сполученні потребує від пасажирів постійного вибору відповідного виду транспорту. Велике значення під час вибору населенням виду транспорту має вартість поїздки, а також надійність і зручність розкладу. Наразі приміські перевезення представлені переважно залізничним, автомобільним, а також власним автотранспортом, іноді автомобілями-таксі з міських стоянок або за передчасним замовленням.

Транспортна доступність у приміському сполученні визначається повнотою охоплення населених пунктів приміської зони мережею

автобусних маршрутів. Специфіку послуг пасажирського транспорту здебільшого визначають особливості попиту на них. Водночас процес надання транспортних послуг пасажирам є основою формування пасажиропотоків. Сумарні характеристики попиту в окремих територіальних межах зумовлюють відповідну ємність ринку транспортних послуг – базовий показник, на підставі якого встановлюються умови виробництва і споживання транспортних послуг. Неврівноваженість попиту стосовно пропозиції на транспортному ринку спричинена конкуренцією між різними видами транспорту. Залежно від рівня тарифів і зборів, а також якості транспортного обслуговування, відбувається перехід попиту з одного виду транспорту на інший. На попит і пропозицію на транспортному ринку впливають цінові та нецінові фактори.

Попит на пасажирські транспортні послуги має власну специфіку. Він визначається насамперед потенційною рухливістю населення. По-друге, умовами на транспорті (час підходу до зупинного пункту, час очікування на зупинному пункті, тривалість та комфортність поїздки). І насамкінець – фактором вартості проїзду. До того ж, від показників комфортності поїздки пасажир у транспорті залежать його подальший психологічно-емоційний стан та працездатність, що потребують особливої уваги [10; 11].

Характерною рисою маршрутних мереж великих міст України є велика кількість маршрутів, траси проходження яких дублюють один одного на 50-70 % від їх загальної протяжності, що негативно впливає на показники використання рухомого складу, зокрема, на наповнення автобусів, особливо на сумісних ділянках. Пасажирські маршрути здебільшого обслуговуються приватними перевізниками, метою яких є отримання максимального прибутку, але досягається це за рахунок погіршення комфорту та нехтування вимогами безпеки [46].

В той же час, дублювання маршрутів дає змогу користувачам послуг обирати серед декількох перевізників за низкою критеріїв, які суттєво відрізняються на різних маршрутах, у різних частинах міста, у різних

соціальних груп, що суттєво ускладнює оцінку конкурентоспроможності. Також з проблемою оцінки послуг стикаються місцеві органи влади, які є замовниками послуг із перевезення пасажирів і мусять оцінювати їх якість.

Українськими вченими Литвином В.В. та Новицьким О.В. на основі проведених опитувань користувачів громадського транспорту та аналізу найбільш поширених претензій до якості транспортного обслуговування було складено перелік таких показників [23]:

- початок роботи маршруту;
- закінчення роботи маршруту;
- тривалість роботи маршруту;
- інтервал руху у годину “пік”;
- вартість проїзду;
- місткість автобусів;
- кількість автобусів;
- швидкість сполучення;
- час підходу до зупинки.

Як стверджують фахівці, у процесі організації приміських автобусних перевезень необхідно враховувати: розподіл міст і селищ міського типу за чисельністю населення та приляганням до меж міста; середню чисельність населення у населених пунктах приміській зоні; структуру населення за віковими та іншими категоріями. Важливу роль відіграє розподіл переміщень приміського населення на трудові й культурно-побутові та вид перевезень. Як наголошують вчені у роботі [18], на сьогоднішній день існує проблема погіршення стану автобусного парку, який використовується на маршрутах у приміському сполученні. Проводиться зменшення чисельності автобусів великої і особливо великої місткості на маршрутах, що відшкодовується заміною на автобуси малої й особливо малої місткості, які переважно мають невідповідність вимогам нормативних документів стосовно активної, пасивної та екологічної безпеки.

1.2. Сутність та місце лізингу у забезпеченні ефективності функціонування автотранспортного підприємства

Одним із напрямів залучення фінансових ресурсів для оновлення рухомого складу автотранспортного підприємства є лізинг (від англ. leasing – оренда, майновий найм). Лізинг транспортних засобів виступає ефективним фінансовим інструментом. Він впливає на особливості надання транспортних послуг та дозволяє підприємству як підвищити конкурентоспроможність окремої послуги, так і вивести його на якісно нове конкурентне місце на відповідному ринку. Специфіка економічних відносин, які формуються при використанні лізингу, зумовлена унікальністю конструкції, що забезпечує задоволення та органічне поєднання різних матеріальних потреб, сторін лізингових операцій шляхом інвестування у предмет лізингу. Встановлено, що причиною затребуваності лізингу в найближчому майбутньому є ряд його переваг порівняно з іншими формами інвестування (зокрема, зниження потреби в капіталі, можливість застосовувати прискорену амортизацію, оперативне оновлення застарілого обладнання й технічного переозброєння виробництва).

Отже, лізингову діяльність варто розглядати з двох точок зору. По-перше, як матеріально-технічне постачання у вигляді концептуального підходу до забезпечення підприємств і організацій матеріально-технічними ресурсами тривалого користування. По-друге, як інвестиційну діяльність лізингових компаній або банків.

Зазначені складові, доповнюючи одна одну, утворюють сумарний економічний ефект. При цьому лізинг як форма матеріально-технічного постачання має цілий ряд переваг порівняно із закупівельною діяльністю, оскільки вивільнює оборотні кошти автотранспортних підприємств. У свою чергу, лізинг як форма інвестицій дозволяє лізинговим компаніям здійснювати певне економічне нарощування шляхом вкладення коштів у розвиток транспортної галузі.

Найбільш вагомими перевагами лізингу для підприємств, що діють на ринку пасажирських перевезень, є:

- можливість звести до мінімуму авансовий платіж;
- відсутність додаткових застав, оскільки забезпеченням виступає сам предмет лізингу;
- відсутність будь-яких платежів, окрім лізингових;
- здійснення платежів та виплат (платіж страхування громадянської відповідальності та КАСКО; оплата податку із власників транспортного засобу; платежі за реєстрацію транспортного засобу на весь строк лізингу, у тому числі у державних органах);
- можливий графік погашення заборгованості з урахуванням сезонності бізнесу лізингоотримувача;
- можливість зменшити фінансове навантаження на лізингоотримувача за рахунок пільг, якими користується лізингодавець як постійний партнер страхових компаній, фінансових установ та постачальників майна;
- економія часу лізингоотримувача за рахунок, зокрема, проведення лізингодавцем усієї реєстрації транспортних засобів та оформлення, як правило, одного договору лізингу;
- віднесення лізингового платежу в повному обсязі на валові витрати при оподаткуванні суб'єкта підприємницької діяльності, що важливо, коли він не є платником єдиного податку.

Крім того, лізинг дає можливість автотранспортним підприємствам знайти способи ведення своєї діяльності з мінімальними витратами, найбільш ефективним використанням наявних ресурсів та максимальною вигодою для свого бізнесу [9]. Адже лізинг являє собою один з найвигідніших способів придбання транспортних засобів, має ряд переваг перед прямими кредитами або купівлею обладнання за рахунок власних коштів, що зумовлено його функціями (автотранспортне підприємство може залишати у себе частину вільної готівки, виплачувати лізингові платежі вже у процесі використання транспортних засобів, зменшення оподатковуваного прибутку та податку на

майно, прискореної амортизації тощо). Особливості лізингу в діяльності автотранспортного підприємства подано на рисунку 1.6.

Лізинг транспортних засобів – це коли зацікавлені автоперевізники замість його придбання у виробника або колишніх власників використовують транспортний засіб на основі лізингового договору. Для автотранспортного підприємства як лізингоодержувача такий транспортний засіб не є власністю, що значно знижує ризик витрат при його експлуатації, а також робить можливим використання податкових і митних пільг. Крім того, лізинг транспортних засобів дозволяє автотранспортним підприємствам підтримувати імідж за рахунок оновлення транспортного парку.

Лізинг вигідний для автотранспортних компаній тим, що з'являється можливість експлуатувати транспортний засіб необхідного типу і провізної місткості, не сплачуючи відразу його повної вартості. Це дозволяє відновити та розширити парк транспортних засобів автотранспортного підприємства без великих одноразових фінансових витрат.

Автотранспортні компанії використовують фінансовий лізинг з метою уникнення капітальних витрат і заборгованості, які з'являються при купівлі транспортного засобу у виробника, або для зниження податкових та інших витрат. Строк фінансового лізингу може збігатись зі строком служби транспортного засобу (10-15 років). Якщо у фінансовий лізинг береться транспортний засіб, який вже був в експлуатації, то його строк може бути значно меншим.

Лізингоодержувач сплачує лізингові платежі з доходів від експлуатації предмету лізингу і після закінчення строку дії лізингового контракту може стати власником, наприклад, транспортного засобу, якщо це передбачено в договорі (так званий опціон). Вартість предмета лізингу відображається у балансі автотранспортного підприємства у складі необоротних активів [4].

Оперативний лізинг використовується для забезпечення оперативних потреб автотранспортних компаній у додаткових транспортних засобах, після чого транспортний засіб повертається лізингодавцю. Лізингодавець є

власником транспортного засобу і несе ризики його поломки та втрати, у тому числі його спрацювання. Згідно із договором оперативного лізингу, лізингоодержувач розцінює лізинг як позабалансову угоду, тобто транспортний засіб не фігурує у складі необоротних активів у балансі. Як правило, договір оперативного лізингу укладається на строк від 3 до 8 років. Можливість підписання лізингових договорів на короткий строк дає великі вигоди, оскільки дозволяє використовувати лізинг як тимчасовий захід і може допомогти автотранспортним компаніям уникнути негативних наслідків циклічних змін економічного становища в галузі.

Світовий досвід показує, що для більшості автотранспортних компаній лізинг є одним із найдоступніших та найефективніших способів оновлення парку транспортних засобів. Від ефективної реалізації лізингових проектів залежить багато показників успішної діяльності автотранспортної компанії в наступні роки.

На основі вивчення послуг, які надаються вітчизняними лізинговими компаніями, що спеціалізуються на авто лізингу, а саме: ALD Automotive, ТЕКОМ-Лізинг, AVIS-Україна, Sixt, AIC Лізинг, Богдан-Лізинг, Ілта Лізинг, Астра Лізинг, Райффайзен Лізинг Аваль, VAB Лізинг, Компанія “Лізинговий дім”, УІКО Банк Лізинг, Укртранслізинг, Перша західноукраїнська лізингова компанія, можна визначити особливості процесу лізингу транспортних засобів і, відповідно, послуг, які його супроводжують. Ідентифікація послуг, які пропонуються лізинговими компаніями, є основою для визначення складових бізнес-процесів надання транспортної послуги автотранспортним підприємством. Це пов’язано з тим, що послуги лізингових компаній можуть бути як консультативними, так і технічними, які, у свою чергу, забезпечують автотранспортні підприємства транспортним засобом, отриманим у лізинг. Відповідно до цього виділяють особливості калькулювання собівартості та обліку витрат певних видів транспортних послуг.

На основі аналізу послуг, які надаються переліченими лізинговими компаніями, наведено особливі складові лізингової угоди (рис. 1.7):

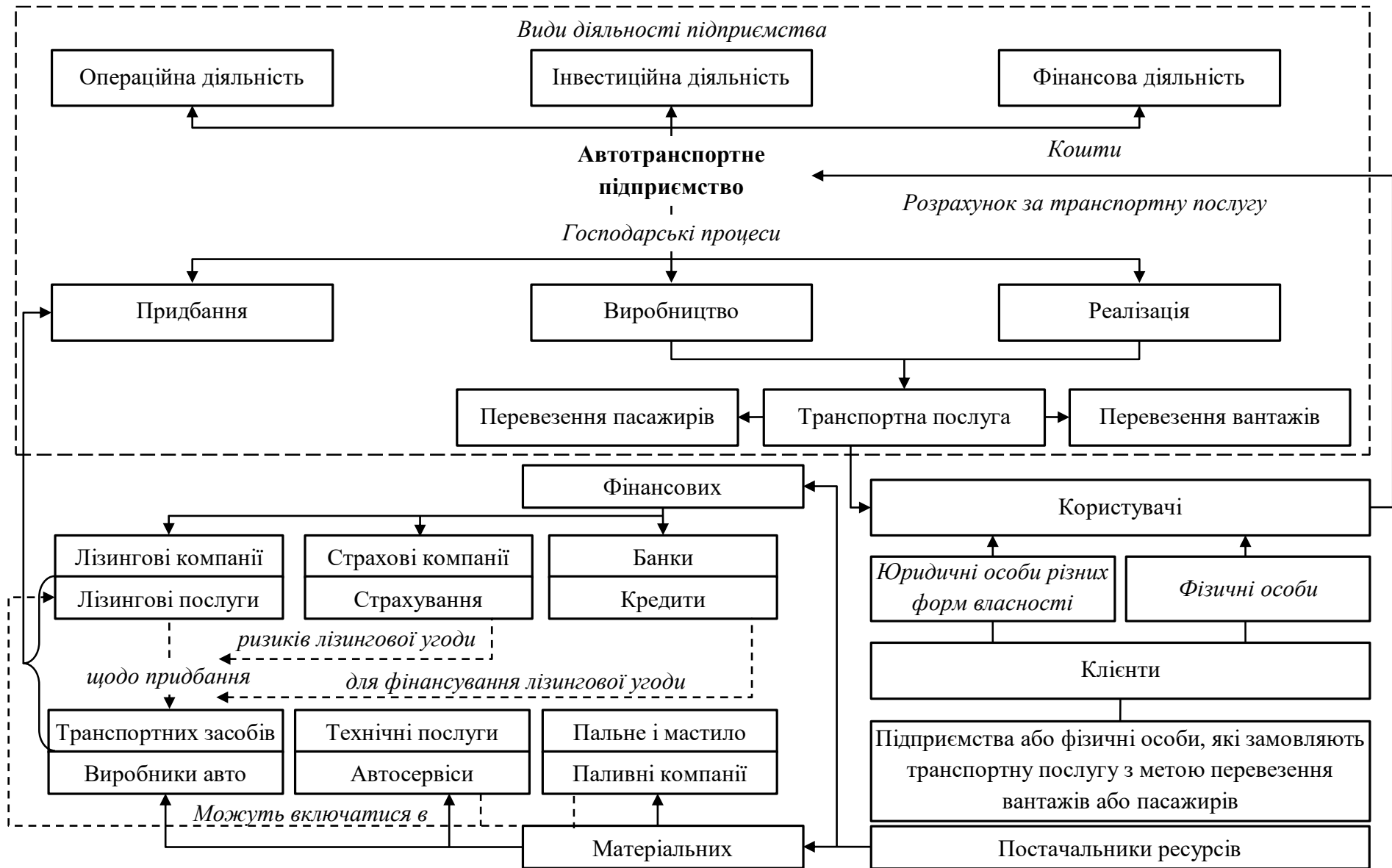


Рис. 1.6. Механізм взаємодії учасників лізингової угоди, об'єктом якої є транспортний засіб [17]

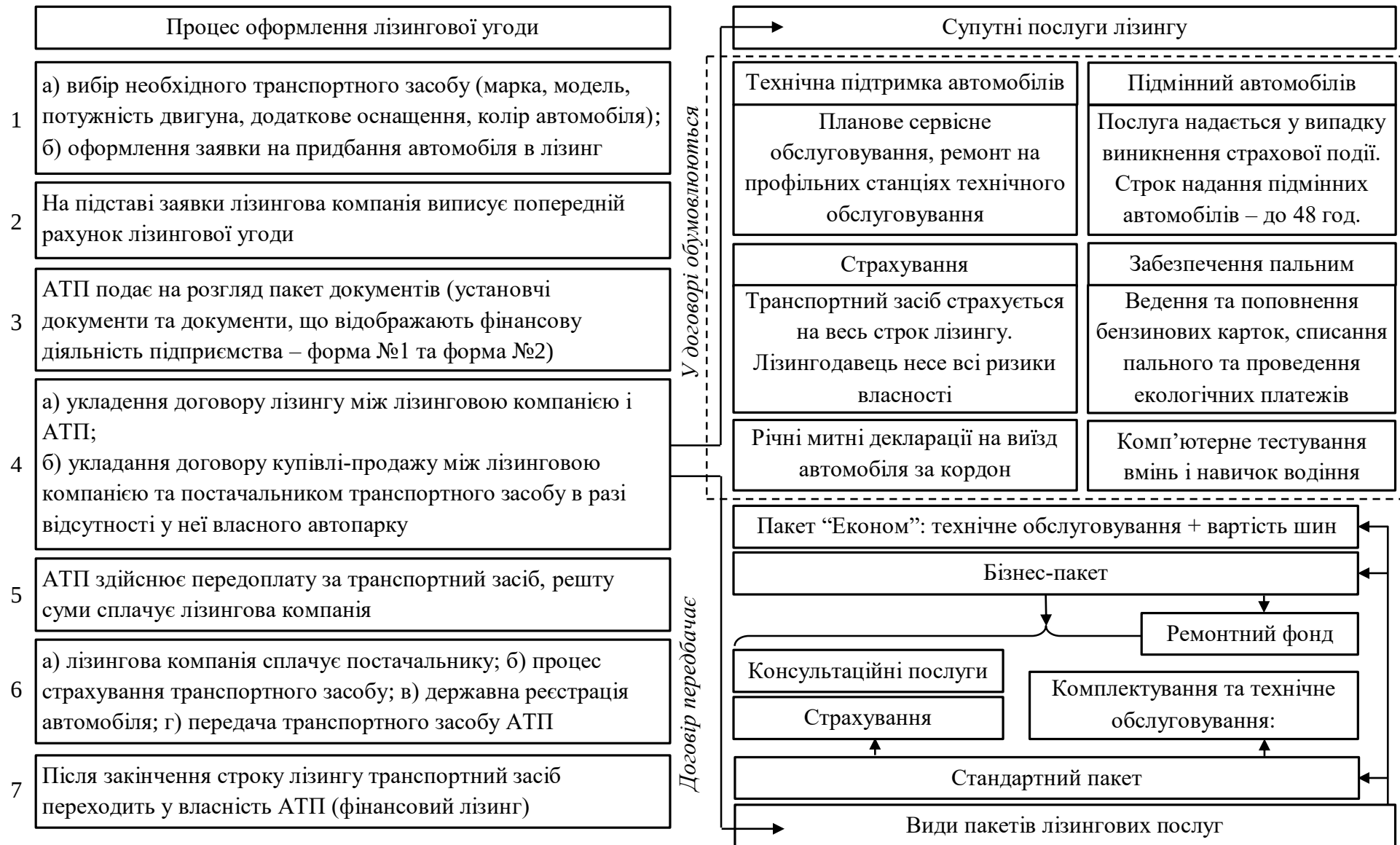


Рис. 1.7. Складові лізингової угоди щодо транспортного засобу [17]

- по-перше, це ідентифікація дій щодо оформлення лізингової угоди та передачі транспортного засобу автотранспортній компанії;
- по-друге, ідентифікація послуг, які надаються лізинговими компаніями щодо передання в лізинг транспортного засобу;
- по-третє, характеристика пакета послуг з лізингу транспортних засобів, які надаються вітчизняними лізинговими компаніями.

Оцінка потенціального лізингоодержувача є одним з етапів прийняття рішення про реалізацію лізингової угоди. Процес оцінки має дві основні складові: аналіз фінансового стану лізингоодержувача, що реалізує проект (аналіз минулого), і оцінку ефективності проекту (аналіз майбутнього) [4]. При фінансовому аналізі оцінюються: прибутковість діяльності організації, ліквідність, фінансова стійкість, ефективність управління обіговими коштами тощо. При цьому всі показники повинні досліджуватися в динаміці для того, щоб побачити тенденції зміни фінансового становища організації. Тому такий аналіз не можна обмежити лише розрахунком стандартних коефіцієнтів – потрібна інтерпретація отриманих показників, з'ясування причин їх зміни. Крім розглянутого аналізу рекомендується оцінювати поточну діяльність організації, яка дозволяє своєчасно виявити її негативні тенденції, слугує інформаційною базою для верифікації вихідних даних проекту, а також може бути основою для побудови прогнозних грошових потоків [56].

Щодо, власне, лізингової угоди, об'єктом якої виступає транспортний засіб, то вона може мати ряд особливостей. Розглянемо на прикладі лізингову компанію "SIXT". Дослідивши її господарську діяльність, ми зробили висновок, що на особливості управління та формування собівартості транспортної послуги на основі лізингу транспортних засобів вагомо впливають додаткові послуги, а саме:

- технічна підтримка автомобілів. Вона полягає в проведенні планового сервісного обслуговування, ремонту транспортних засобів у різних регіонах країни;

- страхування. Автомобілі страхуються на весь строк лізингу. Будучи власником автомобіля, лізингодавець несе всі ризики власності (наприклад, веде всі судові розгляди у разі ДТП);

- цілодобова телефонна лінія. Телефонем цілодобово приймаються як планові замовлення на проведення техобслуговування, так і екстрені дзвінки для надання технічної допомоги. Дана лінія забезпечує консультаційну допомогу в страхових випадках, а також з сервісу, можливість виклику представника компанії для врегулювання питань з поліцією та третьою стороною, виклик евакуатора;

- підмінний автомобіль. Така послуга надається у випадку виникнення страхової події для збереження мобільності клієнтів. Термін надання підмінних автомобілів – до 48 годин. Вартість даної послуги може дорівнювати вартості місячного орендного платежу, пропорційно кількості використаних днів;

- комп'ютерне тестування вмінь і навичок водіння. Організація курсів удосконалення водійської майстерності або спеціалізовані курси з водіння;

- забезпечення автомобілів паливом. Дана послуга базується на веденні та поповненні бензинових карток, списанні пального та здійсненні екологічних платежів при закупівлі пального.

1.3. Інструменти антикризового управління підприємствами пасажирського наземного транспорту

Основними проблемами, з якими стикаються підприємства з надання послуг автобусних перевезень пасажирів, є такі:

- 1) спад попиту на перевезення, поширення альтернативних способів переміщення – це зумовлює кризу збуту і подальше розгортання фінансової кризи на підприємстві;

- 2) застарівання матеріально-технічної бази та повільні темпи оновлення

основних засобів – це викликає виробничо-технологічну кризу як результат фінансової кризи;

3) брак коштів та стійкі несприятливі процеси у фінансовій підсистемі – у результаті збитковості, недостатнього фінансування та поглиблення фінансової кризи на підприємстві;

4) необґрунтовано складні, “роздуті” організаційні структури автобусних парків та “старіння персоналу” – як результат настання організаційно-управлінської та кризи персоналу.

Настання кризових явищ в одній підсистемі провокує погіршення показників функціонування інших підсистем, появу кризових явищ і в їхніх межах. При цьому однією з найбільш загрозливих та руйнівних є фінансова криза на підприємстві. До її появи та поглиблення призводять майже всі інші локальні кризи. Загострює несприятливе становище організації наявність такого специфічного виду кризи як стратегічна криза. Настання декількох локальних криз означає початок системної кризи на підприємстві, що може мати незворотні наслідки для його подальшого існування.

Однією із ключових задач у подоланні кризових явищ, локалізованих у будь-якій підсистемі, є покращення фінансового стану підприємства в цілому або ключових фінансових показників. Важливим є недопущення процедури санації у випадку якщо на підприємстві наявна системна криза, оскільки подекуди за процедурою фінансового оздоровлення може бути приховане рейдерське захоплення підприємства.

Для вирішення перш за все фінансових проблем і доцільно створювати на підприємстві систему контролінгу. Організаційними варіантами створення та подальшого розвитку системи контролінгу на підприємстві є такі:

- створення організаційно-відокремленої служби контролінгу;
- інтегрування функцій контролінгу у роботу планово-економічних відділів, бухгалтерії та частково основних підрозділів, що забезпечують операційну діяльність підприємства;
- комбінація наведених вище організаційних варіантів – наявність

відокремленого структурного підрозділу та забезпечення наскрізності функцій контролінгу у межах усього підприємства.

У табл. 1.1 наведено порівняльну характеристику різних організаційних варіантів запровадження контролінгу на підприємстві. Для запровадження системи контролінгу на підприємстві необхідно:

- на основі методів стратегічного менеджменту провести дослідження особливостей внутрішнього середовища організації;
- проаналізувати організаційну структуру підприємства для виявлення управлінських посад топ-рівня та відповідних підсистем, які будуть залучені безпосередньо до процесу створення та подальшого розвитку системи контролінгу;
- визначити компетенції фахівців, яких планують залучити до участі у відповідному проекті.

Створення системи контролінгу на підприємстві доцільно розглядати як проект; відтак можна визначити наступні етапи цього проекту та групи робіт в їхніх межах.

Етап 1 – прийняття управлінського рішення про створення системи контролінгу на підприємстві:

- 1) визначення мети та завдань системи контролінгу;
- 2) розробка системи показників, методик збору та обробки фінансово-економічної інформації та показників операційної діяльності;
- 3) визначення посадових осіб, що залучаються до створення комплексної системи контролінгу.

Етап 2 – запровадження інструментів контролінгу на підприємстві:

- 1) навчання персоналу фінансово-економічних відділів практичному застосуванню методів та інструментів контролінгу;
- 2) зміна системи документообігу, запровадження нових форм документів, які забезпечують управлінський облік;
- 3) модернізація програмного забезпечення бухгалтерського обліку з метою реалізації мети та завдань контролінгу.

Таблиця 1.1

Варіанти організації системи контролінгу на підприємстві

Організаційний варіант створення системи контролінгу	Переваги	Недоліки та ризики	Можливість / доцільність
Створення окремої служби	Чітке визначення повноважень та відповідальності, конкретних функцій та задач; можливість організації діяльності підприємства за принципом “центрів відповідальності”	Ризики перебільшення повноважень та дублювання функцій із відділами фінансів та планування; необґрунтоване збільшення показників, які контролюються	Великі за розміром підприємства, інтегровані структури корпоративного типу
Інтегрування у існуючі функції	Зміна реальної організаційної структури управління, її функцій без створення окремого підрозділу; економія витрат, пов’язаних із процесом управління	Нерозуміння функціональними керівниками принципів та задач системи контролінгу, що створюється; необхідність обов’язкового навчання як керівного персоналу, так і ключових співробітників	Підприємства різних організаційно- правових форм та сфер діяльності; можливість створення системи (служби) контролінгу при наявності кризових явищ в організації
Комбінація наведених вище варіантів	На топ-рівні створення штабу і формування стратегічних та тактичних задач системи контролінгу; на рівні профільних відділів – знання особливостей функціонування підприємства, раціональне методичне обґрунтування системи показників та інтеграція із наявною інформаційною системою організації	Порушення принципу єдиноначальності; нерозуміння керівниками функціональних підрозділів стратегічних та тактичних задач системи контролінгу на підприємстві	У формі штабу при вищих рівнях управління; існування системи (служби) контролінгу як консультативного органу чи посади у відділах планування, фінансів та бухгалтерії

Етап 3 – оцінка попередніх результатів та ефективності створення системи контролінгу, що передбачає визначення показників досягнення запланованих цілей та завдань системи контролінгу, оцінка ефективності.

Етап 4 – розробка та реалізація коригувальних заходів у процесі створення системи контролінгу на підприємстві:

- 1) зміна методик оцінки ефективності діяльності підприємства;
- 2) зміна показників оцінки ефективності діяльності підприємства, запровадження системи “Key Performance Indicators” (KPI);
- 3) підвищення ефективності документообігу на підприємстві.

Етап 5 – підготовка до переходу до комплексної системи контролінгу, яка передбачає:

- 1) оцінку можливостей створення підсистем оперативного, фінансового та стратегічного контролінгу на підприємстві;
- 2) імплементацію системи контролінгу, інтегрування фінансових показників та показників операційної діяльності підприємства;
- 3) функціонування системи контролінгу як ключової підсистеми організації;
- 4) подолання фінансової та інших локальних криз на підприємстві.

Ще одним фінансовим механізмом, який використовується у світовій практиці та може бути використаний українськими підприємствами, є селенг. Селенг – це грошово-майнова операція (різновидність лізингу), яка полягає у передачі власником його прав користування й розпорядження власністю (майном) селенг-фірмі за плату. Власник залишається власником переданого майна, і селенг-компанія повинна на його першу вимогу повернути майно. Майном автотранспортних підприємств можуть виступати цінні папери, земельні ділянки, будівлі, транспортні засоби тощо. За договором селенгу, через декілька років власник коштів або майна повинен одержати премію, сума якої значно перевищує суму початкового внеску (вартість внесеного майна), за рахунок прибуткових промислових інвестицій фірми, передання коштів у позику тощо.

Алгоритм застосування антикризових заходів на автотранспортному підприємстві представлений на рис. 1.8.



Рис. 1.8. Алгоритм застосування антикризових заходів на автотранспортному підприємстві

Першим кроком такого алгоритму є визначення методу застосування антикризових заходів, у результаті якого здійснюється збір необхідних даних для розрахунку фінансової стійкості на основі бухгалтерської звітності та розраховуються відповідні показники.

Якщо для підприємства притаманна стійка фінансова стійкість, то йому не загрожує банкрутство, тож підприємство не потребує подальших заходів. Отримані результати характеризують фінансовий стан підприємства і дають змогу визначити, які саме необхідно вжити антикризові заходи. Наприклад, якщо розрахунки показують сильну фінансову нестійкість (нестабільність),

то таке підприємство краще закрити або реорганізувати, щоб уникнути в подальшому збільшення збитків. Якщо розрахунки свідчать про появу фінансової нестійкості, то необхідно провести систему заходів, спрямованих на оздоровлення фінансового стану шляхом кредитування, реорганізації, в тому числі зміну організаційно правової форми підприємства, зміну форми власності чи системи управління тощо.

У процесі антикризового управління виникає потреба в ідентифікації та відокремленні суттєвих чинників ризику з метою підвищення ефективності процесу управління. Відокремимо два основні параметри оцінювання стадій кризи:

- ймовірність появи витрат (ймовірність появи кризи) – чим вона вища, тим суттєвіша стадія кризи;
- величина витрат (розмір можливого збитку) – чим вона більша, тим суттєвіша стадія кризи.

Розрахунок показників, представлених на рис. 1.8, дозволяє визначити межі фінансової стійкості підприємства і стадію кризи та провести аналогію з наявністю грошових коштів (ГК), позики (П), а також джерела витрат (В). При ідентифікації зони фінансової ситуації доцільним та достатнім, на думку [3], є використання такого трьохкомпонентного показника:

$$F = \{ГК, П, В\}, \quad (1.1)$$

де функція F визначається таким чином:

$$\begin{cases} F(x) = +1, \text{ якщо } x \geq 0, \\ F(x) = -1, \text{ якщо } x \leq 0. \end{cases} \quad (1.2)$$

Для аналізу кризи загальний фінансовий стан підприємства доцільно поділити на три зони. Характеристику фінансових зон та фінансового стану підприємства, який їм відповідає, подано у вигляді табл. 1.2.

Моральне старіння рухомого складу і втрата конкурентних переваг, а також значний відтік ресурсів при збільшенні кількості банкрутств – усі ці явища є причинами появи кризи на перших етапах її розвитку. Діагностика фінансового стану направлена на недопущення збою в системі розподілу

ресурсів та оптимізацію господарської діяльності підприємства. Завдяки діагностиці менеджерам легше виявити появу кризи або запобігти їй.

Таблиця 1.2

Характеристика стану автотранспортного підприємства під час кризи

Стан підприємства	Величина запасів та витрат	Стадія кризи	ГК	П	В	<i>F</i>
Фінансова стійкість	Мінімальна	Зародження та поява фінансової нестійкості	≥ 0	≥ 0	≥ 0	(1,1,1)
Поява фінансової нестійкості	Надлишкова	Стійка та хронічна фінансова нестійкість	< 0	≥ 0	≥ 0	(1,1,0)
Сильна фінансова нестійкість	Надмірна	Банкрутство підприємства	< 0	< 0	< 0	(0,0,0)

До методів діагностики появи кризових явищ можна віднести такі: моніторинг зовнішнього середовища; системний аналіз сигналів про можливі зміни стану і конкурентного статусу підприємства; аудит фінансового стану підприємства; аналіз кредитної політики заборгованості підприємства; визначення ризиків; оцінка поточного стану підприємства та прогнозування його можливого становища в майбутньому. Менеджери всіх рівнів повинні використовувати такі інструменти діагностування кризового стану (рис. 1.9).

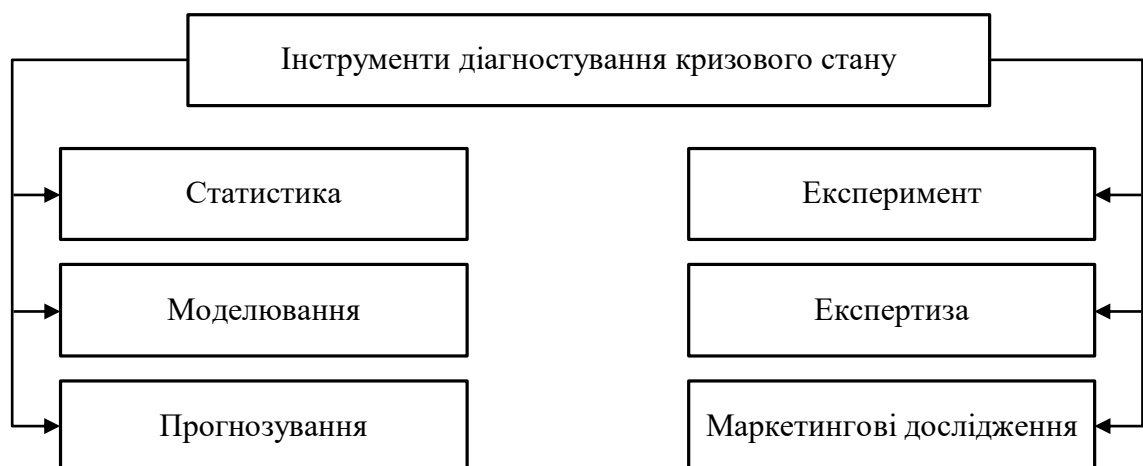


Рис. 1.9. Інструменти діагностування кризового стану
на автотранспортному підприємстві

Ці інструменти потрібно використовувати залежно від типу кризи та форми її прояву на підприємстві. Менеджери обов'язково повинні проводити на першій стадії кризи системний аналіз сигналів можливих змін конкурентного стану підприємства. При застосуванні цього методу на підприємстві менеджери можуть розглянути цілий ряд параметрів, які є індикаторами кризових явищ, виявити наростання перешкод виконання місії підприємства або навпаки говорити про розширення можливостей автотранспортного підприємства. Діагностика кризових явищ включає в себе комплекс методів, необхідних для оцінки поточного стану підприємства, виявлення причин погіршення кількісних та якісних показників діяльності підприємства.

Як правило, діагностика сама по собі не здатна вирішити цю проблему. Необхідно виявити та знищити причину кризового явища, вирівняти його негативні прояви та мінімізувати наслідки. Разом з такими заходами, як скорочення витрат, розширення асортименту, реструктуризація боргів, в умовах кризи виникає потреба у радикальних заходах щодо оздоровлення підприємства, реорганізації діяльності автотранспортного підприємства, стратегічних інноваційних змінах.

На другій стадії кризи – стійкої та хронічної фінансової нестійкості – проводиться реструктуризація автотранспортного підприємства, оскільки особливістю антикризового управління при цьому є підвищення складності управлінських процесів. Фінансова криза проявляється у нестачі коштів, зростанні простроченої кредиторської заборгованості, падінні попиту на послуги, розгубленістю персоналу та іншими негативними факторами.

Рівень вимог до керівництва, яке ухвалює найважливіші, стратегічні рішення, зростає в геометричній прогресії. Передбачаючи глибоку фінансову кризу, керівництво може прийняти рішення про припинення діяльності підприємства, або про проведення кардинальних змін, наприклад, реорганізації, реструктуризації. Успіх подолання криз залежить від вміння провідних менеджерів своєчасно вжити адекватних дій. Антикризові заходи на підприємстві часто зводяться до фінансового оздоровлення, проведення

реструктуризації кредиторської заборгованості. Хоча деякі підприємства, які мають значну кредиторську заборгованість, не завжди можуть вийти із “боргової ями”.

Управління автотранспортним підприємством в умовах фінансової кризи – це сукупність методів, направлених, з одного боку, на зменшення усіх статей витрат, збільшення надходження коштів на підприємство, необхідних для погашення боргів, а з іншого боку – на зростання обсягу перевезень і отримання відповідного прибутку. Значним є використання нових прийомів управління, які здатні кардинально змінити існуючу систему після реорганізації. До таких прийомів відносять використання ноу-хау, позиціонування послуг на ринку, оптимізацію кадрової роботи, досягнення високої якості, цінової політики тощо.

В умовах кризового становища найважливішим є скорочення одних витрат за рахунок збільшення інших, які можуть зробити підприємство прибутковим. Отже, необхідне швидке надходження коштів на підприємстві.

Роботи у вибраних стратегічних напрямках не можуть фінансуватися тільки за рахунок внутрішньої економії. Виникає необхідність використання позикових коштів зі сторони, що пов’язане з труднощами, оскільки фінансова криза для підприємства означає його фактичне банкрутство. Тому важливо визначити оптимальне співвідношення усіх засобів взаємодії, необхідних для того, щоб підприємство спочатку могло “залишитися на плаву”, а потім почати новий більш ефективний етап у своїй діяльності.

Основні методи подолання фінансової кризи на автотранспортному підприємстві включають:

- скорочення витрат;
- збільшення надходження коштів на підприємство;
- проведення реструктуризації кредиторської заборгованості;
- визначення стратегії розвитку підприємства;
- проведення реорганізації або реструктуризації підприємства.

Висновки до розділу 1. Приміські перевезення займають друге місце в Україні за масовістю після внутрішньоміських. У приміському сполученні автомобільним транспортом (автобусами) протягом 2018 р. перевезено 621 млн пасажирів. За даними Державної служби статистики України, для виду діяльності 49.31 “Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення” характерна збитковість – сумарний розмір чистого збитку підприємств перевищив розмір прибутку за видом діяльності. При цьому протягом 2010-2018 рр. частка збиткових підприємств суттєво зменшилася. Показники рентабельності як операційної, так і усієї діяльності підприємств мали від’ємне значення. Разом з тим, протягом 2010-2018 рр. збільшився обсяг капітальних інвестицій. У структурі капітальних інвестицій найбільша частка припадає на капіталовкладення в машини та обладнання. Особлива увага приділяється заміні зношеного транспорту на той, що відповідає сучасним вимогам (безпека, екологічність) сфери пасажирських перевезень.

Одним із напрямів залучення фінансових ресурсів для оновлення рухомого складу автотранспортного підприємства є лізинг. Сутність лізингу полягає у наданні на умовах оренди на середньо-і довгостроковий період транспортних засобів підприємствам-користувачам.

Лізинг дозволяє підприємству розпоряджатися засобами виробництва, в яких воно має потребу, не витрачаючи велику кількість фінансових ресурсів на їх придбання. Підприємство, яке використовує в своїй діяльності лізинг, отримує такі переваги: виключення необхідності відволікання значної кількості обігових коштів для придбання дорогих транспортних засобів і техніки, тобто користування своєрідним довгостроковим кредитом; тимчасове використання дорогих транспортних засобів і техніки дозволяє уникнути витрат на технічне обслуговування та ремонт старих; лізингові платежі відносяться на валові витрати виробництва та обігу; лізингові платежі не оподатковуються податком на додану вартість; при фінансовому лізингу лізингоодержувач має змогу придбати техніку чи устаткування за залишковою вартістю по закінченні лізингової угоди; лізинг не змінює

фінансову структуру підприємства (якою вона є в балансі). Позабалансове відображення операцій з лізингу дозволяє уникнути погіршення коефіцієнтів заборгованості (на відміну від залучення банківських позик).

Нестабільність економічного розвитку і викликане цим формування негативних тенденцій в роботі автотранспортних підприємств обумовлює необхідність моніторингу всіх складових діяльності для розроблення системи превентивних заходів, як головного елемента антикризового управління. В контексті вирішення зазначеної проблеми важливого значення набуває оцінювання антикризової стійкості підприємства за сукупністю показників. Своєчасне застосування антикризових заходів на відповідній стадії розвитку автотранспортного підприємства дозволить не лише уникнути банкрутства, але й запобігати кризовим ситуаціям у подальшій перспективі.

2. АНАЛІЗ ФІНАНСОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ ДІЯЛЬНОСТІ ПРАТ “АВТОТРАНС”

2.1. Характеристика фінансово-господарської діяльності підприємства

Приватне акціонерне товариство (ПрАТ) “Автотранс” спеціалізується на регулярних транспортних перевезеннях. Зокрема, підприємство виконує пасажирські перевезення за маршрутами Херсон – Олешки та Олешки – Гола Пристань. Місцезнаходження підприємства: 75100, Україна, Херсонська область, Олешківський район, м. Олешки, вул. Гвардійська, буд. 195.

Підприємство було засноване шляхом перетворення “Цюрупинського Автотранспортного підприємства 16545” на Відкрите акціонерне товариство “Цюрупинськ-автотранс” відповідно до Установчого рішення регіонального відділення ФДМ України по Херсонській області від 12.12.1995 р. Згідно із вимогами Закону України “Про акціонерні товариства”, на загальних зборах від 17.04.2013 р. прийнято рішення про зміну типу товариства на Публічне акціонерне товариство “Цюрупинськ-автотранс”. Згідно із вимогами Закону України “Про акціонерні товариства” 21.04.2017 р. загальними зборами акціонерів прийнято рішення змінити тип і назву товариства на Приватне акціонерне товариство “Автотранс” [47].

Організаційна структура підприємства являє собою цілісний майновий комплекс, який займається перевезенням пасажирів та ремонтом власного рухомого складу. Дочірніх підприємств, філій та представництв підприємство не має. Основні види діяльності підприємства:

- 49.31 “Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення”;
- 45.19 “Торгівля іншими автотранспортними засобами”;
- 45.20 “Технічне обслуговування та ремонт автотранспортних засобів”.

Дані про середньооблікову чисельність працівників та фонд оплати у 2017-2019 рр. представлені у табл. 2.1.

Таблиця 2.1

**Середньооблікова чисельність працівників
та фонд оплати праці ПрАТ “Автотранс”**

Показник	2017	2018	2019
Середньооблікова чисельність працівників облікового складу, осіб	33	41	59
Фонд оплати праці, тис. грн	1 465,30	2 032,92	3 072,00

Середньооблікова чисельність працівників облікового складу протягом аналізованого періоду зростала: у 2018 р. збільшилася на 8 осіб; у 2019 р. – на 18 осіб у порівнянні з попереднім роком. Фонд оплати праці у 2018 р. збільшився на 567,62 тис. грн, у 2019 р. – на 1 039,08 тис. грн у порівнянні з попереднім роком. Місячні витрати на оплату праці у розрахунку на одного працівника підприємства складали: у 2017 р. – 3 700,25 грн; у 2018 р. – 4 131,95 грн; у 2019 р. – 4 338,98 грн. Кадрова програма ПрАТ “Автотранс” спрямована на забезпечення рівня кваліфікації працівників операційним потребам. Збільшення чисельності працівників у 2020 р. не планувалося.

Інформація про придбання, списання та вибуття активів наведена у табл. 2.2. Як свідчать дані, найбільше активів, а саме транспортних засобів, було придбано та вибуло у 2019 р.

Таблиця 2.2

Придбання, вибуття та відчуження активів ПрАТ “Автотранс”

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Придбано активів, тис. грн	7,00	31,00	175,00	76,00	71,00	4 833,24
Списано активів, тис. грн	16,00	-	11,00	50,00	-	-
Вибуло активів, тис. грн	-	-	-	-	187,00	228 958,57

Залишкова (балансова) вартість основних засобів підприємства станом на кінець 2019 р. складала 850,00 тис. грн, у т.ч.:

- будівлі та споруди – 667,00 тис. грн;
- транспортні засоби – 164,00 тис. грн;
- інші – 19,00 тис. грн.

Впродовж 2017-2019 рр. залишкова (балансова) вартість основних засобів мала стійку тенденцію до зниження. Так, на початок 2017 р. вартість основних засобів складала 5 692,00 тис. грн, і протягом року зменшилася на 1 797,00 тис. грн (31,57 %). Протягом 2018 р. вартість основних засобів зменшилася на 1 132,00 тис. грн (29,06 %), а протягом 2019 р. – ще на 1 913,00 тис. грн (69,24 %).

Структура основних засобів ПрАТ “Автотранс” протягом 2017-2019 рр. представлена на рис. 2.1.

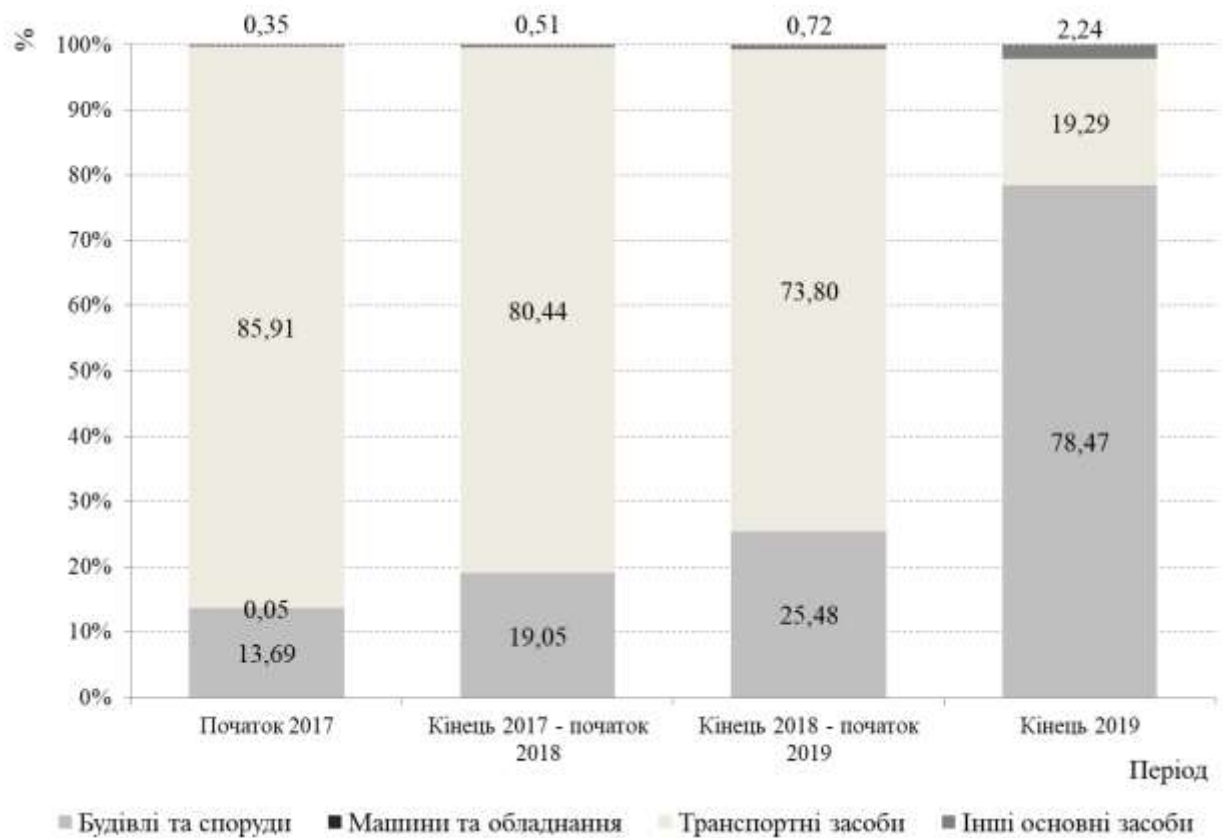


Рис. 2.1. Структура основних засобів ПрАТ “Автотранс”
протягом 2017-2019 рр.

Як видно з рис. 2.1, протягом 2017-2019 рр. структура основних засобів підприємства зазнала суттєвих змін. Так, на початок 2017 р. майже 86 % вартості основних засобів склали транспортні засоби, 13,7 % – будівлі та споруди, 0,35 % – машини та обладнання, 0,05 % – інші основні засоби. На кінець 2017 – початок 2018 р. частка транспортних засобів зменшилася до

80,44 %, частка будівель та споруд зросла до 19,05 %, частка інших основних засобів – до 0,51 %. На кінець 2018 – початок 2019 р. частка транспортних засобів зменшилася до 73,80 %, частка будівель та споруд зросла до 25,48 %, частка інших основних засобів – до 0,72 %. На кінець 2019 р. транспортні засоби складали 19,29 % від вартості основних засобів, будівлі та споруди – 78,47 %, інші основні засоби – 2,24 %.

Основні засоби ПрАТ “Автотранс” знаходяться на території власної промислової бази підприємства. Термін використання основних засобів: будівлі та споруди – 21 рік; транспортні засоби – 6 років; силові машини та обладнання – 6 років; інші основні засоби – 13 років. Знос основних засобів: будівлі та споруди – 80 %, транспортні засоби – 85 %, силові машини та обладнання – 84 %, офісне обладнання та інвентар – 85 %. Орендованих основних засобів підприємство не має, усі основні засоби є власністю ПрАТ “Автотранс”.

Протягом 2017-2019 рр. у складі майна підприємства обліковуються незавершені капітальні інвестиції в розмірі 382,00 тис. грн та довгострокові фінансові інвестиції в розмірі 18,00 тис. грн.

Проблеми, які впливають на діяльність підприємства:

- наявність сильного конкурента ТОВ СП “ЯМАК” (м. Олешки) з більш пасажировмістким транспортом, з великою кількістю автобусних маршрутів по Олешківському та Голопристанському районах Херсонської області;
- залежність від законодавчих та економічних обмежень щодо перевезення пільгових категорій пасажирів.

У разі можливості підвищувати тарифи до економічно обґрунтованого рівня, підприємство зможе поновити рухомий склад, що значно поліпшить якість послуг перевезення.

Зареєстрований (пайовий) капітал ПрАТ “Автотранс” розподілений на 1 039 800 простих бездокументарних іменних акцій, номінальною вартістю 0,25 грн кожна. Загальна номінальна вартість акцій – 259 950, 00 грн. Акції на фондову біржу не виставлялись, до лістингу не включені, інші цінні папери

не випускались. Акціонерами підприємства є 185 фізичних осіб.

Розрахункова вартість чистих активів підприємства у 2018 р. складала –1 731,00 тис. грн, а у 2019 р. знизилася до –2 281,00 тис. грн. Розрахункова вартість чистих активів є меншою за скоригований статутний капітал. Це не відповідає вимогам статті 155 п. 3 Цивільного кодексу України (якщо після закінчення другого та кожного наступного фінансового року вартість чистих активів акціонерного товариства виявиться меншою від статутного капіталу, товариство зобов'язане оголосити про зменшення свого статутного капіталу та зареєструвати відповідні зміни до статуту у встановленому порядку) [51].

Характеристика майнового стану підприємства наведена у табл. 2.3. На початок 2017 р. загальна вартість майна складала 6 577,00 тис. грн, у т.ч.: необоротні активи – 6 092,00 тис. грн; оборотні активи – 485,00 тис. грн. Протягом року вартість майна зменшилася на 1 858,00 тис. грн (28,25 %), у т.ч.: вартість необоротних активів зменшилася на 1 797,00 тис. грн (29,50 %); оборотних активів – на 61,00 (12,58 %). Протягом 2018 р. вартість майна зменшилася на 947,00 тис. грн (20,07 %). При цьому вартість необоротних активів зменшилася на 1 132,00 тис. грн (26,36 %), натомість як вартість оборотних активів зросла на 185,00 тис. грн (43,63 %). Протягом 2019 р. вартість майна зменшилася на 2 098,00 тис. грн (55,62 %), у т.ч.: вартість необоротних активів – на 1 912,00 тис. грн (60,45 %); оборотних активів – на 186,00 тис. грн (30,54 %).

Коефіцієнт співвідношення оборотних і необоротних активів протягом аналізованого періоду зростав. Так, на початок 2017 р. показник дорівнював 0,08 – це означає, що на кожну гривню необоротних активів припадало 0,08 грн оборотних. Станом на кінець 2019 р. показник складав 0,34, тобто на кожну гривню необоротних активів припадало вже 0,34 грн оборотних.

Склад і динаміка оборотних активів підприємства наведена у табл. 2.4. Станом на початок 2017 р. оборотні активи склалися з виробничих запасів, дебіторської заборгованості за роботи, послуги, дебіторської заборгованості за розрахунками, іншої поточної дебіторської заборгованості, грошових

коштів та їх еквівалентів, витрат майбутніх періодів. Вартість виробничих запасів складала 169,00 тис. грн. Протягом року вона зменшилася на 62,00 тис. грн (36,69 %). Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги складала 284,00 тис. грн, а її розмір залишався незмінним до початку 2019 р. включно. Дебіторська заборгованість за розрахунками за виданими авансами складала 5,00 тис. грн та збільшилася протягом року на 4,00 тис. грн (80 %). Інша поточна дебіторська заборгованість складала 16,00 тис. грн та протягом року зменшилася на 2,00 тис. грн (12,5 %). Грошові кошти та їх еквіваленти склали 10,00 тис. грн, а їх розмір залишався незмінним до початку 2018 р. включно. Витрати майбутніх періодів на початок 2017 р. склали 1 тис. грн.

Протягом 2018 р. вартість виробничих запасів зросла на 37,00 тис. грн (34,58 %). Дебіторська заборгованість за розрахунками за виданими авансами збільшилася втричі. Інша поточна дебіторська заборгованість збільшилася на 1 тис. грн (7,14 %). Грошові кошти та їх еквіваленти збільшилися протягом року на 129,00 тис. грн, або у 13,9 рази.

На початок 2019 р. вартість виробничих запасів складала 144,00 тис. грн та збільшилася протягом року на 70,00 тис. грн (48,61 %). Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги зменшилася на 281,00 тис. грн (98,94 %). Дебіторська заборгованість за розрахунками за виданими авансами зросла на 52,00 тис. грн, або у 2,93 рази. Також протягом року у підприємства виникла дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом, і складала на кінець року 10,00 тис. грн. Інша поточна дебіторська заборгованість зросла протягом року на 11,00 тис. грн (73,33 %). Грошові кошти та їх еквіваленти зменшилися на 49,00 тис. грн (35,25 %). Витрати майбутніх періодів станом на кінець року склали 1 тис. грн.

Структура оборотних активів ПрАТ “Автотранс” та її зміни протягом 2017-2019 рр. представлена на рис. 2.2. Як видно з гістограми, структура оборотних активів підприємства протягом аналізованого періоду зазнала суттєвих змін, а саме: питома вага дебіторської заборгованості за товари, роботи, послуги зменшилася з 58,56 % до 0,71 %; питома вага виробничих

Таблиця 2.3

Характеристика майнового стану ПрАТ “Автотранс”

Показник	2017		2018		2019		Абсолютні відхилення, тис. грн			Відносні відхилення, %		
	на початок року	на кінець року	на початок року	на кінець року	на початок року	на кінець року	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Майно всього, тис. грн	6 577,00	4 719,00	4 719,00	3 772,00	3 772,00	1 674,00	-1 858,00	-947,00	-2 098,00	-28,25	-20,07	-55,62
у т.ч. Необоротні активи	6 092,00	4 295,00	4 295,00	3 163,00	3 163,00	1 251,00	-1 797,00	-1 132,00	-1 912,00	-29,50	-26,36	-60,45
Оборотні активи	485,00	424,00	424,00	609,00	609,00	423,00	-61,00	185,00	-186,00	-12,58	43,63	-30,54
Коефіцієнт співвідношення оборотних і необоротних активів	0,08	0,10	0,10	0,19	0,19	0,34	0,02	0,09	0,15	24,00	95,04	75,62

Таблиця 2.4

Склад і динаміка оборотних активів ПрАТ “Автотранс”

Показник	Абсолютні значення, тис. грн						Відхилення (збільшення +, зменшення -)					
	2017		2018		2019		абсолютні, тис. грн			відносні, %		
	на початок року	на кінець року	на початок року	на кінець року	на початок року	на кінець року	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Разом оборотні активи	485,00	424,00	424,00	609,00	609,00	423,00	-61,00	185,00	-186,00	-12,58	43,63	-30,54
у т.ч.: Виробничі запаси	169,00	107,00	107,00	144,00	144,00	214,00	-62,00	37,00	70,00	-36,69	34,58	48,61
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	284,00	284,00	284,00	284,00	284,00	3,00			-281,00			-98,94
Дебіторська заборгованість за розрахунками за виданими авансами	5,00	9,00	9,00	27,00	27,00	79,00	4,00	18,00	52,00	80,00	200,00	192,59
Дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом						10,00			10,00			100,00
Інша поточна дебіторська заборгованість	16,00	14,00	14,00	15,00	15,00	26,00	-2,00	1,00	11,00	-12,50	7,14	73,33
Грошові кошти та їх еквіваленти	10,00	10,00	10,00	139,00	139,00	90,00		129,00	-49,00		1 290,00	-35,25
Витрати майбутніх періодів	1,00					1,00	-1,00		1,00	-100,00		100,00

запасів зростає з 34,85 % до 50,59 %; питома вага дебіторської заборгованості за розрахунками за виданими авансами зростає з 1,03 % до 18,68 %; питома вага грошових коштів та їх еквівалентів збільшилася з 2,06 % до 21,28 %.

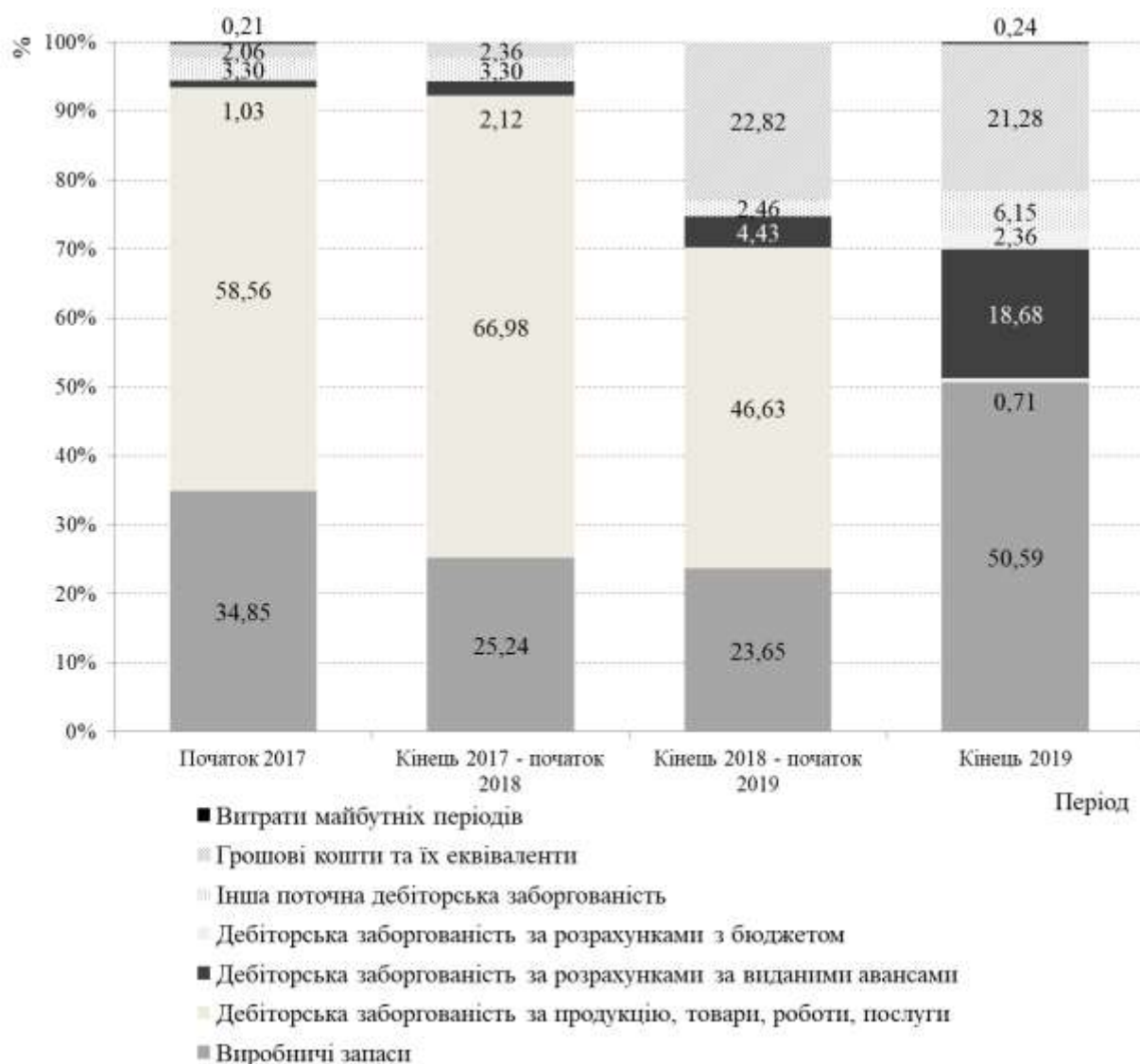


Рис. 2.2. Структура оборотних активів ПрАТ “Автотранс” протягом 2017-2019 рр.

Формування майна здійснюється, зазвичай, за рахунок різних джерел: власного капіталу підприємства, залучених і позичених фінансових ресурсів. Власний капітал відображає ту частину активів підприємства, що залишається після виконання ним зобов’язань. Залучені ресурси – це кошти, які не належать підприємству, але внаслідок діючої системи розрахунків постійно перебувають в його обігу. Формуються вони за рахунок усіх видів

кредиторської заборгованості підприємства. Позичені ресурси – це кошти, які одержує підприємство на визначений термін, на умовах повернення та за встановлену плату. Формуються вони, переважно, за рахунок коротко- й довгострокових кредитів банків. Склад і динаміка джерел формування майна ПрАТ “Автотранс” представлені у табл. 2.5.

На початок 2017 р. розмір власного капіталу складав 836,00 тис. грн. Протягом року власний капітал зменшився на 1 706,00 тис. грн (у 2,04 рази) та набув від’ємного значення. Від’ємне значення власного капіталу свідчить про те, що на підприємстві немає власного капіталу і весь обсяг майна створений за рахунок залучених та позичених коштів. У цьому випадку виникає ситуація, коли позиковий капітал є більшим за активи підприємства і як наслідок збільшується ризик ймовірності банкрутства. Протягом 2018-2019 рр. від’ємне значення власного капіталу продовжувало збільшуватися: на кінець 2018 р. власний капітал підприємства складав -1 731,00 тис. грн; на кінець 2019 р. – -2 281,00 тис. грн.

Сума довгострокових зобов’язань і забезпечень протягом аналізованого періоду залишалася незмінною та складала 1 960,00 тис. грн. Довгострокові зобов’язання і забезпечення ПрАТ “Автотранс” складаються із суми інших довгострокових зобов’язань (фінансова допомога, отримана на зворотній основі, а також відстрочена заборгованість з податків, зборів та обов’язкових платежів на період, що перевищує дванадцять місяців з дати балансу).

Розмір поточних зобов’язань і забезпечень протягом аналізованого періоду щороку зменшувався. Так, на початок 2017 р. поточні зобов’язання і забезпечення складали 3 781,00 тис. грн, на початок 2018 р. – 3 629,00 тис. грн, на початок 2019 р. – 3 543,00 тис. грн, на кінець 2019 р. – 1 995,00 тис. грн. Коефіцієнт співвідношення власних та залучених джерел формування майна на початок 2017 р. дорівнював 0,15. Це означає, що в розрахунку на одну гривню зобов’язань підприємства припадало 0,15 грн власного капіталу. Протягом наступних трьох років коефіцієнт мав від’ємне значення і щороку зменшувався.

Склад та динаміка власного капіталу представлені у табл. 2.6. Власний капітал підприємства складається із зареєстрованого (пайового) капіталу, капіталу у дооцінках та нерозподіленого прибутку (непокритого збитку). Розмір зареєстрованого (пайового) капіталу протягом аналізованого періоду складав 260,00 тис. грн і залишався незмінним. Капітал у дооцінках у 2017 р. складав 6 284,00 тис. грн, у 2018 р. його розмір збільшився до 6 977,00 тис. грн і залишався незмінним до кінця 2019 р. Зростання пов'язане із дооцінкою необоротних активів. Непокритий збиток на початок 2017 р. складав 5 708,00 та протягом аналізованого періоду щороку зростає: на початок 2018 р. розмір непокритого збитку становив 7 414,00 тис. грн; на початок 2019 р. – 8 968,00 тис. грн; на кінець 2019 р. – 9 518,00 тис. грн. Таким чином, основною причиною від'ємного власного капіталу є наявність непокритого збитку, розмір якого з кожним роком збільшується.

Склад та динаміка зобов'язань ПрАТ “Автотранс” представлені у табл. 2.7. На початок 2017 р. загальний розмір зобов'язань підприємства складав 5 741,00 тис. грн, у т.ч.: інші довгострокові зобов'язання – 1 960,00 тис. грн; поточна кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги – 181,00 тис. грн; поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з бюджетом – 108,00 тис. грн; за розрахунками зі страхування – 20,00 тис. грн; за розрахунками з оплати праці – 93,00 тис. грн; інші поточні зобов'язання – 3 379,00 тис. грн. Протягом 2017 р. поточна кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги збільшилася на 21,00 тис. грн (11,6 %), поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з оплати праці – на 90,00 тис. грн (96,77 %). Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками зі страхування залишилася незмінною, поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з бюджетом зменшилася на 15,00 тис. грн (13,89 %), інші поточні зобов'язання зменшилися на 248,00 тис. грн (7,34 %).

Протягом 2018 р. поточна кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги збільшилася на 54,00 тис. грн (26,73 %), за розрахунками з бюджетом – на 2,00 тис. грн (2,15 %), інші поточні зобов'язання – на 19,00

Таблиця 2.5

Склад та динаміка джерел формування майна ПрАТ “Автотранс”

Показник	Абсолютні значення, тис. грн						Відхилення (збільшення +, зменшення -)					
	2017		2018		2019		абсолютні, тис. грн			відносні, %		
	на початок року	на кінець року	на початок року	на кінець року	на початок року	на кінець року	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Джерела формування майна всього, тис. грн	6 577,00	4 719,00	4 719,00	3 772,00	3 772,00	1 674,00	-1 858,0	-947,00	-2 098,0	-28,25	-20,07	-55,62
у т.ч. Власний капітал	836,00	-870,00	-870,00	-1 731,00	-1 731,00	-2 281,00	-1 706,0	-861,00	-550,00	-204,07	98,97	31,77
Довгострокові зобов'язання і забезпечення	1 960,00	1 960,00	1 960,00	1 960,00	1 960,00	1 960,00						
Поточні зобов'язання і забезпечення	3 781,00	3 629,00	3 629,00	3 543,00	3 543,00	1 995,00	-152,00	-86,00	-1 548,0	-4,02	-2,37	-43,69
Коефіцієнт співвідношення власних та залучених джерел формування майна	0,15	-0,16	-0,16	-0,31	-0,31	-0,58	-0,30	-0,16	-0,26	-206,90	102,07	83,35

Таблиця 2.6

Склад та динаміка власного капіталу ПрАТ “Автотранс”

Показник	Абсолютні значення, тис. грн						Відхилення (збільшення +, зменшення -)					
	2017		2018		2019		абсолютні, тис. грн			відносні, %		
	на початок року	на кінець року	на початок року	на кінець року	на початок року	на кінець року	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Разом власний капітал	836,00	-870,00	-870,00	-1 731,00	-1 731,00	-2 281,00	-1 706,0	-861,00	-550,00	-204,07	98,97	31,77
Зареєстрований (пайовий) капітал	260,00	260,00	260,00	260,00	260,00	260,00						
Капітал у дооцінках	6 284,00	6 284,00	6 284,00	6 977,00	6 977,00	6 977,00		693,00			11,03	
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	-5 708,00	-7 414,00	-7 414,00	-8 968,00	-8 968,00	-9 518,00	-1 706,0	-1 554,0	-550,00	29,89	20,96	6,13

Таблиця 2.7

Склад та динаміка зобов'язань ПрАТ “Автотранс”

Показник	Абсолютні значення, тис. грн						Відхилення (збільшення +, зменшення -)					
	2017		2018		2019		абсолютні, тис. грн			відносні, %		
	на початок року	на кінець року	на початок року	на кінець року	на початок року	на кінець року	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Разом зобов'язання	5 741,00	5 589,00	5 589,00	5 503,00	5 503,00	3 955,00	-152,00	-86,00	-1 548,0	-2,65	-1,54	-28,13
Інші довгострокові зобов'язання	1 960,00	1 960,00	1 960,00	1 960,00	1 960,00	1 960,00						
Поточна кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги	181,00	202,00	202,00	256,00	256,00	220,00	21,00	54,00	-36,00	11,60	26,73	-14,06
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з бюджетом	108,00	93,00	93,00	95,00	95,00	93,00	-15,00	2,00	-2,00	-13,89	2,15	-2,11
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками зі страхування	20,00	20,00	20,00	7,00	7,00	21,00		-13,00	14,00		-65,00	200,00
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з оплати праці	93,00	183,00	183,00	35,00	35,00	88,00	90,00	-148,00	53,00	96,77	-80,87	151,43
Інші поточні зобов'язання	3 379,00	3 131,00	3 131,00	3 150,00	3 150,00	1 573,00	-248,00	19,00	-1 577,0	-7,34	0,61	-50,06

тис. грн (0,61 %). Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками зі страхування зменшилася на 13,00 тис. грн (65 %), за розрахунками з оплати праці – на 148,00 тис. грн (80,87 %). Протягом 2019 р. поточна кредиторська заборгованість за розрахунками зі страхування зросла на 14,00 тис. грн (або у 3 рази), за розрахунками з оплати праці – на 53,00 тис. грн (у 2,5 рази). При цьому інші поточні зобов'язання зменшилися на 1 577,00 тис. грн (50,06 %), поточна кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги – на 36,00 тис. грн (14,06 %), поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з бюджетом – на 2,00 тис. грн (2,11 %).

Структура зобов'язань ПрАТ “Автотранс” та її зміни протягом 2017-2019 рр. представлена на рис. 2.3.

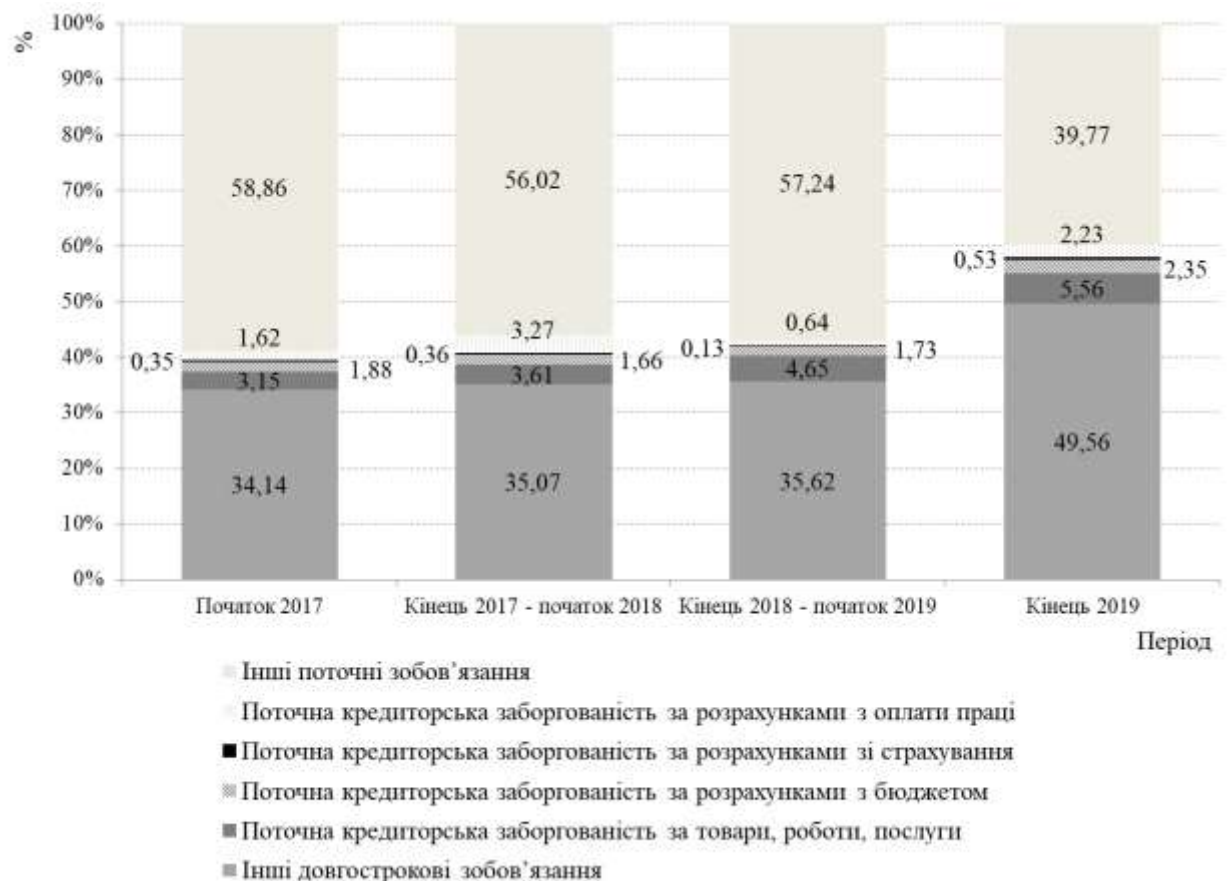


Рис. 2.3. Структура зобов'язань ПрАТ “Автотранс”
протягом 2017-2019 рр.

Структура зобов'язань підприємства протягом аналізованого періоду не зазнала суттєвих змін. На початок 2017 р. 58,86 % зобов'язань складала

інші поточні зобов'язання. Протягом наступних трьох років їх питома вага зменшилася до 39,77 %. Інші довгострокові зобов'язання на початок 2017 р. склали 34,14 % від загального розміру зобов'язань, на кінець 2019 р. – 49,56 %. Уся поточна кредиторська заборгованість станом на початок 2017 р. складала 7 %, на кінець 2019 р. – 10,67 %.

Таким чином, для фінансово-господарської діяльності підприємства характерні такі особливості:

- балансова вартість основних засобів ПрАТ “Автотранс” має стійку тенденцію до зниження; середній ступінь зносу основних засобів – 83,5 %; питома вага транспортних засобів у структурі основних засобів протягом 2017-2019 рр. зменшилася з 85,91 % до 19,29 %;

- підприємство потребує оновлення рухомого складу, що дозволить поліпшити якість послуг перевезення;

- розрахункова вартість чистих активів ПрАТ “Автотранс” є від'ємною та меншою за скоригований статутний капітал;

- у структурі майна збільшилася частка оборотних активів, натомість як частка необоротних активів скоротилася; на кінець 2019 р. оборотні активи складаються з виробничих запасів (50,59 %), дебіторської заборгованості (27,90 %), грошових коштів та їх еквівалентів (21,28 %), витрат майбутніх періодів (0,24 %);

- у зв'язку із наявністю непокритого збитку, розмір якого щороку зростає, власний капітал має від'ємне значення; це означає, що підприємство фактично не має власного капіталу і весь обсяг майна створений за рахунок залучених та позичених коштів;

- позиковий капітал перевищує розмір активів підприємства, у зв'язку з чим існує великий ризик банкрутства підприємства;

- розмір довгострокових зобов'язань і забезпечень протягом 2017-2019 рр. залишався незмінним, натомість як поточні зобов'язання і забезпечення щороку зменшувалися; на кінець 2019 р. поточні зобов'язання складаються з інших поточних зобов'язань (78,85%), поточної кредиторської заборгованості

за товари, роботи, послуги (11,03 %), поточної кредиторської заборгованості за розрахунками з бюджетом (4,66 %), з оплати праці (4,41 %), зі страхування (1,05 %); протягом аналізованого періоду структура зобов'язань не зазнала суттєвих змін.

2.2. Аналіз рівня й динаміки фінансових результатів

Головною метою створення й подальшої діяльності будь-якого суб'єкта господарювання, незалежно від виду його діяльності чи форми власності, є отримання прибутку. Згідно зі Положенням (стандартом) бухгалтерського обліку 3 “Звіт про фінансові результати”, прибуток – це сума, на яку доходи перевищують пов'язані з ними витрати. Водночас, збиток – це перевищення суми витрат над сумою доходу, для отримання якого були здійснені ці витрати. Прибуток та збиток відображають кінцевий фінансовий результат діяльності підприємства. Фінансовий результат є одним із найважливіших економічних показників, який узагальнює усі результати господарської діяльності та надає комплексну оцінку ефективності цієї діяльності.

Інформацію про рівень і динаміку фінансових результатів підприємства містить форма № 2 “Звіт про фінансові результати. Результати розрахунків відхилень представлені у табл. 2.8.

Протягом 2017-2019 рр. чистий дохід ПрАТ “Автотранс” від реалізації послуг щороку зростає. У 2017 р. чистий дохід складає 4 713,00 тис. грн; у 2018 р. розмір чистого доходу збільшився на 1 184,00 тис. грн (25,12 %), а у 2019 р. – 2 040,00 тис. грн (34,59 %). Собівартість наданих послуг у 2017 р. складала 6 918,00 тис. грн; у 2018 р. собівартість зросла на 1 420,00 тис. грн (20,53 %), а у 2019 р. – на 1 008,00 тис. грн (12,09 %). Як бачимо, собівартість наданих послуг суттєво перевищує чистий дохід від реалізації, внаслідок чого підприємство отримує валовий збиток. Розмір валового збитку у 2017 р. складає 2 205,00 тис. грн; у 2018 р. валовий збиток збільшився на 236,00 тис.

грн (10,70 %), проте у 2019 р. зменшився на 1 032,00 тис. грн (42,28 %). На зменшення розміру валового прибутку ПрАТ “Автотранс” у 2018 р. вплинуло перевищення темпу зростання собівартості над темпом зростання чистого доходу від реалізації послуг. Натомість у 2019 р., у зв’язку з перевищенням темпу зростання чистого доходу над собівартість наданих послуг, валовий прибуток збільшився.

Інші операційні доходи підприємства у 2017 р. складали 1 191,00 тис. грн; у 2018 р. ці доходи збільшилися на 536,00 тис. грн (45,00 %), а 2019 р. зменшилися на 285,00 тис. грн (16,50 %). Адміністративні витрати протягом 2017-2019 рр. мали тенденцію до зростання. Так, у 2017 р. адміністративні витрати складали 362,00 тис. грн, у 2018 р. їх розмір збільшився на 150,00 тис. грн (41,44 %), у 2019 р. – на 102,00 тис. грн (19,92 %). Витрати на збут, згідно із даними фінансової звітності підприємства [47], у 2017 та 2019 рр. не були здійснені, а у 2018 р. ці витрати складали 9,00 тис. грн. Інші операційні витрати протягом аналізованого періоду мали тенденцію до зменшення: у 2017 р. складали 154,00 тис. грн; у 2018 р. – 65,00 тис. грн; у 2019 р. – 19,00 тис. грн. Фінансовим результатом від операційної діяльності підприємства був збиток. У 2017 р. розмір збитку від операційної діяльності складав 1 530,00 тис. грн, у 2018 р. – 1 300,00 тис. грн, у 2019 р. – 600,00 тис. грн.

Інші фінансові доходи підприємство отримувало лише у 2017 р. – у розмірі 28,00 тис. грн. Інші доходи за 2017 р. складали 29,00 тис. грн, за 2018 р. – 26,00 тис. грн, за 2019 р. – 55,00 тис. грн. Фінансових витрат протягом аналізованого періоду підприємство не мало. Інші витрати у 2017 р. складали 233,00 тис. грн, у 2018 р. – 280,00 тис. грн, у 2019 р. – 5,00 тис. грн.

Фінансовим результатом до оподаткування був збиток у розмірі: за 2017 р. – 1 706,00 тис. грн; за 2018 р. – 1 554,00 тис. грн; за 2019 р. – 550,00 тис. грн. Витрат і доходів з податку на прибуток підприємство не мало, тому чистий фінансовий результат (збиток) дорівнює фінансовому результату до оподаткування. Розмір чистого збитку у 2018 р. зменшився на 152,00 тис. грн (8,91 %), у 2019 р. – 1 004,00 на тис. грн (64,61 %).

Таблиця 2.8

Аналіз складу, рівня і динаміки фінансових результатів ПрАТ “Автотранс”

Стаття	2017	2018	2019	Абсолютні відхилення, тис. грн (збільшення +, зменшення -)		Відносні відхилення, % (збільшення +, зменшення -)	
				2018 до 2017	2019 до 2018	2018 до 2017	2019 до 2018
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	4 713,00	5 897,00	7 937,00	1 184,00	2 040,00	25,12	34,59
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	-6 918,00	-8 338,00	-9 346,00	1 420,00	1 008,00	20,53	12,09
Валовий прибуток (збиток)	-2 205,00	-2 441,00	-1 409,00	236,00	-1 032,00	10,70	-42,28
Інші операційні доходи	1 191,00	1 727,00	1 442,00	536,00	-285,00	45,00	-16,50
Адміністративні витрати	-362,00	-512,00	-614,00	150,00	102,00	41,44	19,92
Витрати на збут		-9,00		9,00	-9,00	-	-100,00
Інші операційні витрати	-154,00	-65,00	-19,00	89,00	46,00	-57,79	-70,77
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	-1 530,00	-1 300,00	-600,00	-230,00	-700,00	-15,03	-53,85
Інші фінансові доходи	28,00			-28,00		-100,00	-
Інші доходи	29,00	26,00	55,00	-3,00	29,00	-10,34	111,54
Фінансові витрати						-	-
Інші витрати	-233,00	-280,00	-5,00	47,00	-275,00	20,17	-98,21
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	-1 706,00	-1 554,00	-550,00	-152,00	-1 004,00	-8,91	-64,61
Витрати (дохід) з податку на прибуток						-	-
Чистий фінансовий результат: збиток	-1 706,00	-1 554,00	-550,00	-152,00	-1 004,00	-8,91	-64,61

Як показали результати аналізу, внаслідок перевищення суми витрат над сумою доходів, результатом діяльності ПрАТ “Автотранс” протягом усього аналізованого періоду є збиток. Вважаємо за необхідно детальніше дослідити структуру операційних витрат підприємства. Узагальнені вихідні дані для аналізу структури операційних витрат за економічними елементами містить форма № 2 фінансової звітності “Звіт про фінансові результати”, а саме розділ II “Елементи операційних витрат”. За цими даними зокрема можна визначити, до якого типу належить підприємство за переважанням використовуваних ресурсів (матеріало-, трудо- чи фондомістке). Також на основі цього аналізу визначають найактуальніші для підприємства напрямки зниження собівартості.

Структура операційних витрат підприємства та її зміни протягом 2017-2019 рр. представлена на рис. 2.4.



Рис. 2.4. Структура операційних витрати ПрАТ “Автотранс”

У структурі операційних витрат найбільшу питому мають матеріальні затрати. Частка матеріальних затрат у 2017-2018 рр. складала приблизно

47,66 %, однак у 2019 р. вона зменшилася до 39,81 %. Натомість збільшилася частка витрат на оплату праці та відрахувань на соціальні заходи. У 2017 р. витрати на оплату праці складали 19,69 %, відрахування на соціальні заходи – 4,12 % усіх операційних витрат. У 2018 р. питома вага витрат на оплату праці збільшилася до 22,78 %, відрахувань на соціальні заходи – до 5,03 %. У 2019 р. витрати на оплату праці складали 30,78 %, відрахування на соціальні заходи – 6,45 %. Частка амортизаційних відрахувань та інших операційних витрат протягом аналізованого періоду зменшилася. У 2017 р. амортизаційні відрахування складали 21,75 % від операційних витрат, у 2018 р. – 20,46 %, у 2019 р. – 19,10 %. Інші операційні витрати у 2017 р. складали 6,89 %, у 2018 р. – 3,96 %, у 2019 р. – 3,85 %.

Отже, процес надання послуг підприємством ПрАТ “Автотранс” можна одночасно віднести і до матеріало-, і до трудомісткого (сумарна частка витрат на оплату трудових ресурсів у 2019 р. складала 37,24 %). Як абсолютний розмір, так і питома вага витрат на оплату праці та соціальні відрахування протягом аналізованого періоду зростали.

2.3. Кореляційно-регресійний аналіз прибутку

Мета кореляційно-регресійного аналізу полягає у побудові економіко-математичної моделі у вигляді рівняння регресії, що виражає залежність результативної ознаки від однієї або декількох ознак-факторів, та оцінка ступеня щільності зв'язку [35]. Розрахунки на основі регресійних моделей підвищують ступінь точності аналізу. Для ПрАТ “Автотранс” є актуальною побудова економіко-математичної моделі, яка б дозволила детальніше дослідити прибуток підприємства та визначити основні фактори впливу на нього.

Першим етапом процесу моделювання є вибір результативної ознаки (показника) та відбір суттєвих ознак-факторів, які будуть включені в модель.

Результативною ознакою (показником) обрано чистий прибуток. Факторами впливу на рівень чистого прибутку підприємства є:

- собівартість наданих послуг;
- адміністративні витрати;
- витрати на збут;
- інші операційні витрати;
- інші витрати.

Зведені дані для проведення кореляційно-регресійного аналізу впливу факторних величин на чистий прибуток ПрАТ “Автотранс” представлено у табл. 2.9.

Таблиця 2.9

Зведені дані для кореляційно-регресійного аналізу

Рік	Чистий прибуток (збиток)	Собівартість наданих послуг	Адміністративні витрати	Витрати на збут	Інші операційні витрати	Інші витрати
2017	-1 706,00	-6 918,00	-362,00		-154,00	-233,00
2018	-1 554,00	-8 338,00	-512,00	-9,00	-65,00	-280,00
2019	-550,00	-9 346,00	-614,00		-19,00	-5,00

Комплексну взаємодію всіх факторних ознак з результативною можна описати рівнянням лінійної багаторфакторної регресії такого виду:

$$y = a_0 + b_1 \times x_1 + b_2 \times x_2 + b_3 \times x_3 + b_4 \times x_4 + b_5 \times x_5, \quad (2.1)$$

де y – чистий прибуток;

x_1 – собівартість наданих послуг;

x_2 – адміністративні витрати;

x_3 – витрати на збут;

x_4 – інші операційні витрати;

x_5 – інші витрати.

Важливе значення у технології проведення кореляційно-регресійного аналізу має перевірка одержаної моделі на явище мультиколінеарності. Для більш наочного представлення, вхідні дані необхідно звести до кореляційної

матриці, яка використовується для вимірювання сили взаємозв'язку між обраними факторними величинами і результативним показником (табл. 2.10).

Таблиця 2.10

Результати кореляційного аналізу

	Чистий прибуток (збиток)	Собівартість наданих послуг	Адміністративні витрати	Витрати на збут	Інші операційні витрати	Інші витрати
Чистий прибуток (збиток)	1					
Собівартість наданих послуг	-0,8776	1				
Адміністративні витрати	-0,8718	0,9999	1			
Витрати на збут	0,3915	0,0975	0,1093	1		
Інші операційні витрати	0,8342	-0,9965	-0,9974	-0,1809	1	
Інші витрати	0,9606	-0,7097	-0,7013	0,6319	0,6479	1

Отримані результати кореляційного аналізу необхідно оцінити. Для цього застосовується шкала Чеддока, за допомогою якої визначається тіснота зв'язку. Результати оцінки за шкалою Чеддока представлені у табл. 2.11.

Таблиця 2.11

Оцінка тісноти зв'язку за шкалою Чеддока

Показник	Собівартість наданих послуг	Адміністративні витрати	Витрати на збут	Інші операційні витрати	Інші витрати
Чистий прибуток (збиток)	значний (>0,7)	значний (>0,7)	помірний (0,3-0,5)	значний (>0,7)	значний (>0,7)

Таким чином, за результатами кореляційного аналізу бачимо, що між результативною ознакою та факторною величиною x_3 вплив є помірний, а між факторними величинами x_1 і x_2 , спостерігається явище мультиколінеарності, а тому побудуємо лінії регресії виду:

$$y = a_{01} + b_{11} \times x_1 \quad (2.2)$$

$$y = a_{02} + b_{12} \times x_2 \quad (2.3)$$

Для кожного рівняння побудуємо лінію регресії (рис. 2.5-2.6).

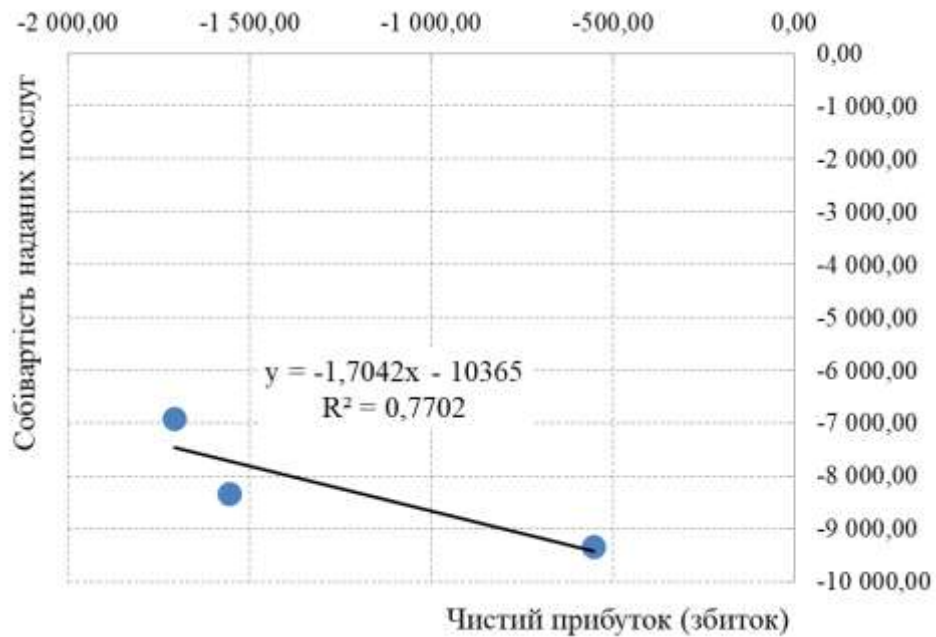


Рис. 2.5. Залежність чистого прибутку від собівартості наданих послуг

Як видно з рис. 2.5, вплив собівартості наданих послуг на величину прибутку підприємства є значним, при збільшенні собівартості на 1 одиницю прибуток зменшиться на 1,7042 одиниці. Рівняння регресії має вигляд:

$$y = -1,7042x - 10\,365.$$

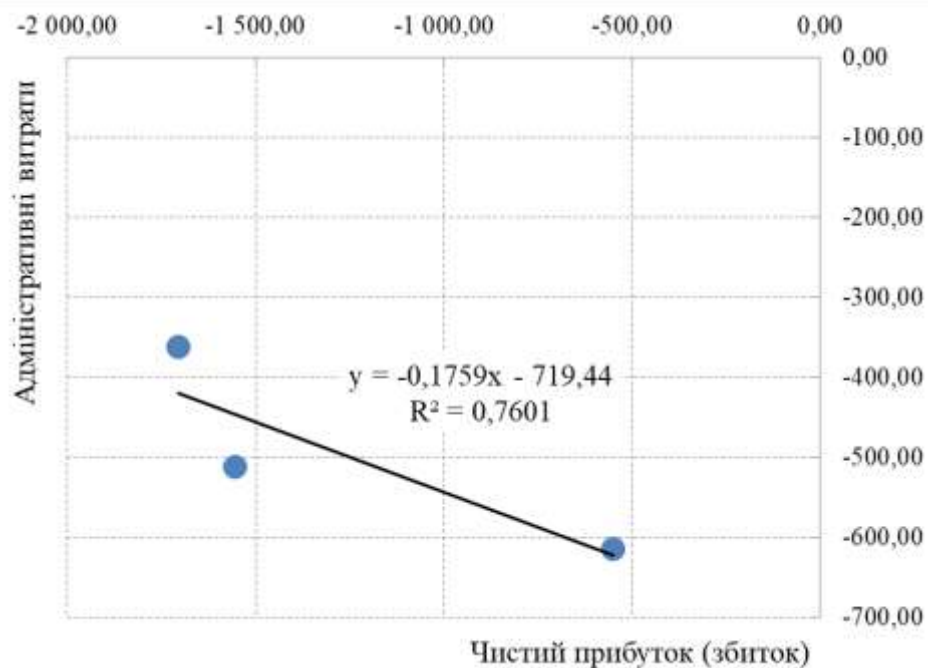


Рис. 2.6. Залежність чистого прибутку від адміністративних витрат

Як видно з рис. 2.6, вплив адміністративних витрат на величину прибутку є значним, при збільшенні адміністративних витрат на 1 одиницю прибуток зменшиться на 0,1759 одиниці. Рівняння регресії має вигляд:

$$y = -0,1759x - 719,44.$$

Отримані моделі чистого прибутку дозволили досить точно визначити вплив на розмір чистого прибутку підприємства при відомих значеннях факторів. Коефіцієнти детермінації (77,02 % та 76,01 %) вказують на те, що отримані моделі є адекватними. Значення коефіцієнтів при обраних факторах у рівняннях свідчать про пряму залежність чистого прибутку від статей витрат, які були обрані у якості факторів.

Виявлена залежність між результативною ознакою та факторами є закономірною, а тому модель може бути рекомендована для практичного використання. Побудована модель чистого прибутку підприємства показує, що збільшення собівартості наданих послуг та нарощення адміністративних витрат не сприятимуть зростанню прибутку підприємства.

Таким чином, витрати ПрАТ “Автотранс” потребують оптимізації, оскільки їх нераціональне збільшення лише буде призводити до зменшення прибутковості підприємства. В цілому, поточну політику підприємства слід визнати недостатньо ефективною, а тому вона потребує змін. Зокрема, у напрямку підвищення ефективності управління прибутковістю необхідно розробити заходи, які були б спрямовані на зменшення собівартості наданих послуг та скорочення адміністративних витрат (у т.ч., шляхом оптимізації кількості адміністративного персоналу).

2.4. Аналіз показників рентабельності

Прибуток показує абсолютний результат діяльності підприємства, без урахування використаних при цьому ресурсів, тому його слід доповнювати показником рентабельності. Рентабельність – це якісний, вартісний показник,

що характеризує рівень віддачі витрат або ступень використання ресурсів, що є в наявності, в процесі виробництва й реалізації продукції. Показники рентабельності характеризують фінансові результати та дохідність різних напрямків діяльності компанії (виробничої, підприємницької, інвестиційної), окупність витрат. Вони більш повно, ніж прибуток, відображають кінцеві результати діяльності підприємства, тому що їх величина показує співвідношення ефекту до наявних або використаних ресурсів. Показники рентабельності використовують для оцінки діяльності підприємства, а також як інструмент в інвестиційній політиці та ціноутворенні.

Для аналізу рентабельності використовуються дані форми №1 “Баланс” та форми №2 “Звіт про фінансові результати”. Залежно від поставленої мети аналітики використовують різні показники рентабельності. У загальній формі будь-який показник рентабельності розраховується як відношення прибутку до витрат, доходів (виручки) або застосованих ресурсів (капітал, основні засоби тощо). Усі показники рентабельності мають вигляд мультиплікативної моделі:

$$y = \frac{x}{z}. \quad (2.4)$$

Розрізняють такі групи показників рентабельності:

а) показники прибутковості діяльності підприємства:

- рентабельність виробництва – відношення суми прибутку до собівартості реалізованої продукції (робіт, послуг);
- рентабельність продажів – відношення величини прибутку до суми виручки від реалізації продукції;
- рентабельність окремого виду продукції – відношення різниці між відпускною ціною одиниці продукції та її собівартістю до величини собівартості одиниці продукції;

б) показники прибутковості майна та його складових:

- рентабельність активів – відношення суми прибутку до середньорічної вартості активів підприємства;
- рентабельність основних засобів – відношення суми прибутку до

середньорічної вартості основних засобів підприємства;

в) показники прибутковості капіталу:

- рентабельність перманентного (постійного) капіталу – відношення прибутку до суми вартості власного капіталу та величини довгострокових зобов'язань підприємства;

- рентабельність власного капіталу – відношення суми прибутку до вартості власного капіталу підприємства.

У процесі аналізу показники рентабельності визначають за звітний період, порівнюють із планом, з даними попередніх періодів та виявляють вплив факторів, що зумовили зміни.

Результати розрахунку показників рентабельності ПрАТ “Автотранс” наведені у табл. 2.12.

Таблиця 2.12

Показники рентабельності ПрАТ “Автотранс”

Показник	2017	2018	2019	Відхилення (збільшення +, зменшення -)	
				2018 до 2017	2019 до 2018
Рентабельність виробництва (надання послуг)	-24,66	-18,64	-5,88	6,02	12,75
Рентабельність продажів	-36,20	-26,35	-6,93	9,85	19,42
Рентабельність активів	-30,21	-36,60	-20,20	-6,40	16,41
Рентабельність основних засобів	-35,59	-46,68	-30,45	-11,09	16,24
Рентабельність перманентного (постійного) капіталу	-87,80	-235,63	1 195,65	-147,83	1 431,29
Рентабельність власного капіталу	10 035,29	119,49	27,42	-9 915,80	-92,07

У зв'язку зі збитковістю діяльності ПрАТ “Автотранс” протягом 2017-2019 рр. майже усі показники рентабельності мають від'ємні значення. Проте слід звернути увагу на динаміку розрахованих показників. Рентабельність виробництва (надання послуг) у 2018 р. збільшилася на 6,02 %, а у 2019 р. – ще на 12,75 %. Рентабельність продажів у 2018 р. збільшилася на 9,85 %, а у 2019 р. – ще на 19,42 %. Збільшення показників прибутковості діяльності

пов'язане зі зменшенням розміру збитку, який отримувало підприємство протягом аналізованого періоду. Показники прибутковості майна мали дещо іншу динаміку. Так, рентабельність активів у 2018 р. знизилася на 6,40 %, що пов'язано з випередженням темпу зменшення середньорічної суми активів над темпом зменшення розміру отриманого збитку. У 2019 р. рентабельність активів збільшилася на 16,41 %, оскільки темп зменшення розміру збитку випередив темп зменшення середньорічної суми активів. Рентабельність основних засобів має таку ж тенденцію змін, що і рентабельність активів. Це також пов'язано із перевищенням темпу зменшення середньорічної вартості основних засобів над темпом зменшення розміру збитку у 2018 р. і навпаки у 2019 р. Рентабельність перманентного (постійного) капіталу дорівнювала -235,63 % у 2018 р., а у 2019 р. збільшилася до 1 195,65 %. Такі значення отримані у зв'язку з тим, що у 2018 р. розмір отриманого збитку перевищив середньорічну суму власного капіталу та довгострокових зобов'язань, а у 2019 р. середньорічна сума власного капіталу та довгострокових зобов'язань мала від'ємне значення.

Рентабельність власного капіталу у 2017 р. становила 10 035,29 %. Це пов'язано з тим, що вартість власного капіталу на початок року дорівнювала 836,00 тис. грн, а на кінець року – -870,00 тис. грн. Тобто середньорічна вартість власного капіталу у 2017 р. складала -17,00 тис. грн. У 2017-2019 рр. рентабельність власного капіталу мала додатне значення, попри збитковість підприємства. Однак такі значення показника пов'язані з тим, що протягом аналізованого періоду, через велику суму непокритого збитку підприємство мало від'ємний власний капітал.

Розглянемо детальніше показник рентабельності власного капіталу з точки моделі “DuPont”. Метою аналізу за моделлю “DuPont” є пошук шляхів збільшення прибутковості вкладеного у підприємство капіталу. Зміст аналізу полягає у розкладанні коефіцієнта рентабельності власного капіталу на фактори, що відображають різні аспекти діяльності підприємства. 5-факторна модель “DuPont” враховує вплив на рентабельність власного капіталу:

- податкового навантаження;
- процентного навантаження;
- рентабельності продажів;
- оборотності активів;
- ефекту фінансового важеля.

Формула 5-факторної моделі “DuPont” має такий вигляд:

$$ROE = TB \times IB \times ROS \times K_{OA} \times LR, \quad (2.5)$$

де ROE – рентабельність власного капіталу (return on equity);

TB – коефіцієнт податкового навантаження (tax burden);

IB – коефіцієнт процентного навантаження (interest burden);

ROS – рентабельність продажів (return on sales);

K_{OA} – коефіцієнт оборотності активів (assets turnover);

LR – коефіцієнт капіталізації, ефект фінансового важеля (leverage ratio).

Відповідно до розглянутої моделі, рентабельність власного капіталу формується за рахунок: податкової ставки, відсотків з позикового капіталу, ефективності продажів, результативності інвестиційної діяльності компанії та фінансового ризику.

Аналіз за методикою “DuPont” дозволяє визначити сильні та слабкі сторони підприємства. Кожен слабкий фінансовий коефіцієнт може бути підданий більш глибокій декомпозиції для отримання точного уявлення про причини слабкості. Коли джерела проблем визначені, керівництво компанії може розробити заходи з підвищення рентабельності власного капіталу (наприклад, покращити контроль за витратами, підвищити ефективність управління активами, удосконалити маркетинг тощо). Головним недоліком моделі “DuPont” є те, що для аналізу використовуються дані фінансової звітності, яка може бути викривлена з метою приховування деяких вразливих точок бізнесу. Іншими словами, коректний результат може бути отриманий виключно за умови коректної підготовки фінансової звітності. Також ця методика успадковує недолік, властивий будь-якій системі аналізу на основі фінансових коефіцієнтів. Найкраще вона працює при співставленні компаній

приблизно однакового масштабу та однієї галузі.

Результати розрахунку значень факторів та показника рентабельності власного капіталу підприємства наведені у табл. 2.13.

Таблиця 2.13

Розрахунок 5-факторної моделі “DuPont” для ПрАТ “Автотранс”

Показник	2017	2018	2019	Відхилення (збільшення +, зменшення -)	
				2018 до 2017	2019 до 2018
Прибуток до оподаткування	-1 706,00	-1 554,00	-550,00	152,00	1 004,00
Прибуток до оподаткування та виплати відсотків	-1 706,00	-1 554,00	-550,00	152,00	1 004,00
Чистий прибуток	-1 706,00	-1 554,00	-550,00	152,00	1 004,00
Чистий дохід від реалізації продукції ()	4 713,00	5 897,00	7 937,00	1 184,00	2 040,00
Середньорічна вартість активів	5 648,00	4 245,50	2 723,00	-1 402,50	-1 522,50
Середньорічна вартість власного капіталу	-17,00	-1 300,50	-2 006,00	-1 283,50	-705,50
Коефіцієнт податкового навантаження	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00
Коефіцієнт процентного навантаження	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00
Коефіцієнт рентабельності продажів	-36,20	-26,35	-6,93	9,85	19,42
Коефіцієнт оборотності активів	0,83	1,39	2,91	0,55	1,53
Коефіцієнт капіталізації (ефект фінансового важеля)	-332,24	-3,26	-1,36	328,97	1,91
Рентабельність власного капіталу	10 035,29	119,49	27,42	-9 915,80	-92,07

Як видно з табл. 2.13, значення коефіцієнтів податкового і процентного навантаження дорівнюють 1, оскільки підприємство є збитковим та не має зобов'язань за кредитами, отже не сплачує відсотки. Коефіцієнт оборотності активів (ресурсовіддача) демонструє ефективність використання активів, а його значення вказує на те, скільки було реалізовано продукції або надано послуг у розрахунку на одну гривню вартості активів підприємства. Значення коефіцієнта оборотності активів протягом аналізованого періоду зростало у

зв'язку зі зменшенням середньорічної вартості активів при одночасному зростанні розміру чистого доходу від реалізації продукції (надання послуг). Від'ємне значення коефіцієнта капіталізації спричинене від'ємним значенням власного капіталу через наявність непокритого збитку.

Використовуючи метод ланцюгових підстановок, визначимо ступінь впливу факторів на рентабельність власного капіталу ПрАТ "Автотранс".

Вплив факторів на рентабельність власного капіталу в 2018 р.:

- зміна податкового навантаження:

$$\Delta TB_{2018} = 0,00 \times 1,00 \times (-36,20) \times 0,83 \times (-332,24) = 0,00;$$

- зміна процентного навантаження:

$$\Delta IB_{2018} = 1,00 \times 0,00 \times (-36,20) \times 0,83 \times (-332,24) = 0,00;$$

- зміна рентабельності продажів:

$$\Delta ROS_{2018} = 1,00 \times 1,00 \times 9,85 \times 0,83 \times (-332,24) = -2\,729,48;$$

- зміна оборотності активів:

$$\Delta K_{OA2018} = 1,00 \times 1,00 \times 0,55 \times (-26,35) \times (-332,24) = 4\,855,15;$$

- зміна фінансової залежності:

$$\Delta LR_{2018} = 1,00 \times 1,00 \times 1,39 \times (-26,35) \times 328,97 = -12\,041,47;$$

- загальний вплив факторів:

$$\Delta ROE_{2018} = 0,00 + 0,00 - 2\,729,48 + 4\,855,15 - 12\,041,47 = -9\,915,80.$$

Вплив факторів на рентабельність власного капіталу в 2019 р.:

- зміна податкового навантаження:

$$\Delta TB_{2019} = 0,00 \times 1,00 \times (-26,35) \times 1,39 \times (-3,26) = 0,00;$$

- зміна процентного навантаження:

$$\Delta IB_{2019} = 1,00 \times 0,00 \times (-26,35) \times 1,39 \times (-3,26) = 0,00;$$

- зміна рентабельності продажів:

$$\Delta ROS_{2019} = 1,00 \times 1,00 \times 19,42 \times 1,39 \times (-3,26) = -88,07;$$

- зміна оборотності активів:

$$\Delta K_{OA2019} = 1,00 \times 1,00 \times 1,53 \times (-6,93) \times (-3,26) = 34,52;$$

- зміна фінансової залежності:

$$\Delta LR_{2019} = 1,00 \times 1,00 \times 2,91 \times (-6,93) \times 1,91 = -38,52;$$

- загальний вплив факторів:

$$\Delta ROE_{2019} = 0,00 + 0,00 - 88,07 + 34,52 - 38,52 = -92,07.$$

Як свідчать результати аналізу за методом ланцюгових підстановок, у 2018 р. найбільший вплив на рентабельність власного капіталу підприємства мав ефект фінансового важеля. ПрАТ “Автотранс” фактично не має власних джерел фінансування, що в умовах зростання розміру непокритого збитку може призвести до банкрутства. Також негативний вплив на рентабельність власного капіталу мала рентабельність продажів. Зростання оборотності активів спричинило позитивний вплив на рентабельність власного капіталу, однак слід враховувати, що зростання показника обумовлене зменшенням середньорічної вартості активів, що у свою чергу пов’язане зі зниженням вартості необоротних активів. У 2019 р. найбільший вплив на рентабельність власного капіталу мала рентабельність продажів.

Висновки до розділу 2. ПрАТ “Автотранс” спеціалізується на регулярних транспортних перевезеннях, зокрема виконує пасажирські перевезення за маршрутами Херсон-Олешки та Олешки-Гола Пристань. Середньооблікова чисельність працівників облікового складу у 2019 р. становила 59 осіб.

Однією з нагальних проблем підприємства, яка суттєво впливає на його діяльність, є великий ступінь зношеності основних засобів, а саме рухомого складу автобусного парку. Ступінь зносу транспортних засобів складає 85 %, середній ступінь зносу основних засобів – 83,5 %. Підприємство потребує оновлення рухомого складу, що дозволить поліпшити якість послуг перевезення. Головним конкурентом ПрАТ “Автотранс” є ТОВ СП “ЯМАК” (м. Олешки) з більш пасажировмістким транспортом та з великою кількістю автобусних маршрутів по Олешківському й Голопристанському районах Херсонської області.

У структурі майна збільшилася частка оборотних активів, натомість як частка необоротних активів скоротилася; на кінець 2019 р. оборотні активи

складаються із виробничих запасів (50,59 %), дебіторської заборгованості (27,90 %), грошових коштів та їх еквівалентів (21,28 %), витрат майбутніх періодів (0,24 %). Розрахункова вартість чистих активів ПрАТ “Автотранс” є від’ємною та меншою за скоригований статутний капітал.

Через наявність непокритого збитку, розмір якого щороку зростає, власний капітал є від’ємним. Це означає, що підприємство фактично не має власного капіталу і весь обсяг його майна створений за рахунок залучених та позичених коштів. Позиковий капітал перевищує розмір активів, у зв’язку з чим існує великий ризик банкрутства. Розмір довгострокових зобов’язань і забезпечень протягом 2017-2019 рр. залишався незмінним, натомість як поточні зобов’язання і забезпечення щороку зменшувалися; на кінець 2019 р. поточні зобов’язання складаються з інших поточних зобов’язань (78,85%), поточної кредиторської заборгованості за товари, роботи, послуги (11,03 %), поточної кредиторської заборгованості за розрахунками з бюджетом (4,66 %), з оплати праці (4,41 %), зі страхування (1,05 %); протягом аналізованого періоду структура зобов’язань не зазнала суттєвих змін.

Внаслідок перевищення суми витрат над сумою доходів, результатом діяльності підприємства протягом усього аналізованого періоду є збиток. У структурі операційних витрат найбільшу частку мають матеріальні витрати та витрати на оплату трудових ресурсів. Отже, процес надання послуг ПрАТ “Автотранс” можна одночасно віднести і до матеріало-, і до трудомісткого. Результати кореляційно-регресійного аналізу показали, що найбільший вплив на розмір прибутку мають собівартість наданих послуг та адміністративні витрати. З метою підвищення ефективності управління прибутковістю слід розробити заходи, які були б спрямовані на зменшення собівартості наданих послуг та скорочення адміністративних витрат. У зв’язку із наявністю збитку показники рентабельності є від’ємними. На рентабельність власного капіталу найбільший вплив має негативний ефект фінансового важеля та від’ємна рентабельність продажів.

3. ШЛЯХИ ВИХОДУ З КРИЗОВОГО СТАНУ ПРАТ “АВТОТРАНС”

3.1. Характеристика існуючої системи управління ризиками на підприємстві

Аналіз фінансових результатів діяльності ПрАТ “Автотранс” показав, що на підприємстві фактично відсутня система управління розподілом та використанням прибутку, оскільки його діяльність є стабільно збитковою, про що свідчать від’ємні значення непокритих збитків протягом усього аналізованого періоду. За таких умов короточасні позитивні фінансові результати витрачаються на покриття збитків минулих періодів. Поточний стан ПрАТ “Автотранс” можна охарактеризувати як стан глибокої фінансової кризи, що супроводжується окремими видами локальних криз – виробничо-технологічною, організаційно-управлінською та стратегічною кризою. У підсумку можна говорити про значні загрози настання системної кризи цього суб’єкта надання послуг пасажирських автобусних перевезень.

Основними “місцями локалізації” кризових явищ на підприємстві є:

- фінансова підсистема – проблеми платоспроможності організації, кризи прибутковості та ліквідності, а отже – проблеми із фінансуванням інших підсистем організації;
- операційна підсистема – застарівання основних засобів, проблеми із розвитком виробничої інфраструктури;
- підсистема управління – прояви стратегічної кризи, внаслідок якої досі не визначено та не запроваджено функції антикризового управління на підприємстві.

Спеціального документу, яким би описувалися характеристики систем внутрішнього контролю та управління ризиками підприємства не створено та не затверджено. При здійсненні внутрішнього контролю використовуються різні методи, що включають в себе такі елементи, як:

- бухгалтерський фінансовий облік (інвентаризація та документація,

рахунки й подвійний запис);

- бухгалтерський управлінський облік (розподіл обов'язків, нормування витрат);

- аудит, контроль та ревізія (перевірка документів, перевірка вірності арифметичних розрахунків, перевірка дотримання правил обліку окремих господарських операцій, інвентаризація, усне опитування персоналу, підтвердження і простежування).

Усі перераховані вище методи складають єдину систему контролю та використовуються в цілях управління діяльністю ПрАТ “Автотранс”.

Основні фінансові інструменти, котрі несуть у собі фінансові ризики, включають грошові кошти, дебіторську заборгованість, кредиторську заборгованість, та піддаються таким фінансовим ризикам:

1) ринковий ризик – зміни на ринку можуть істотно вплинути на активи та зобов'язання. Ринковий ризик складається з ризику процентної ставки та цінового ризику;

- підприємство не піддається ризику коливання процентних ставок, оскільки не має кредитів; процентних фінансових зобов'язань немає;

- ціновим ризиком є ризик того, що вартість фінансового інструмента буде змінюватися внаслідок змін ринкових цін. Такі зміни можуть бути викликані факторами, характерними для окремого інструменту або ж тими факторами, які впливають на всі інструменти ринку;

2) ризик втрати ліквідності – підприємство може не виконати своїх зобов'язань з причини недостатності (дефіциту) обігових коштів; тож за певних несприятливих обставин, може бути змушене продати свої активи за більш низькою ціною, ніж їхня справедлива вартість, з метою погашення зобов'язань;

3) кредитний ризик – виражається як ризик того, що контрагент (дебітор) не буде здатний у повному обсязі та в певний час погасити свої зобов'язання; у разі невиконання фінансових зобов'язань контрагентами (дебіторами) підприємство може зазнати збитків.

Підприємство не піддається валютному ризику, тому що протягом аналізованого періоду не здійснювало валютних операцій, не має валютних залишків та валютної заборгованості.

Для мінімізації існуючих ризиків на підприємстві впроваджуються такі заходи:

1. Періодично проводить моніторинг показників ліквідності та вживає заходів для запобігання зниження встановлених показників ліквідності. На думку керівництва, підприємство має доступ до фінансування у достатньому обсязі. Підприємство здійснює контроль ліквідності шляхом планування поточної ліквідності, аналізує терміни платежів, які пов'язані з дебіторською заборгованістю та іншими фінансовими активами, а також прогнозні потоки грошових коштів від операційної діяльності.

2. Регулярно контролюється кредитний ризик. Управління кредитним ризиком здійснюється, в основному, за допомогою аналізу здатності контрагента сплатити заборгованість. Підприємство укладає угоди виключно з відомими й фінансово стабільними сторонами. Кредитний ризик стосується дебіторської заборгованості, тому дебіторська заборгованість регулярно перевіряється на існування ознак знецінення, за необхідності створюються резерви під знецінення.

Окрім зазначених вище, суттєвий вплив на діяльність підприємства можуть мати такі зовнішні ризики, як:

- нестабільність та суперечливість законодавства;
- непередбачені дії державних органів;
- нестабільна економічна (фінансова, фіскальна, зовнішньоекономічна тощо) політика;
- непередбачена зміна кон'юнктури внутрішнього і зовнішнього ринку;
- непередбачені дії конкурентів.

Служби з внутрішнього контролю та управління ризиками не створено. Менеджмент приймає рішення з мінімізації ризиків, спираючись на власні знання та досвід, та застосовуючи наявні ресурси.

3.2. Оцінка рівня фінансової стійкості та діагностика ймовірності банкрутства підприємства

Як зазначалося у параграфі 1.3, одним з етапів процесу застосування антикризових заходів на підприємстві є оцінка фінансової рівня фінансової стійкості за відповідними показниками. Результати розрахунку показників, що характеризують фінансову стійкість підприємства, представлені у табл. 3.1.

Таблиця 3.1

Показники фінансової стійкості ПрАТ “Автотранс”

Показник	2017	2018	2019	Відхилення (збільшення +, зменшення -)	
				2018 до 2017	2019 до 2018
Коефіцієнт Бівера	-0,02	0,17	0,29	0,19	0,11
Коефіцієнт поточної ліквідності	0,12	0,14	0,19	0,02	0,04
Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,09	0,11	0,12	0,02	0,01
Коефіцієнт платоспроможності	-0,003	-0,234	-0,424	-0,23	-0,19
Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами	-11,46	-9,74	-8,16	1,73	1,57
Коефіцієнт фінансової стійкості	0,34	0,16	-0,02	-0,19	-0,17

Коефіцієнт Бівера у 2017-2018 рр. мав значення нижче за нормативне, що свідчить про формування незадовільної структури балансу, а відтак і небезпеку банкрутства. Також слід зауважити, що у 2017 р. показник мав від’ємне значення, оскільки чистий збиток підприємства перевищував розмір амортизаційних відрахувань. У 2019 р. коефіцієнт Бівера дорівнював 0,29, що вище за нормативний рівень та пов’язане зі зменшенням розміру чистого збитку в порівнянні з попередніми роками.

Коефіцієнт поточної ліквідності (покриття) протягом 2017-2019 рр. збільшився з 0,12 до 0,19, однак фактичні значення показника є нижчими за нормативне (1-3) та свідчать про проблемний стан платоспроможності, адже

оборотних активів недостатньо для того, аби покрити поточні зобов'язання у повному обсязі. Так, у 2019 р. на кожную гривню поточних зобов'язань припадало лише 0,19 грн оборотних активів. Така ситуація веде до зниження довіри до підприємства з боку кредиторів, постачальників, інвесторів та партнерів. Крім цього, проблеми з платоспроможністю ведуть до збільшення вартості позикових коштів і, як результат, до прямих фінансових втрат.

Коефіцієнт швидкої ліквідності протягом 2017-2019 рр. збільшився з 0,09 до 0,12, проте, як і у випадку із коефіцієнтом поточної ліквідності, його фактичні значення є нижчими за нормативне. У 2019 р. підприємство здатне вчасно погасити лише 12 % своїх короткострокові зобов'язань за рахунок високоліквідних активів (грошових коштів та їх еквівалентів та дебіторської заборгованості). Це означає, що у ПрАТ “Автотранс” існують проблеми із платоспроможністю.

Коефіцієнт платоспроможності протягом 2017-2019 рр. мав від'ємні значення, оскільки через наявність непокритого збитку власний капітал має від'ємний розмір. Крім того, спостерігається тенденція до зниження значень показника, що свідчить про збільшення фінансового ризику та ймовірності банкрутства. Підприємство не в змозі виконати зовнішні зобов'язання за рахунок усіх активів, тож воно може бути визнане неплатоспроможним.

Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами мав від'ємне значення, що свідчить про неспроможність ПрАТ “Автотранс” фінансувати оборотний капітал за рахунок власних оборотних коштів та значну фінансову залежність підприємства від зовнішніх кредиторів. Весь власний капітал і довгострокові джерела спрямовані на фінансування необоротних активів і в компанії немає довгострокових коштів для формування власного оборотного капіталу.

Коефіцієнт фінансової стійкості мав тенденцію до зниження і у 2019 р. опустився нижче нуля. Це свідчить про високий рівень фінансових ризиків через залежність від зовнішніх постачальників фінансових ресурсів.

Результати оцінки фінансової стійкості свідчать про низький рівень

ліквідності підприємства, нестачу оборотних активів для покриття поточних зобов'язань у повному обсязі. Для підприємства характерний проблемний стан платоспроможності, наявність фінансового ризику та висока ймовірність банкрутства. Підприємство неспроможне фінансувати оборотний капітал за рахунок власних оборотних коштів, увесь капітал і довгострокові джерела спрямовані на фінансування необоротних активів. Залежність від зовнішніх кредиторів висока.

Своєчасне виявлення кризового стану, званого в економічній практиці як “загроза банкрутства”, вимагає створення та виконання спеціалізованих процедур фінансового контролю. Банкрутство є кінцевою точкою кризового стану, коли підприємство не має можливості виконувати свої зобов'язання. У такому випадку воно або ліквідується, або реорганізовується.

Найбільш популярними є методи діагностики банкрутства, засновані на аналізі фінансових коефіцієнтів [45]. Діагностика банкрутства підприємства передбачає своєчасне виявлення його неплатоспроможності, збитковості, фінансової залежності та низької ділової активності, тому в класичних моделях діагностики банкрутства використовують показники прибутковості, фінансової стійкості, ліквідності, ділової активності. Для оцінки ймовірності банкрутства ПрАТ “Автотранс” були використані вітчизняні та зарубіжні методики, а саме: модель Терещенка, модель Матвійчука, модель Давидової-Белікова та модель Альтмана.

Досить поширеною в Україні є діагностика банкрутства підприємства за моделлю Терещенка О.О. Модель розраховується за формулою:

$$Z = 1,5x_1 + 0,08x_2 + 10x_3 + 5x_4 + 0,3x_5 + 0,1x_6, \quad (3.1)$$

де x_1 – відношення суми чистого фінансового результату та амортизації до суми довгострокових та поточних зобов'язань і забезпечень;

x_2 – відношення валюти балансу до суми довгострокових та поточних зобов'язань і забезпечень;

x_3 – відношення суми чистого фінансового результату до валюти балансу;

x_4 – відношення суми чистого фінансового результату до чистого доходу від

реалізації продукції (товарів, послуг);

x_5 – відношення суми виробничих запасів до чистого доходу від реалізації продукції (товарів, послуг);

x_6 – відношення чистого доходу від реалізації продукції (товарів, послуг) до валюти балансу.

Одержані значення показника Z можна інтегрувати так [44]:

- $Z > 2$ – підприємство є фінансовою стійким, ризик банкрутства відсутній;

- $1 < Z < 2$ - у підприємства порушено фінансову стійкість, проте йому не загрожує банкрутство за умови переходу на антикризове управління;

- $0 < Z < 1$ – підприємству загрожує банкрутство, якщо воно не здійснить санаційних заходів;

- $Z < 0$ – підприємство є напівбанкрутом.

Модель Терещенка враховує специфіку діяльності суб'єктів, охоплює незначну кількість показників, ґрунтується на доступних даних, необхідних для розрахунку параметрів моделі. Разом з тим, недоліками цієї моделі є недостатній рівень обґрунтованості показників та їх нормативних значень, можливість застосування тільки для окремих підприємств, великий інтервал невизначеності. Результати розрахунку проміжних показників та коефіцієнта Z моделі Терещенка представлені у табл. 3.2.

Таблиця 3.2

Результати розрахунку складових моделі Терещенка

Коефіцієнт	2017	2018	2019
x_1	-0,02	0,17	0,29
x_2	1,00	0,77	0,58
x_3	-0,30	-0,37	-0,20
x_4	-0,36	-0,26	-0,07
x_5	0,03	0,02	0,02
x_6	0,83	1,39	2,91
Z Терещенка	-4,68	-4,51	-1,59

За результатами розрахунку моделі Терещенка, підприємство можна вважати напівбанкрутом, оскільки значення показника Z менше 0.

Однією з найпопулярніших моделей прогнозування банкрутства для українських підприємств є модель Матвійчука. Її розрахунок здійснюється за формулою:

$$Z = 0,033x_1 + 0,268x_2 + 0,045x_3 + 0,018x_4 + 0,004x_5 + 0,015x_6 + 0,702x_7, \quad (3.2)$$

де x_1 – коефіцієнт мобільності активів (відношення суми оборотних активів до суми необоротних активів);

x_2 – коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості (відношення суми чистого доходу від реалізації продукції до поточних зобов'язань);

x_3 – коефіцієнт оборотності власного капіталу (відношення суми чистого доходу від реалізації продукції до власного капіталу);

x_4 – коефіцієнт окупності активів (відношення валюти балансу до суми чистого доходу від реалізації продукції);

x_5 – коефіцієнт забезпеченості власними оборотними засобами (відношення різниці між оборотними активами та поточними зобов'язаннями до суми оборотних активів);

x_6 – коефіцієнт концентрації залученого капіталу (відношення суми довго- та короткострокових (поточних) зобов'язань до валюти балансу);

x_7 – коефіцієнт покриття боргів власним капіталом (відношення власного капіталу до суми забезпечень наступних витрат і платежів, довгострокових та поточних зобов'язань).

Залежно від значення Z прогнозується така ймовірність банкрутства:

- якщо під час оцінювання фінансового стану підприємства отримано значення $Z > 1,104$, то це свідчить про задовільний фінансовий стан і низьку ймовірність банкрутства. Зі збільшенням значення Z підвищується стійкість стану компанії;

- за значення $Z < 1,104$ виникає загроза фінансової кризи. Відповідно зі зниженням Z росте загроза банкрутства аналізованого підприємства [25; 26].

Результати розрахунку складових моделі та інтегрального коефіцієнта

Z наведені у табл. 3.3. Фактичні значення Z за 2017-2018 рр. свідчать про загрозу фінансової кризи. Значення Z за 2019 р. свідчить про задовільний фінансовий стан і низьку ймовірність банкрутства підприємства.

Таблиця 3.3

Результати розрахунку складових моделі Матвійчука

Коефіцієнт	2017	2018	2019
x1	0,09	0,14	0,23
x2	1,27	1,64	2,87
x3	-277,24	-4,53	-3,96
x4	0,83	1,39	2,91
x5	-11,46	-9,74	-8,16
x6	0,34	0,16	-0,02
x7	-0,01	-1,97	43,61
Z Матвійчука	-12,16	-1,15	31,23

Модель Давидової-Белікова (Іркутська дискримінантна модель) надає найбільшої ваги показникам рентабельності власного капіталу й відношенню робочого капіталу до суми активів. Такий ваговий розподіл може призвести до невідповідності прогнозу фактичному стану підприємства, адже велика частка українських підприємств мають від'ємне значення робочого капіталу та чистого прибутку за результатами року. Це означає, що модель може бути застосована лише при уточненні вагових коефіцієнтів та коригуванні шкали оцінювання відповідно до умов галузевої та регіональної кон'юнктури.

Модель Давидової-Белікова розраховується за формулою:

$$Z = 8,38x_1 + x_2 + 0,054x_3 + 0,63x_4, \quad (3.3)$$

де x_1 – співвідношення оборотного капіталу та суми активів підприємства;

x_2 – співвідношення чистого прибутку та суми власного капіталу;

x_3 – співвідношення виручки від реалізації та суми активів;

x_4 – співвідношення чистого прибутку та суми активів.

Значення інтегрального показника Z моделі банкрутства Давидової-Белікова інтерпретується таким чином:

- $Z < 0$ – максимальна ймовірність банкрутства (90-100 %);

- $0 < Z < 0,18$ – висока ймовірність (60-80 %);
- $0,18 < Z < 0,32$ – середня ймовірність (35-50 %);
- $0,32 < Z < 0,42$ – низька ймовірність (15-20 %);
- $Z > 0,42$ – мінімальна ймовірність банкрутства (до 10 %).

Результати розрахунку складових моделі та інтегрального коефіцієнта Z представлені у табл. 3.4. Фактичні значення коефіцієнта Z свідчать про мінімальну ймовірність банкрутства (до 10 %). Водночас, слід врахувати, що досліджуване підприємство має від’ємний робочий капітал та є збитковим, отже отримані значення моделі не можна вважати достовірними.

Таблиця 3.4

Результати розрахунку складових моделі Давидової-Белікова

Коефіцієнт	2017	2018	2019
x_1	0,08	0,12	0,19
x_2	100,35	1,19	0,27
x_3	0,83	1,39	2,91
x_4	-0,30	-0,37	-0,20
Z Давидової-Белікова	100,88	2,06	1,89

Модель Альтмана (5-факторна модель) складається із п’яти показників, що характеризують різні аспекти фінансового стану і найбільш повно можуть охарактеризувати фінансовий потенціал підприємства, у порівнянні з іншими моделями оцінки ймовірності банкрутства. Окрім того, значною перевагою моделі Альтмана є також можливість визначити симптоми кризи на її ранніх етапах. Важливим є той факт, що на відміну від більшості західних моделей оцінки ймовірності банкрутства, після розрахунку показника за моделлю Альтмана можна визначити зону ризику, в якій перебуває підприємство, а не лише свідчити по факту про вже наявну кризу.

Формула розрахунку 5-факторної моделі Альтмана має вигляд [55]:

$$Z = 1,2x_1 + 1,4x_2 + 3,3x_3 + 0,6x_4 + 0,999x_5, \quad (3.4)$$

де x_1 – відношення власного оборотного капіталу до суми активів;

x_2 – відношення нерозподіленого прибутку до суми активів;

x_3 – відношення прибутку до виплати відсотків до суми активів;

x_4 – відношення власного капіталу до зобов'язань;

x_5 – відношення чистого доходу до суми активів.

Для визначення ймовірності банкрутства порівнюється розрахований індекс із його критичним значенням. В залежності від отриманого результату коефіцієнта Z визначається ймовірність настання банкрутства підприємства за допомогою спеціальної шкали (табл. 3.5).

Таблиця 3.5

Шкала визначення стану підприємства за моделлю Альтмана

Значення коефіцієнта Z	Ймовірність банкрутства
1,8	Дуже висока
1,81-2,6	Висока
2,61-2,9	Низька
2,91-3,0	Дуже низька

Результати розрахунку проміжних показників та коефіцієнта Z моделі Альтмана представлені у табл. 3.6. Отримані значення коефіцієнта Z свідчать про дуже високу ймовірність банкрутства ($Z < 1,8$), яка щороку зростає.

Таблиця 3.6

Результати розрахунку складових 5-факторної моделі Альтмана

Коефіцієнт	2017	2018	2019
x_1	-0,58	-0,72	-0,83
x_2	-1,16	-1,93	-3,39
x_3	-0,30	-0,37	-0,20
x_4	0,00	-0,23	-0,42
x_5	0,83	1,39	2,91
Z Альтмана	-2,48	-3,53	-3,75

Результати діагностики ймовірності банкрутства ПрАТ “Автотранс” свідчать про таке:

- згідно із моделлю Терещенка [44], досліджуване підприємство можна

вважати напівбанкрутом;

- згідно із моделлю Матвійчука, фінансовий стан є задовільним, ризик банкрутства відсутній, фінансова стійкість підприємства підвищилася;

- згідно із моделлю Давидової-Белікова, ймовірність банкрутства є мінімальною;

- згідно із моделлю Альтмана, ймовірність банкрутства є дуже високою та щороку зростає.

На нашу думку, суттєва різниця в отриманих результатах пов'язана з особливостями використаних методик оцінки ймовірності банкрутства, а також зі специфікою функціонування ПрАТ “Автотранс”. Очевидним є той факт, що підприємство перебуває у стані стійкої та хронічної фінансової нестійкості й потребує невідкладних антикризових заходів. Такими заходами можуть бути: скорочення витрат; пошук шляхів збільшення надходжень грошових коштів; проведення реструктуризації кредиторської заборгованості; визначення стратегії розвитку підприємства; проведення реорганізації або реструктуризації підприємства.

3.3. Розробка системи антикризових заходів

У процесі своєї діяльності будь-яке підприємство стикається з цілим переліком проблем, які здатні спровокувати гостру кризу, супроводжуючись різким погіршенням показників діяльності: ліквідності, платоспроможності, рентабельності, оборотності обігових коштів, фінансової стійкості. Тому виникає потреба у подальшому дослідженні заходів щодо недопущення та подолання кризового стану підприємства, визначенні основних напрямів діяльності суб'єкта надання послуг пасажирських автобусних перевезень щодо зниження витрат та залучення коштів, реструктуризації боргових зобов'язань та систематизуванні антикризових заходів на автотранспортному підприємстві.

Скорочення витрат є необхідним у тій ситуації, коли підприємство відчуває фінансову кризу. Необхідно централізувати прийняття усіх рішень, які впливають на рух матеріальних активів підприємства, скорочувати чи заморожувати витрати, які пов'язані з розвитком існуючих довгострокових проектів: заміною парку рухомого складу, капітальним будівництвом та іншими вкладеннями, окупність яких перевищує один рік.

До методів скорочення витрат відносять таке: контроль витрат; аналіз джерел виникнення витрат; класифікацію витрат за ступенем залежності від обсягу виробництва; проведення заходів щодо зниження витрат; оцінку отриманого ефекту. Наведено основні напрями діяльності автотранспортного підприємства щодо зниження витрат на рис. 3.1.

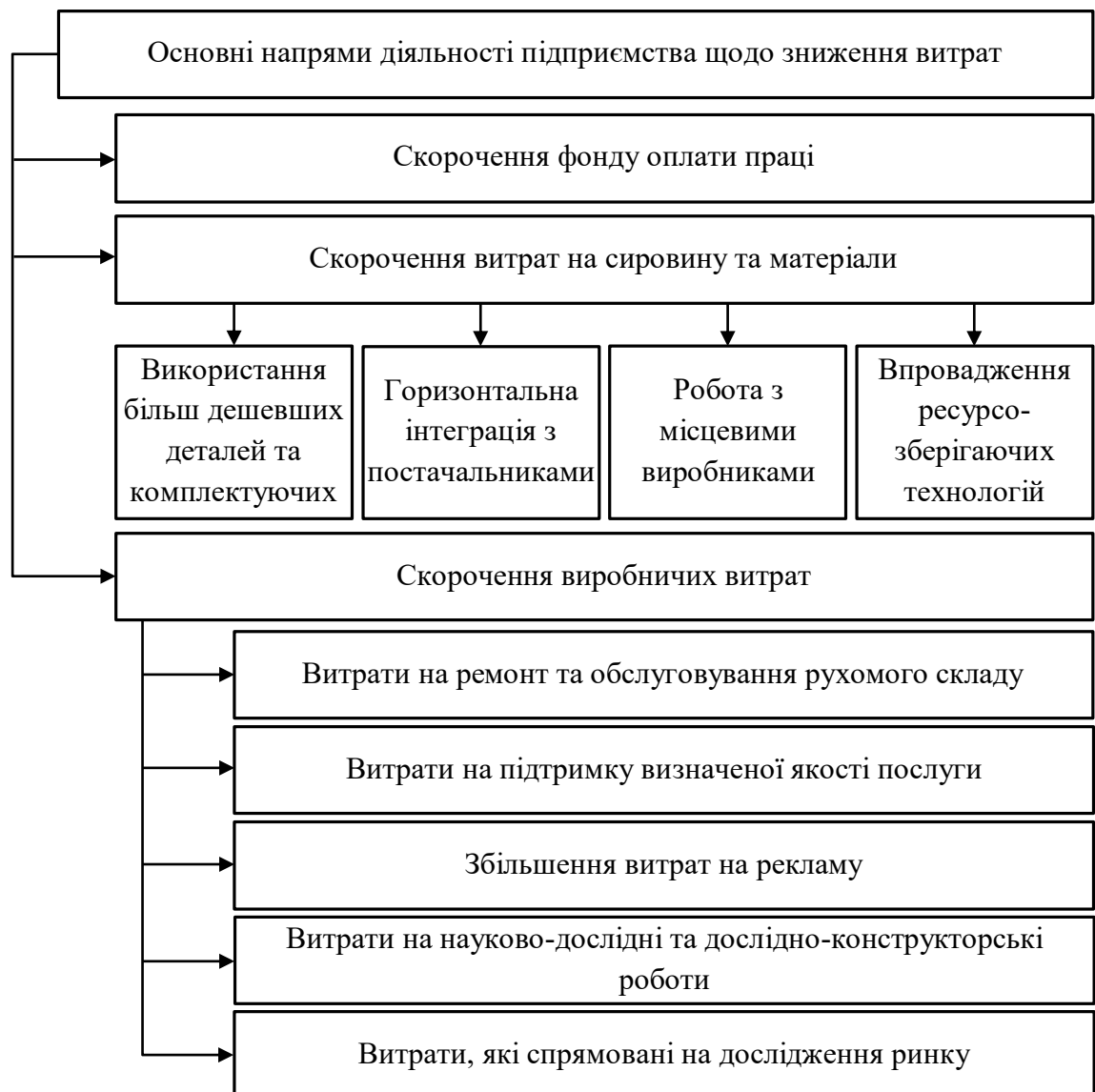


Рис. 3.1. Напрями зниження витрат [3]

Дуже важливим є визначення найбільш витратних статей балансу, які потрібно скоротити (капітальне будівництво, висока вартість стажування для робітників, проведення масштабних маркетингових досліджень, дослідно-конструкторські роботи) та направити вивільнені ресурси на проведення реструктуризації підприємства та реалізацію проектів, які передбачають отримання швидкого прибутку. Залучення коштів на ПрАТ “Автотранс” в умовах стійкої та хронічної фінансової нестійкості потрібно здійснювати на основі трьох головних напрямів, які наведено на рис. 3.2.



Рис. 3.2. Залучення коштів на підприємство в умовах стійкої та хронічної фінансової нестійкості [3]

Будь-які активи, які знаходяться у власності підприємства, наприклад, будинки, споруди, векселі банків – можуть бути продані або використані для сплату боргу в ході проведення реструктуризації. Це можливо, якщо такі активи не є забезпеченням заборгованості з інших зобов'язань. Якщо витрати підприємства на зберігання та обслуговування активів великі, то доцільніше їх продати.

Цінні папери можна запропонувати придбати кредиторам, які

зацікавлені в розширенні сфери своєї діяльності за рахунок придбання пакетів акцій. Нижче наведено алгоритм розробки реструктуризації боргових зобов'язань (рис. 3.3).



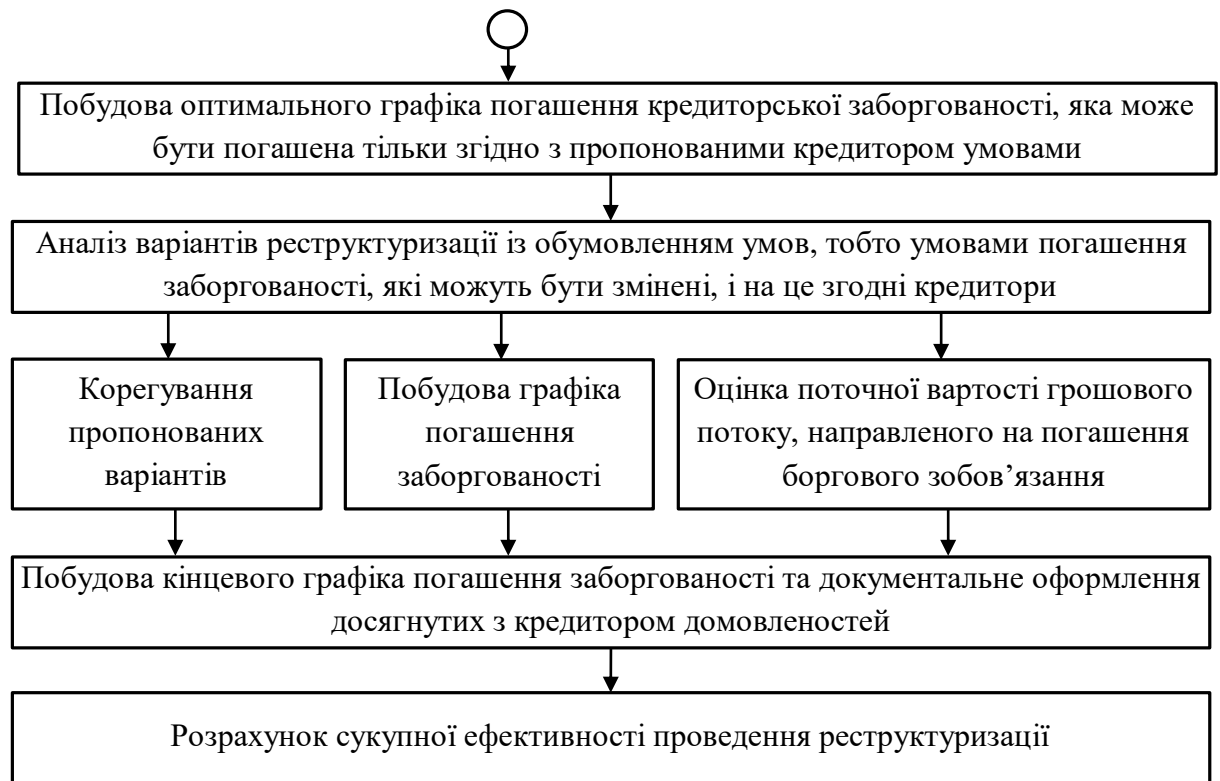


Рис. 3.3. Алгоритм розробки реструктуризації боргових зобов'язань на автотранспортному підприємстві

При проведенні аналізу кредиторської заборгованості слід розділити усіх кредиторів на першочергових та другорядних. Черговість може бути визначена також з точки зору наслідків затримки платежу. Першочергові кредитори – це ті, сума зобов'язань яких становить в загальній вартості 80 % від усієї заборгованості. Прогноз грошових потоків допоможе підприємству визначити суму заборгованості, яку необхідно реструктурувати, а також оцінити можливу суму виплат кредиторам у майбутньому.

Проведення реструктуризації боргів та інші засоби подолання фінансової кризи допоможуть підприємству вийти на новий рівень діяльності. У той же час нема ніякої гарантії, що підприємство й надалі буде прибутковим. Складність антикризового управління полягає в тому, що потрібно впроваджувати кардинальні зміни, які направлені на отримання прибутку в найкоротші терміни. Тому має бути визначена стратегія майбутнього розвитку та проведена реорганізація (або реструктуризація)

підприємства.

Реструктуризація підприємства – це складний процес розробки та реалізації проекту кардинальної зміни стану існуючого підприємства, його структури, який може бути реалізований у формі злиття, поглинання, розділення, горизонтальної та вертикальної інтеграції. Реструктуризація полягає в розробці чітких стратегічних дій та формуванні нового бізнес-портфеля підприємства, що може супроводжуватися змінами організаційно-правової форми. Реструктуризація підприємства спрямована на розв’язання основних завдань:

- 1) оперативно забезпечити виживання підприємства;
- 2) відновити конкурентоспроможність підприємства на ринку.

Відповідно до цих завдань і розглядають взаємопов’язані форми й види реструктуризації підприємств (рис. 3.4).

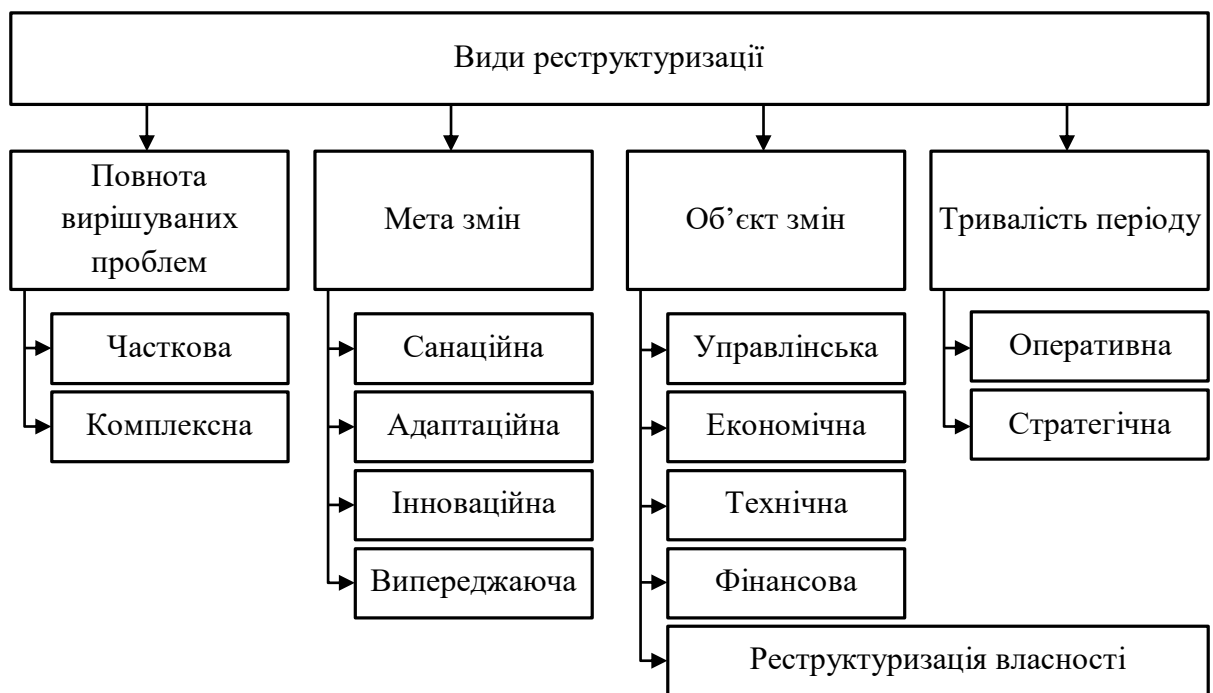


Рис. 3.4. Форми та види реструктуризації підприємства [24]

Реструктуризація супроводжується глобальними змінами, пов’язаними з позиціонуванням на ринку стратегічного товару (послуги), зміною профілю підприємства. При створенні програми реструктуризації підприємства розробляється декілька варіантів проектів, із яких керівництво обирає

найкращий з урахуванням прибутковості та ризику.

Якщо керівництво підприємства не змогло виявити кризу на перших її стадіях і опинилося в дуже скрутному становищі, тобто підприємство спіткає банкрутство, то найкращим виходом із такої ситуації є запровадження санаційних заходів або проведення ліквідації. Ці заходи пов'язані зі зміною розмірів та структури фінансових джерел формування активів. Збиткові підприємства можуть застосувати санацію балансу (чиста санація). Чиста санація передбачає покриття відображених у балансі збитків за рахунок власних та прирівняних до них коштів. Згідно із законодавством України збитки підприємств можуть списуватися за рахунок:

- резервних (страхових) фондів;
- засобів цільового призначення (спецфонди та цільове фінансування);
- санаційного прибутку, який може утворитися за рахунок зменшення статутного фонду підприємства.

Ліквідність та платоспроможність підприємства у результаті чистої санації не поліпшуються, оскільки до підприємства (у цьому випадку) не залучаються додаткові фінансові ресурси. Санація балансу за рахунок санаційного прибутку доцільна лише тоді, коли вичерпано інші можливості покриття балансових збитків. Цей (балансовий) прибуток утворюється в результаті зменшення статутного фонду підприємства.

Санаційний прибуток – це прибуток, який виникає внаслідок викупу підприємством власних корпоративних прав (акцій, паїв) за курсом, нижчим від номінальної вартості цих прав, або в результаті їх безкоштовної передачі для анулювання. Санаційний прибуток дорівнює різниці між номінальною вартістю корпоративного права та ціною його викупу емітентом і витратами, пов'язаними з процедурою викупу прав та зменшення статутного фонду.

Досвід великих компаній показує, що існують окремі засоби подолання банкрутства. Як правило, на таких підприємствах відбуваються кардинальні зміни, які пов'язані зі зміною власника, переорієнтацією на нову послугу, зміною організаційно-правових форм. Підприємство може встановити свою

платоспроможність в період зовнішнього управління або провести реструктуризацію після завершення конкурсного виробництва. Переважно, відбувається придбання підприємства іншим власником (рис. 3.5).



Рис. 3.5. Модель формування антикризових заходів на автотранспортному підприємстві

Зовнішнє управління може відбуватися із використанням таких засобів:

- створення на базі підприємства холдингу із декількох підприємств;
- використання толлінгових контрактів (вид взаємодії між суб'єктами господарювання, при якій власник сировини передає її підприємству переробнику і отримує у вигляді результату готову продукцію та покриває підприємству-переробнику суму понесених витрат на переробку, а також узгоджений відсоток прибутковості);
- продажу на аукціоні акцій компаній;
- успішної роботи з кредиторами і проведення реструктуризації боргу;
- підписання мирової угоди.

Зібрання кредиторів підприємства, як правило, має затвердити річний план зовнішнього управління та встановити черговість виплат боргів.

Усі перераховані заходи потрібно застосовувати комплексно, тому існує необхідність у створенні моделі формування антикризових заходів на підприємстві. Своєчасне застосування відповідних антикризових заходів на відповідній стадії розвитку підприємства дозволить не лише врятувати його від банкрутства, але й запобігати кризовим ситуаціям у подальшій діяльності автотранспортного підприємства.

3.4. Оновлення парку рухомого складу за рахунок лізингу

Автопарк підприємства є основою його конкурентоспроможності та, відповідно, дозволяє підвищити ефективність надання транспортних послуг і покращити результативність діяльності всього підприємства. Ступінь зносу рухомого складу ПрАТ “Автотранс” складає 85 %, й, середній його вік майже вдвічі перевищує нормативний. Тобто на сьогоднішній день більша частина пасажирського парку підлягає списанню. Все це не може не позначитися на якості транспортного обслуговування населення, яка істотно відстає від сучасних стандартів. Результати аналізу фінансово-господарської діяльності

свідчать про значні ризики підприємницької діяльності ПрАТ “Автотранс”, спричинені, зокрема, застарілим парком рухомого складу. Контекст ризику обумовлений тим, що транспортні засоби для підприємства є основою його операційної діяльності. Відповідно, застарілість парку транспортних засобів обумовлює зниження пасажиропотоку підприємства та зменшення прибутку.

Оновлення парку рухомого складу підприємства за рахунок власних джерел фінансування неможливе, оскільки ПрАТ “Автотранс” є збитковим, а розмір непокритого збитку значно перевищує розмір майна. Великі відсотки за кредитами, переважна більшість яких є короткостроковими, та фактична неплатоспроможність підприємства не дозволяють використовувати цю форму фінансування капітальних вкладень в рухомий склад.

Схема прийняття рішення за угодою фінансового лізингу складається з трьох етапів (рис. 3.1).

Зазначимо, що починати процес створення ефективно працюючого лізингового механізму необхідно з аналізу роботи перевізника – існуючої маршрутної мережі, наявного парку рухомого складу, пасажиропотоку на кожному окремому маршруті, доходів тощо.

На першому етапі автотранспортне підприємство визначається з типом, маркою та кількістю автобусів, які йому необхідні для роботи. При цьому слід провести аналіз наявного парку та розробити напрямки удосконалення щодо оптимізації його за структурою. А для цього потрібно проаналізувати маршрутну мережу і провести маркетингові дослідження, визначивши попит на послуги пасажирських перевезень.

На другому етапі проводиться аналіз можливості сплати підприємством щомісячних лізингових платежів. Для цього регулярний платіж, передбачений лізинговою угодою, та витрати на надання послуг пасажирських перевезень із урахуванням застосування нового рухомого складу порівнюються з виручкою, що генерується предметом лізингу.

На третьому етапі з власниками підприємства погоджується сума, яку вони мають виділити на сплату лізингових платежів.

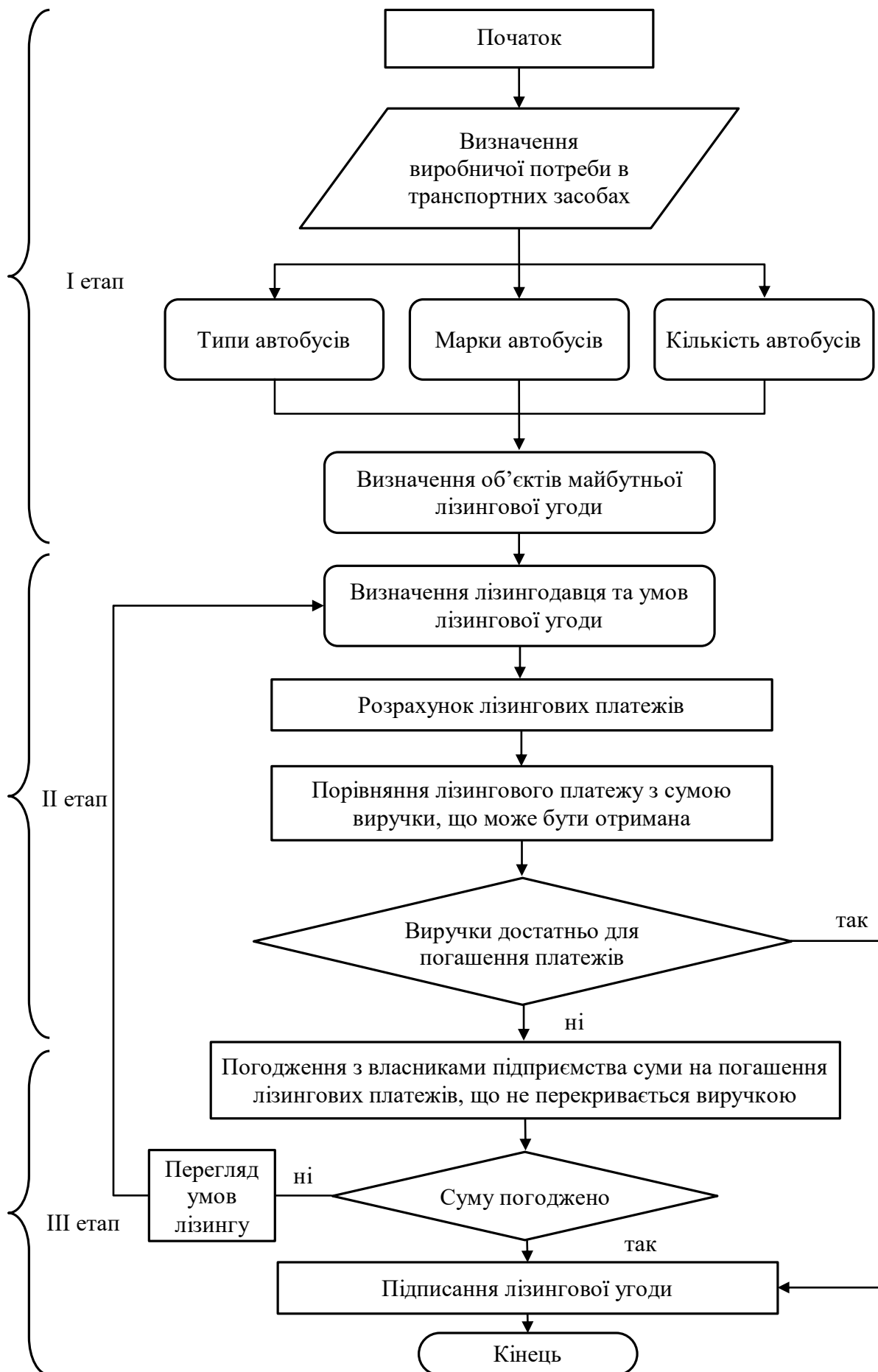


Рис. 3.6. Блок-схема прийняття рішення за угодою фінансового лізингу [31]

Транспортними засобами ПрАТ “Автотранс” за маршрутом Херсон – Олешки (Хуторище) протягом дня в обох напрямках здійснюється 22 рейси. Щоденний обсяг перевезених пасажирів коливається від 1 800 до 2 700 осіб. Для надання послуг пасажирських перевезень використовуються автобуси “Scania” (Швеція), місткістю 80 пасажирів.

Для реалізації проекту фінансового лізингу в якості постачальника транспортних засобів пропонується обрати торгово-сервісний дім “Богдан” – структурний підрозділ корпорації “Богдан”. Цей вибір обумовлений, в першу чергу, тим, що у виробничій програмі підприємства присутні моделі усіх класів: малі, середні, великі й надвеликі автобуси різної пасажиромісткості та модифікацій. Усі транспортні засоби відповідають різним пасажиропотокам, умовам дорожнього покриття і, що важливо, пропускній здатності доріг. Техніко-експлуатаційні характеристики обраного типу автобусів наведені у табл. 3.7.

Таблиця 3.7

Техніко-експлуатаційні показники автобусів “Богдан” А601.21

Технічні дані автобусу		Значення
Місткість (q_a), пас.		99
Ціна (C_a), грн (без ПДВ)		1 751 950
Лінійна витрата палива (H_L), л/100км: при швидкості 60 км/год. при швидкості 80 км/год.		22,0 24,0
Витрата мастила на 100 л палива	(H_{PM}), л/100л	3,2
	(H_M), л/100л	0,15
Норматив витрат на технічне обслуговування та ремонт автомобілів на пробіг (H_{TOP}), грн/1000км		850
Обсяг витрат, пов'язаних із придбанням і доставкою одного автомобіля (C_d), грн		6 300
Норма відрахувань на відновлення шин ($H_{ш}$), %/1000км		1,06
Розмір шини		275/70R22,5
Ціна комплекту шин ($C_{ш}$), грн		5 800
Кількість комплектів шин на авто, без урахування запасного ($n_{ш}$), од.		6
Швидкість сполучення для марки (V_c), км/год.		37,0

Показники роботи на маршруті Херсон – Олешки (Хуторище) наведені у табл. 3.8.

Таблиця 3.8

Показники роботи на маршруті Херсон – Олешки (Хуторище)

Показник		Значення
Вартість 1 пас.-км (без ПДВ та страхового платежу), грн		0,15
Загальний пробіг за маршрутом Херсон – Олешки (Хуторище) у прямому та зворотному напрямках, км		57
Вартість квитка (без ПДВ та страхового платежу), грн		26,95
Пасажиропотік протягом дня, пас.-км	мінімальний	102 600
	максимальний	131 100
Дохід від послуг протягом дня, грн	мінімальний	15 400
	максимальний	19 700
Дохід від послуг протягом року, грн	мінімальний	5 544 000
	максимальний	7 092 000
Собівартість обслуговування маршруту (на рік):		3 734 220
1) витрати на оплату праці водіїв (10 чоловік):		
- заробітна плата		847 800
- нарахування внесків до фондів соціального страхування		232 200
2) витрати на автомобільні шини		174 000
3) витрати на технічне обслуговування і поточний ремонт		93 075
4) витрати на паливно-мастильні матеріали		623 350
5) автостанційний збір (10 % від доходу)		1 263 600
6) амортизація		175 195
7) інші витрати		325 000
Мінімальна норма рентабельності (5 % від суми витрат)		186 711

Термін дії договору фінансового лізингу – 60 місяців; авансовий платіж складає 20 % від вартості автобуса; винагорода лізинговій компанії за надану відстрочку складає 20 % річних. Погашення заборгованості здійснюється щомісячно, рівними частинами.

Закупівля автобусів на умовах фінансового лізингу дасть можливість оперативно поповнити парк рухомого складу ПрАТ “Автотранс” новими транспортними засобами у необхідній кількості. Після закінчення терміну дії договору фінансового лізингу та виконання зобов’язань, підприємство забезпечить реєстрацію права власності на автобуси, які є предметом лізингу.

Проведемо поетапний розрахунок.

1. Визначимо суму, яка буде розстрочена на 5 років згідно із укладеною угодою. Для цього із вартості автобусів вирахуємо 20 % авансового платежу:

$$S_{\text{розстр.}} = 1\,751\,950 \times 5 \times 0,8 = 7\,007\,800 \text{ грн.}$$

2. Розрахунок щомісячного платежу за лізинговою угодою здійснюємо за формулою [29]:

$$ЛП = \frac{ТВ}{\{[1-(1+i)^{-n}]:i\}}, \quad (3.5)$$

де ЛП – лізинговий платіж;

ТВ – теперішня вартість майна, яка дорівнює вартості орендної послуги;

n – кількість періодів за строк оренди;

i – процентна ставка.

У нашому випадку $ТВ = S_{\text{розстр.}} = 7\,007\,800$ грн; $n = 60$ місяців, оскільки платежі сплачуються щомісячно; $i = 0,0167$ (20 % / 12 місяців). Таким чином,

$$ЛП = \frac{7\,007\,800}{\{[1-(1+0,0167)^{-60}]:0,0167\}} = \frac{7\,007\,800}{37,71} = 185\,819,84 \text{ грн.}$$

3. Загальна сума платежів за весь строк лізингу становитиме:

$$S_n = 185\,819,84 \times 60 = 11\,149\,190,56 \text{ грн.}$$

Отже, вартість автобусів з урахуванням авансового платежу складає:

$$S_L = 1\,751\,950 + 11\,149\,190,56 = 12\,901\,140,56 \text{ грн.}$$

4. Розраховуємо суму виручки, яку повинен генерувати транспортний засіб протягом року для покриття платежів за лізинговою угодою, поточних витрат та мінімальної норми рентабельності в розмірі 5 %. Загальна сума поточних витрат становить 3 734 220 грн, рентабельність – 186 711 грн, щорічний лізинговий платіж – 2 229 838,11 грн.

Кількість транспортних засобів, які планується отримати в лізинг – 5 одиниць. Таким чином, загальна сума виручки, що генерується транспортним засобом за рік, повинна становити щонайменше:

$$R_a = (3\,734\,220 + 186\,711 + 2\,229\,838,11)/5 = 1\,230\,153,82 \text{ грн.}$$

5. Наступним етапом аналізу стане порівняння розрахованої виручки з

фактичними даними за попередній період. На сьогоднішній, при вартості квитка (без ПДВ та страхового платежу) 26,95 грн, мінімальний річний дохід від перевезення пасажирів за маршрутом Херсон – Олешки (Хуторище) у розрахунку на 1 транспортний засіб складає 1 108 800 грн, максимальний – 1 418 400 грн. Отже, розрахована сума виручки, яку повинен генерувати один отриманий в лізинг транспортний протягом року, знаходиться у допустимих межах.

Суттєва проблема, що виникає при розрахунку доходу від надання транспортної послуги, – це правильність визначення виконаної роботи, тобто кількості перевезених пасажирів. В умовах вільного ціноутворення на послуги пасажирського транспорту собівартість мала б розраховуватися шляхом ділення витрат на кількість перевезених пасажирів. У такий спосіб визначалася б собівартість перевезення 1 пасажирів. Ціна послуги, своєю чергою, мала б включати розраховану собівартість та норму рентабельності. До речі, навіть в умовах державного регулювання тарифів собівартість є основою для встановлення економічно обґрунтованих тарифів, на чому наполягають не лише практики, але й науковці.

Також важливе значення має контроль та аналіз витрат підприємств, без чого неможливе функціонування будь-якого суб'єкта господарювання. Крім того, відсутність контролю за рівнем собівартості провокує відсутність стимулів для розвитку підприємства [38].

Вищевикладене виявляє наступну проблему – правильність визначення виконаної транспортної роботи, тобто кількості перевезених пасажирів. На жаль, слід визнати, що наразі жодне вітчизняне підприємство пасажирського транспорту не має абсолютно точних даних стосовно цього. Серед причини цього можна виділити такі:

- відсутність автоматизованої системи обліку перевезених пасажирів, застосування на практиці приблизних методів обрахунку пасажиропотоку;
- наявність пасажирів, які не належать до категорії пільговиків, проте не сплачують за надану послугу (безбілетні пасажирів).

Сьогодні відомі декілька різних методик розрахунку перевезених пасажирів, які можна розділити на такі групи:

- 1) обстеження пасажиропотоку, що проводяться всередині транспортного засобу шляхом застосування табличного, талонного, таблично-опитувального, візуального та автоматизованого методів;
- 2) обстеження пасажиропотоку, що проводяться на зупинках шляхом застосування візуального та автоматизованого методів;
- 3) анкетний метод вивчення попиту на перевезення, наприклад аналіз руху робочої сили чи аналіз руху населення певного району [33].

Будь-яке обстеження пасажиропотоку потребує залучення додаткової робочої сили та витрат часу, характеризується неточністю результатів на тривалому часовому проміжку, адже потрібно враховувати особливості окремих рейсів, сезонність, коливання попиту на перевезення протягом доби (часи-пік), наявність навчальних закладів, туристичних локацій, великих промислових підприємств і графік їх роботи тощо.

Більшість фахівців, що займаються дослідженнями цього питання, вважають, що лише введення автоматизованих систем обліку пасажирів та проведення оплати дозволить забезпечити точність розрахунків, а, отже, і достовірність даних щодо фактично перевезених пасажирів.

Висновки до розділу 3. Поточний стан ПрАТ “Автотранс” можна охарактеризувати як стан глибокої фінансової кризи, що супроводжується окремими видами локальних криз - виробничо-технологічною, організаційно-управлінською, стратегічною кризою. Проблеми платоспроможності, криза прибутковості та ліквідності негативно впливають на функціонування підприємства в цілому. Основними “місцями локалізації” кризових явищ на підприємстві є фінансова, операційна підсистема та підсистема управління. Діяльність підприємства пов’язана із такими фінансовими ризиками, як ціновий ризик, ризик втрати ліквідності та кредитний ризик.

Спеціального документу, яким би описувалися характеристики систем

внутрішнього контролю та управління ризиками підприємства не створено та не затверджено, служби з внутрішнього контролю та управління ризиками не створено. Менеджмент приймає рішення з мінімізації ризиків, спираючись на власні знання та досвід, та застосовуючи наявні ресурси. На нашу думку, відсутність злагодженої системи управління ризиками значно ускладнює можливості підприємства у подоланні кризи. Як свідчать результати оцінки рівня фінансової стійкості та діагностики ймовірності банкрутства, ПрАТ “Автотранс” перебуває у стані стійкої та хронічної фінансової нестійкості, а загроза банкрутства для підприємства є високою та щороку зростає.

Існує нагальна потреба у розробці комплексу антикризових заходів щодо подолання кризового стану та недопущення банкрутства підприємства. Такими заходами можуть бути: скорочення витрат; пошук шляхів збільшення надходжень грошових коштів; проведення реструктуризації кредиторської заборгованості; визначення стратегії розвитку підприємства; проведення реорганізації або реструктуризації. Одним із напрямів скорочення витрат є зменшення адміністративних витрат та собівартості наданих послуг. Серед напрямів залучення коштів на підприємство в умовах стійкої та хронічної фінансової нестійкості слід розглянути: продаж або здачу в оренду частини активів підприємства, оптимізацію автотранспортних послуг, зміну політики управління дебіторською заборгованістю та зобов’язаннями.

Одним зі способів оперативно забезпечити виживання підприємства та відновити його конкурентоспроможність на ринку є реструктуризація. Зміст реструктуризації полягає у проведенні комплексу заходів щодо зміни стану існуючого підприємства, його структури, та може бути реалізований у формі злиття, поглинання, розділення, горизонтальної та вертикальної інтеграції. При створенні програми реструктуризації розробляється декілька варіантів проектів, з яких керівництво обирає найкращий з урахуванням прибутковості та ризику. Окрім варіантів реструктуризації підприємства, слід розглянути також доцільність запровадження санаційних заходів або проведення ліквідації. При цьому може бути змінена система управління, організаційно-

правової форми тощо.

Однією з причин кризового стану ПрАТ “Автотранс” є застарілий парк рухомого складу транспортних засобів, що призводить до зниження якості обслуговування населення, скорочення пасажиропотоку підприємства та зменшення прибутку. Оновлення парку рухомого складу за рахунок власних джерел фінансування неможливе, тому пропонується розглянути можливість укладення угоди фінансового лізингу на отримання в лізинг пасажирських автобусів марки “Богдан” А601.21 в кількості 5 одиниць. Авансовий платіж складає 20 % від вартості автобуса; винагорода лізинговій компанії за надану відстрочку складає 20 % річних.

ВИСНОВКИ

Приміські перевезення займають друге місце в Україні за масовістю після внутрішньоміських. У приміському сполученні автомобільним транспортом (автобусами) протягом 2018 р. перевезено 621 млн пасажирів. За даними Державної служби статистики України, для виду діяльності 49.31 “Пасажирський наземний транспорт міського та приміського сполучення” характерна збитковість – сумарний розмір чистого збитку підприємств перевищив розмір прибутку за видом діяльності. При цьому протягом 2010-2018 рр. частка збиткових підприємств суттєво зменшилася. Показники рентабельності як операційної, так і усієї діяльності підприємств мали від’ємне значення. Разом з тим, протягом 2010-2018 рр. збільшився обсяг капітальних інвестицій. У структурі капітальних інвестицій найбільша частка припадає на капіталовкладення в машини та обладнання. Особлива увага приділяється заміні зношеного транспорту на той, що відповідає сучасним вимогам (безпека, екологічність) сфери пасажирських перевезень.

Одним із напрямів залучення фінансових ресурсів для оновлення рухомого складу автотранспортного підприємства є лізинг. Сутність лізингу полягає у наданні на умовах оренди на середньо-і довгостроковий період транспортних засобів підприємствам-користувачам.

Лізинг дозволяє підприємству розпоряджатися засобами виробництва, в яких воно має потребу, не витрачаючи велику кількість фінансових ресурсів на їх придбання. Підприємство, яке використовує в своїй діяльності лізинг, отримує такі переваги: виключення необхідності відволікання значної кількості обігових коштів для придбання дорогих транспортних засобів і техніки, тобто користування своєрідним довгостроковим кредитом; тимчасове використання дорогих транспортних засобів і техніки дозволяє уникнути витрат на технічне обслуговування та ремонт старих; лізингові платежі відносяться на валові витрати виробництва та обігу; лізингові платежі не оподатковуються податком на додану вартість; при фінансовому

лізингу лізингоодержувач має змогу придбати техніку чи устаткування за залишковою вартістю по закінченні лізингової угоди; лізинг не змінює фінансову структуру підприємства (якою вона є в балансі). Позабалансове відображення операцій з лізингу дозволяє уникнути погіршення коефіцієнтів заборгованості (на відміну від залучення банківських позик).

Нестабільність економічного розвитку і викликане цим формування негативних тенденцій в роботі автотранспортних підприємств обумовлює необхідність моніторингу всіх складових діяльності для розроблення системи превентивних заходів, як головного елемента антикризового управління. В контексті вирішення зазначеної проблеми важливого значення набуває оцінювання антикризової стійкості підприємства за сукупністю показників. Своєчасне застосування антикризових заходів на відповідній стадії розвитку автотранспортного підприємства дозволить не лише уникнути банкрутства, але й запобігати кризовим ситуаціям у подальшій перспективі.

Підприємство ПрАТ “Автотранс” спеціалізується на регулярних транспортних перевезеннях, зокрема виконує пасажирські перевезення за маршрутами Херсон-Олешки та Олешки-Гола Пристань. Середньооблікова чисельність працівників облікового складу у 2019 р. становила 59 осіб.

Однією з нагальних проблем підприємства, яка суттєво впливає на його діяльність, є великий ступінь зношеності основних засобів, а саме рухомого складу автобусного парку. Ступінь зносу транспортних засобів складає 85 %, середній ступінь зносу основних засобів – 83,5 %. Підприємство потребує оновлення рухомого складу, що дозволить поліпшити якість послуг перевезення. Головним конкурентом ПрАТ “Автотранс” є ТОВ СП “ЯМАК” (м. Олешки) з більш пасажировмістким транспортом та з великою кількістю автобусних маршрутів по Олешківському й Голопристанському районах Херсонської області.

У структурі майна збільшилася частка оборотних активів, натомість як частка необоротних активів скоротилася; на кінець 2019 р. оборотні активи складаються із виробничих запасів (50,59 %), дебіторської заборгованості

(27,90 %), грошових коштів та їх еквівалентів (21,28 %), витрат майбутніх періодів (0,24 %). Розрахункова вартість чистих активів ПрАТ “Автотранс” є від’ємною та меншою за скоригований статутний капітал.

Через наявність непокритого збитку, розмір якого щороку зростає, власний капітал є від’ємним. Це означає, що підприємство фактично не має власного капіталу і весь обсяг його майна створений за рахунок залучених та позичених коштів. Позиковий капітал перевищує розмір активів, у зв’язку з чим існує великий ризик банкрутства. Розмір довгострокових зобов’язань і забезпечень протягом 2017-2019 рр. залишався незмінним, натомість як поточні зобов’язання і забезпечення щороку зменшувалися; на кінець 2019 р. поточні зобов’язання складаються з інших поточних зобов’язань (78,85%), поточної кредиторської заборгованості за товари, роботи, послуги (11,03 %), поточної кредиторської заборгованості за розрахунками з бюджетом (4,66 %), з оплати праці (4,41 %), зі страхування (1,05 %); протягом аналізованого періоду структура зобов’язань не зазнала суттєвих змін.

Внаслідок перевищення суми витрат над сумою доходів, результатом діяльності підприємства протягом усього аналізованого періоду є збиток. У структурі операційних витрат найбільшу частку мають матеріальні витрати та витрати на оплату трудових ресурсів. Отже, процес надання послуг ПрАТ “Автотранс” можна одночасно віднести і до матеріало-, і до трудомісткого. Результати кореляційно-регресійного аналізу показали, що найбільший вплив на розмір прибутку мають собівартість наданих послуг та адміністративні витрати. З метою підвищення ефективності управління прибутковістю слід розробити заходи, які були б спрямовані на зменшення собівартості наданих послуг та скорочення адміністративних витрат. У зв’язку із наявністю збитку показники рентабельності є від’ємними. На рентабельність власного капіталу найбільший вплив має негативний ефект фінансового важеля та від’ємна рентабельність продажів.

Поточний стан ПрАТ “Автотранс” можна охарактеризувати як стан глибокої фінансової кризи, що супроводжується окремими видами локальних

криз - виробничо-технологічною, організаційно-управлінською, стратегічною кризою. Проблеми платоспроможності, криза прибутковості та ліквідності негативно впливають на функціонування підприємства в цілому. Основними “місцями локалізації” кризових явищ на підприємстві є фінансова, операційна підсистема та підсистема управління. Діяльність підприємства пов’язана із такими фінансовими ризиками, як ціновий ризик, ризик втрати ліквідності та кредитний ризик.

Спеціального документу, яким би описувалися характеристики систем внутрішнього контролю та управління ризиками підприємства не створено та не затверджено, служби з внутрішнього контролю та управління ризиками не створено. Менеджмент приймає рішення з мінімізації ризиків, спираючись на власні знання та досвід, та застосовуючи наявні ресурси. На нашу думку, відсутність злагодженої системи управління ризиками значно ускладнює можливості підприємства у подоланні кризи. Як свідчать результати оцінки рівня фінансової стійкості та діагностики ймовірності банкрутства, ПрАТ “Автотранс” перебуває у стані стійкої та хронічної фінансової нестійкості, а загроза банкрутства для підприємства є високою та щороку зростає.

Існує нагальна потреба у розробці комплексу антикризових заходів щодо подолання кризового стану та недопущення банкрутства підприємства. Такими заходами можуть бути: скорочення витрат; пошук шляхів збільшення надходжень грошових коштів; проведення реструктуризації кредиторської заборгованості; визначення стратегії розвитку підприємства; проведення реорганізації або реструктуризації. Одним із напрямів скорочення витрат є зменшення адміністративних витрат та собівартості наданих послуг. Серед напрямів залучення коштів на підприємство в умовах стійкої та хронічної фінансової нестійкості слід розглянути: продаж або здачу в оренду частини активів підприємства, оптимізацію автотранспортних послуг, зміну політики управління дебіторською заборгованістю та зобов’язаннями.

Одним зі способів оперативно забезпечити виживання підприємства та відновити його конкурентоспроможність на ринку є реструктуризація. Зміст

реструктуризації полягає у проведенні комплексу заходів щодо зміни стану існуючого підприємства, його структури, та може бути реалізований у формі злиття, поглинання, розділення, горизонтальної та вертикальної інтеграції. При створенні програми реструктуризації розробляється декілька варіантів проектів, з яких керівництво обирає найкращий з урахуванням прибутковості та ризику. Окрім варіантів реструктуризації підприємства, слід розглянути також доцільність запровадження санаційних заходів або проведення ліквідації. При цьому може бути змінена система управління, організаційно-правової форми тощо.

Однією з причин кризового стану ПрАТ “Автотранс” є застарілий парк рухомого складу транспортних засобів, що призводить до зниження якості обслуговування населення, скорочення пасажиропотоку підприємства та зменшення прибутку. Оновлення парку рухомого складу за рахунок власних джерел фінансування неможливе, тому пропонується розглянути можливість укладення угоди фінансового лізингу на отримання в лізинг пасажирських автобусів марки “Богдан” А601.21 в кількості 5 одиниць. Авансовий платіж складає 20 % від вартості автобуса; винагорода лізинговій компанії за надану відстрочку складає 20 % річних.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Блатнов М. Д. Пассажирские автомобильные перевозки / М. Д. Блатнов. — Москва : Транспорт, 1981. — 222 с.
2. Бондаренко Н. М. Методичні аспекти формування у звітності інформації про фінансові результати за П(С)БО та МСФЗ / Н.М. Бондаренко // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. — 2017. — С. 209—212.
3. Бочарова Н. А. Розробка алгоритму визначення кризового стану автотранспортного підприємства / Н. А. Бочарова, Р. С. Верьовка // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки: зб. наук. пр. — Кіровоград: КНТУ, 2011. — Вип. 20, ч. 2. — С. 301—306.
4. Брюховецкая Н.Е., Киселева Е.А. Методы анализа рисков лизинговой сделки // Вестник Донбасской государственной машиностроительной академии : сб. науч. тр. — 2005. — № 2. — С. 205—210.
5. Василюк М. М. Контролінг як елемент ефективного управління // Актуальні проблеми розвитку економіки регіону. — Івано-Франківськ, 2012. — Вип. 8, т. 2. — С. 140—143.
6. Гавриленко О. Є. Облік і внутрішній контроль фінансових результатів на підприємствах міського транспорту: дис. к.е.н. : 14.05.2019 / Гавриленко Олена Євгенівна. — Одеса. — 2019. — 359 с.
7. Гавриленко О. Є. Проблеми обліку доходів підприємств міського транспорту та шляхи їх вирішення / О. Є. Гавриленко // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. — 2011. — Вип. 20, ч. II. — С. 170—179.
8. Горбачов П.Ф. Сучасні наукові підходи до організації роботи маршрутного пасажирського транспорту в містах: монографія / П.Ф. Горбачов. — Х.: ХНАДУ, 2009. — 196 с.

9. Грабельська О.В. Лізинг: класифікація та ефективність застосування // Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. — 2011. — № 704. — С. 89—94.

10. Григорова Т. М. Визначення факторів, які впливають на вибір пасажирями виду приміського транспорту / Т. М. Григорова, Ю. О. Давідіч, В. К. Доля // Вісник НТУ «ХПІ» : зб. наук. пр. — Серія : Механіко-технологічні системи та комплекси. — Харків : НТУ «ХПІ», 2015. — № 21(1130). — С. 29—37 с.

11. Григорова Т. М. Питання вибору пасажирями виду приміського пасажирського транспорту / Т. М. Григорова // Праці Одеського політехнічного університету : наук. та наук.-вироб. зб. — Одеса : ОНПУ, 2015. — Вип. 2(46). — С. 180—188.

12. Дяченко Т. О. Методика оцінки конкурентоспроможності підприємств автомобільного транспорту // Стратегія економічного розвитку України: Наук. збірник. — К.: КНЕУ, 2001. — №8. — С.471—474.

13. Єременко, І. В. Ринок пасажирського транспорту – інноваційні перспективи розвитку / І. В. Єременко // Науковий вісник Ужгородського університету : Серія: Економіка / В.П. Мікловда, М.І. Пітюлич, Н.М. Гапак. — Ужгород: Видавництво УжНУ «Говерла», 2011. — Вип. 2 (34). — С. 191—196.

14. Закон України «Про фінансовий лізинг» № 723/97-ВР від 16.12. 1997 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1998. — № 16, ст.68. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/723/97-%D0%B2%D1%80#Text>.

15. Заяц О. В. Контролінг організаційно-економічних методів у ціноутворенні підприємств автотранспорту / О.В. Заяц // Науковий погляд: економіка та управління. — № 3 (61). — 2018. — С. 49—54.

16. Кириченко О.І. Ринок транспортних послуг: аналіз основних проблем та пріоритетні напрямки розвитку / О.І. Кириченко // Економіка будівництва і міського господарства. — 2012. — № 2.

17. Клименко І. В. Лізинг у системі забезпечення надання транспортної послуги автотранспортним підприємством [Текст] / І.В. Клименко // Економіка України : науковий журнал. — 2014. — №7. — С. 39—48.

18. Коп'як Н. В. Основні напрямки розвитку приміських пасажирських перевезень / Н. В. Коп'як // Вісник НТУ. — 2009. — № 19. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : http://archive.nbuv.gov.ua/portal/naturalvntu2009_19_2pdf26.

19. Кривицька О. Р. Планування прибутку підприємства при визначенні стратегії його розвитку // Фінанси України. — 2005. — № 3. — С.138—146.

20. Кристопчук М. Є. Ефективність пасажирської транспортної системи приміського сполучення: дис. ... канд. техн. наук / М. Є. Кристопчук. — Харків : ХНАМГ, 2009. — 214 с.

21. Кристопчук М. Є. Приміські пасажирські перевезення/ М. Є. Кристопчук, О. О. Лобашов. — Харків :НТМТ. — 2012. — 223 с.

22. Логачов Є.Г., Гілевська К.Ю. Методика визначення собівартості перевезень на міському пасажирському маршруті з урахуванням якості перевезення // Вісник Національного транспортного університету: В 2-х ч. — Вип. 19. — К.: НТУ, 2009. — Ч. 2. — С. 68—72.

23. Литвин В.В., Новицький О.В. Розробка методики визначення конкурентоспроможності послуг пасажирських перевізників / В. В. Литвин, О. В. Новицький // Економічний простір. — 2018. — № 132. — С. 72—82. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecpros_2018_132_9.

24. Литвишко Л.О. Реструктуризація як інструмент реформування підприємств автотранспорту України / Л.О. Литвишко, В.М. Сукманюк // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. — К. : НТУ, 2017. — Вип. 2(38). — С. 47—53.

25. Матвійчук А.В. Нечіткі, нейромережеві та дискримінантні моделі діагностування можливості банкрутства підприємств / А.В. Матвійчук //

Нейронечіткі технології моделювання в економіці. — 2013. — № 2. — С. 71–118.

26. Матвійчук А. Діагностика банкрутства підприємств [Електронний ресурс] / Управління економікою: теорія і практика. – Режим доступу: http://me.kmu.gov.ua/file/link/99747/file/matvijchuk_4_07_U.pdf.

27. Матейчук В. П. Економіко – математичне моделювання процесів функціонування автотранспортних підприємств / В. П. Матейчук , Ю. С. Грисюк, О. В. Гусев, Р. В. Григоренко, Ю. А. Корнійчук, Ю. О. Третиниченко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. — 2012. — Вип. 10. — С. 610—620.

28. Мельник Т.Ю. Формування інформаційних ресурсів управлінського обліку для контролювання фінансових результатів підприємства // Молодий вчений. — 2015. — № 8 (23). Ч. 2. — С. 63—68.

29. Міщенко В.І., Луб'яницький О.Г., Слав'янська Н.Г. Основи лізингу / Серія «Бібліотечка банкіра». — К.: Товариство «Знання», КОО, 1997. — 138 с.

30. Назаренко Я.Я. Реформування тарифної політики підприємств пасажирського транспорту. Автореф. дис. ... канд.. екон. наук / Назаренко Я.Я.; Вид-во «Національний університет «Острозька Академія». — К., 2008 — 23 с.

31. Організація і управління пасажирськими автомобільними перевезеннями / Навчальний посібник І.Г. Крамаренко, В.К. Доля, Т.В. Харченко. Під редакцією І.Г. Крамаренка / — Харків: 2002. — 382 с.

32. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichnidani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>.

33. Палант О. Ю. Огляд методів обстеження пасажиропотоків // Бізнес-Інформ. — 2014. — № 11. — С. 142—148.

34. Пермовский А. А. Пассажирские перевозки / А. А. Пермовский.

Нижний Новгород : НГПУ, 2011. — 164 с.

35. Попович В. І Особливості організації обліку доходів і витрат діяльності автотранспортного підприємства / В. І. Попович // Науковий вісник Мукачівського державного університету. Економічні науки. Журнал наукових праць. — №19(14). — 2015. — С.243—249.

36. Савченко Л. А. Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту. Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. — К., 2017.

37. Слободяник Ю. Б. Лізингові відносини в галузі пасажирського автотранспорту [Текст] / Ю. Б. Слободяник // Розвиток фінансово-кредитної системи України в умовах ринкових трансформацій : зб. матеріалів першої Всеукраїнської науково-практичної конференції вчених, викладачів, практичних працівників. — Вінниця : «Універсум» — «Ландо Лтд», 2003. — С. 228—230.

38. Слободяник Ю. Б. Особливості контролю доходів підприємств міського пасажирського транспорту / Ю. Б. Слободяник // Науковий вісник Одеського національного економічного університету. — 2018. — № 9. — С. 162—177.

39. Слободяник Ю. Б. Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах : монографія. — Суми : УАБС НБУ. — 2007. — 162 с.

40. Стаднюк Т.С. Особливості методики аналізу фінансових результатів діяльності підприємств // Економічний часопис Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. — 2016. — № 1. — С. 127—132.

41. Тарасенко О.М., Гуца О.О. Встановлення обсягів автобусних перевезень// Вісник НТУ. — К.: НТУ — 2010. — Вип.19.

42. Тарасенко О.М. Точки беззбитковості автобусних перевезень / О.М. Тарасенко, О.О. Гуца // Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки». Науково-технічний збірник. — К. : НТУ, 2015. —

Вип. 1 (31).

43. Тарасова Т.А. Методика оценки конкурентоспособности оказываемых услуг транспортными организациями / Т.А. Тарасова // Актуальні проблеми економіки. — 2013. — №6. — С. 454—459.

44. Терещенко О.О. Дискримінантна модель інтегральної оцінки фінансового стану підприємства / О. О. Терещенко // Економіка України № 8. 2003. С. 38-44.

45. ТОВАЖНЯНСЬКИЙ В.Л. Визначення ознак банкрутства: санація та реструктуризація підприємств / В.Л.ТОВАЖНЯНСЬКИЙ, П.Г. Перерва // Збірник наукових праць «Вісник НТУ «ХПІ»: Актуальні проблеми управління. — 2013. — № 52 (1025).- С. 152 – 162.

46. Транспортное планирование: практические рекомендации по созданию транспортных моделей городов в программном комплексе RTV Vision® VISUM : монография / М.Р. Якимов, Ю.А. Попов. — М.: Логос, 2014. — 200 с.

47. Український портал акціонерних товариств — www.pat.ua. ПрАТ «Автотранс». [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://cyr-atp.pat.ua>.

48. Хоменко І. О. Організаційно-економічні взаємовідносини підприємств автотранспорту та банківських структур / І. О. Хоменко // Імперативи розвитку України в умовах глобалізації : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Чернігів, 12-13 червня 2009 р.). — Чернігів : ЧДІЕУ, 2009. — С. 129—131.

49. Хоменко І. О. Стратегія фінансування поточних активів транспортного підприємства / І. О. Хоменко // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». — 2010. — Вип. 15. — С. 163—171.

50. Хоменко І. О. Удосконалення організації та планування діяльності пасажирських автотранспортних підприємств / І. О. Хоменко, Л. В. Бабаченко // Вісник Національного транспортного університету. — 2011. — Вип. 24. — С. 163—166.

51. Цивільний кодекс України № 435-IV від 16.01.2003 р. // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — №№ 40-44, ст.356. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.

52. Швець М.Д., Турченко М.О. Методика визначення тарифу та собівартості перевезень пасажирів автомобільним транспортом за окремими статтями // Вісник Національного університету водного господарства та природокористування: Збірник наукових праць. — Серія: Економіка. — 2010. — Вип. 4. — С. 236—243.

53. Якименко С.В., Луб'яний П.В., Луб'яна Н.П. Удосконалення організації міських пасажирських перевезень з урахуванням залучених інвестиційних ресурсів // Вісник Херсонського національного технічного університету. № 2(69) (2019). [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://journals.kntu.net.ua/index.php/visnyk/article/view/424>.

54. Яновський П.О. Пасажирські перевезення: Навчальний посібник. — Київ.: НАУ, 2008. — 469 с.

55. Altman E.I. Financial Ratios, Discriminant Analysis and the Prediction of Corporate Bankruptcy / E.I. Altmann. — The Journal of Finance, September. — 1968. — С. 589—609.

56. Lasfer A., Levis M. The determinants of the leasing decision of small and large companies // European Financial Management. — 1998. — № 4. — P. 159–184.

57. Ukrstat.org – публікація документів Державної служби статистики України. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://ukrstat.org>.