**Курсова робота**

**На тему:**

**"Аналіз пасажирських перевезень транспортного підприємства: "Державне підприємство «Міжнародний аеропорт "Бориспіль""**

# Вступ

В даній роботі розглядається аналіз пасажирських перевезень транспортного підприємства: ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО «МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ «БОРИСПІЛЬ», скорочене найменування – ДП МА» Бориспіль».

В 2007 році Україна та ЄС розпочали роботу щодо створення Спільного авіаційного простору, що сприятиме не тільки подальшому розвитку авіаційних зв’язків на користь авіаційної галузі України та розширенню мережі маршрутів, але й поглибленню економічної інтеграції України в ЄС та розширенню стратегічного політичного партнерства.

Протягом 2007 року в галузі проводились подальша модернізація та оновлення парку повітряних суден, підвищення рівня обслуговування, розширювалась географія польотів українських перевізників.

Сьогодні повітряний транспорт та пов’язана з ним наземна інфраструктура, а це 90 авіакомпаній, 42 аеропорти та аеродроми цивільної авіації, мають значний вплив на розвиток ринку пасажирських перевезень, торгівлю та економіку України в цілому.

У звітному році, за даними Державної авіаційної адміністрації України в аеропортах України було обслужено 9186,2 тис. пасажирів, що на 23,4% більше, ніж у 2006 році, та оброблено 45 105,0 тонн вантажів та пошти, що на 13,2% більше ніж в 2006 році. Регулярні польоти між Україною та країнами світу здійснювали 12 вітчизняних авіакомпаній (до 41 країни) та 47 іноземних (з 29 країн).

На авіаційному транспорті відбулося динамічне, порівняно з іншими видами транспорту, зростання показників перевезення пасажирів (+23,4%), що головним чином було обумовлено відновленням роботи регіональних аеропортів та інтенсивним розвитком внутрішніх та міжнародних перевезень, у тому числі транзитних.

Аналізуючи статистичні дані щодо обсягів пасажиро- та поштовантажопотоків аеропортів України, слід зазначити, що ДП МА «Бориспіль» концентрує 62% всіх пасажиропотоків та 74% всіх поштовантажопотоків і є лідером серед вітчизняних аеропортів.

Робота транспорту становить матеріальну основу географічного і міжнародного поділу праці. Транспорт забезпечує зв'язки між виробництвом і споживанням, задовольняє потреби населення в перевезеннях, що має велике значення.

За обсягом і структурою транспортних перевезень визначають рівень розвитку та особливості структури господарства країни чи регіону, а за конфігурацією транспортної мережі – особливості та закономірності розміщення господарської діяльності країни чи регіону, рентабельність напрямків діяльності окремого транспортного підприємства

Розглядаючи ДП МА» Бориспіль» в дані роботі наведено теоретичні основи аналізу пасажирських перевезень (сутність, цілі та задачі аналізу пасажирських перевезень; методика аналізу пасажирських перевезень); характеристика і аналіз виробничо-фінансових показників роботи підприємства, економічна ефективність роботи підприємства; здійснено аналіз пасажирських перевезень для чого розглянуто географію перевезень пасажирів, складу і структуру пасажирського рухомого складу, об'єм перевезень пасажирів і пасажирообороту, використання пасажирського рухомого складу резерви підвищення ефективності пасажирських перевезень, наведено висновки і пропозиції.

# 1. Теоретичні основи аналізу пасажирських перевезень

## Сутність, цілі та задачі аналізу пасажирських перевезень

Мета та основні завдання аналізу пасажирських перевезень – є забезпечення безпечного та ефективного функціонування всіх суб’єктів авіаційної діяльності, зміцнення їх матеріально-технічної бази, впровадження технологічних процесів обслуговування повітряних перевізників і пасажирів, розбудови інфраструктури аеропортів відповідно до сучасних міжнародних вимог.

Це сприятиме:

розвиткові адміністративно-територіальних одиниць, у межах яких розташовані аеропорти;

створенню умов для експлуатації сучасних повітряних суден;

підвищенню рівня безпеки польотів;

забезпеченню цільового використання земель авіаційного транспорту;

підвищенню конкурентоспроможності авіаційної галузі на світовому ринку повітряних перевезень;

реалізації транзитного потенціалу України.

Основними завданнями аналізу є:

вирішення питань щодо забезпечення розвитку інфраструктури аеропортів на умовах лізингу та концесії, інших сучасних форм державно-приватного партнерства;

вирішення питань щодо зменшення часу проходження митного та прикордонного контролю.

Авіація – одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень, розвитку та провадження зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреби населення і суспільного виробництва в перевезеннях, забезпечення захисту національних інтересів України.

Приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами – важлива складова стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку.

Згідно з прогнозом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), у період з 1997 по 2020 рік загальний попит на повітряні перевезення в середньому щороку зростатиме на 4,5 відсотка. З урахуванням цього світовий парк повітряних суден збільшиться майже вдвічі. Це означає, що у період до 2020 року обсяг пасажирських повітряних перевезень збільшиться майже в 2,7 рази, а обсяг вантажних перевезень перевищить цей показник.

За 2007 рік пасажиропотік у вітчизняних аеропортах збільшився на 23,4 відсотка і становив 9,2 млн. осіб. Прогнозований обсяг повітряних перевезень в Україні становитиме у 2015 році 38,3 млн., а у 2020 році 70,6 млн. пасажирів.

Світовий досвід свідчить, що аеропорт має можливість самостійно забезпечувати свою сертифікаційну придатність та розвиток інфраструктури, якщо обсяг його перевезень становить на рік не менш як 2 млн. пасажирів. В Україні у 2007 році пасажиропотік тільки в Міжнародному аеропорту «Бориспіль» становив більш як 5 млн., в інших аеропортах – менш як 1 млн. пасажирів.

Основними аеропортами України є «Бориспіль», «Дніпропетровськ», «Донецьк», «Київ» (Жуляни), «Львів», «Одеса», «Сімферополь», «Харків», «Запоріжжя», які у минулому році обслужили 97,08 відсотка загального обсягу пасажирських повітряних перевезень. Менш потужними є аеропорти «Вінниця» (Гавришівка), «Івано-Франківськ», «Кіровоград», «Миколаїв», «Луганськ», «Полтава», «Рівне», «Суми», «Тернопіль», «Ужгород», «Херсон», «Хмельницький», «Чернівці», «Черкаси», «Бердянськ», «Ізмаїл», «Маріуполь», «Керч», «Кривий Ріг», «Севастополь», «Сєверодонецьк».

На території України також функціонують аеродроми, які не входять до складу зазначених вище аеропортів, зокрема «Київ» (Антонов), «Джанкой», «Харків» (Сокольники), «Біла Церква», «Бородянка», «Васильків», «Заводське», «Кременчук», «Озерне» (Житомир), «Лиманське», «Святошин», «Київ» (Чайка). Вони забезпечують виконання авіаційних робіт, задовольняють потреби авіаційної промисловості та спортивної авіації тощо.

Частина аеродромів – «Бориспіль», «Васильків», «Вінниця» (Гавришівка), «Запоріжжя», «Джанкой», «Київ» (Жуляни), «Івано-Франківськ», «Львів», «Одеса», «Озерне», «Севастополь», «Херсон» – є об’єктами спільного використання і забезпечують польоти цивільних та державних повітряних суден.

У більшості аеропортів аеродроми, аеродромні споруди та обладнання не відповідають вимогам, установленим для належного обслуговування сучасних повітряних суден. Пасажирські термінали та інфраструктура аеропортів не в змозі забезпечити належне обслуговування пасажирів та повітряних перевізників, що стримує збільшення обсягу перевезень.

Недостатні геометричні розміри, несуча спроможність елементів аеродромів, пропускна спроможність термінальних комплексів, розвиток аеропортової інфраструктури унеможливлюють застосовування новітніх технологій, не дають змоги задовольнити попит на послуги авіаційного транспорту згідно з міжнародними стандартами.

У середині 90-х років спостерігався різкий спад обсягу повітряних перевезень: кількість відправлених пасажирів зменшилася в 11,5 раза (з 15 млн. у 1990 році до 1,3 млн. у 1999 році), а у ряді аеропортів – в десятки разів. Це пов’язано з економічною кризою в Україні в зазначений період, з різким зниженням реальних доходів населення, розривом економічних зв’язків з країнами СНД. Тільки починаючи з 2000 року намітилося повільне зростання обсягу повітряних перевезень, відбувся перерозподіл пасажирських потоків між аеропортами. Так, у Міжнародному аеропорту «Бориспіль» в 2007 році обслужено пасажирів у кількості 62 відсотки загального обсягу пасажиропотоку вітчизняних аеропортів.

За останні 16 років основні засоби виробництва морально та фізично застаріли, зменшився ресурс аеродромного покриття, авіаційної наземної техніки, споруд та обладнання.

На даний час економічно самодостатнім є тільки Міжнародний аеропорт «Бориспіль». Лише частина аеропортів підтримує свою сертифікаційну придатність, але не має власних коштів для проведення в значних обсягах заходів з реконструкції та модернізації.

Забезпечення необхідного технічного рівня засобів навігації, аеродромного обладнання, авіаційної наземної техніки, засобів обслуговування пасажирів, багажу та вантажу вимагають міжнародні нормативні документи. Виконання вимог таких документів потребує значних інвестицій, яких аеропорти не мають, а фінансування як з боку держави, так і з боку органів місцевого самоврядування недостатнє.

## 1.2 Методика аналізу пасажирських перевезень

В умовах ринку пасажирський транспорт стає об'єктом економічних методів дослідження: маркетингу, аналізу ринків, оцінки поведінки споживачів послуг по переміщенню населення, вивчення закономірностей попиту і керування ним.

У ринкових умовах мають місце два напрямки організації послуг пасажирського транспорту: з одного боку, робота транспорту приводиться у відповідність до попиту на його послуги, а з іншого – формується попит на перевезення в залежності від можливостей транспортної системи. Це організується в комплексі технологій організації і управління транспортним процесом. Робота транспорту становить матеріальну основу географічного і міжнародного поділу праці. Транспорт забезпечує зв'язки між виробництвом і споживанням, задовольняє потреби населення в перевезеннях, що має велике значення.

За обсягом і структурою транспортних перевезень визначають рівень розвитку та особливості структури господарства країни чи регіону, а за конфігурацією транспортної мережі – особливості та закономірності розміщення господарської діяльності країни чи регіону, рентабельність напрямків діяльності окремого транспортного підприємства.

Відносні величини структури характеризують питому вагу окремих частин досліджуваної сукупності в загальному її обсязі. Їх обчислюють шляхом відношення частини до цілого.

Структура від латинського «structura» – побудова, розташування, порядок. Це сукупність стійких зв’язків та відносин об'єкта, що забезпечує його цілісність та тотожність до себе.

Структурним показником є показник, що складається з суми елементів та визначений у відносних показниках, як правило у відсотках:

x N

d і = і × 100, s = ∑ xі, (1.1)

s і =1

де dі – питома вага і-го елемента структури, і= 1, N;

xі – абсолютне значення по і – му елементу;

s – ітог суми абсолютних значень і-х елементів структури.

Вагоме значення має й аналіз складу і структури пасажирського рухомого складу, для чого використовуються слідуючі показники:



Ефективність використання основних фондів можна виявити за допомогою показників фондовіддачі і фондомісткості, рентабельність.



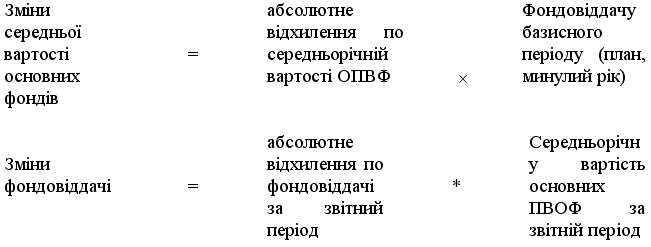
Для аналізу обчислюємо фондовіддачу за звітний рік (фактичну і планову) і порівнюємо з минулим роком. Збільшення фондовіддачі у звітному році в порівнянні з плановим періодом та минулим роком говорить про більш ефективне використання основних фондів.

Фондомісткість – це показник, обернений до фондовіддачі, який характеризує вартість ОФ, що припадає на 1 грн. товарної продукції.



На приріст обсягу наданих послуг впливає як збільшення обладнання та основних фондів у цілому, так і ефективність використання ОФ (фондовіддача). Важливо окремо визначити вплив кожного з цих факторів. Для цього використовуємо метод абсолютних різниць.

Розрахунок впливу змін на обсяг продукції:



Відповідно до Закону України «Про оподаткування прибутку підприємств», введеного в дію з 1.07.97 р. прибуток для оподаткування підприємства зменшується на суму амортизаційних відрахувань.

Тому важливе значення має аналіз нарахування амортизаційних відрахувань. Для цього вибірково перевіряється правильність застосування норм амортизаційних відрахувань по окремих групах основних фондів.

Одним із якісних показників використання основних фондів:



який слід аналізувати в динаміці.

Коефіцієнт амортизаційної віддачі показує рівень використання ОФ: є одним із показників інтенсифікації надання послугу.

При аналізі зносу потрібно визначити коефіцієнт зносу на початок і кінець звітного періоду.



Збільшення коефіцієнту зносу характеризує погіршення матеріально-технічної бази підприємства. Аналіз використання пасажирського рухомого складу є інтегруючим показником, що насамперед відбивається через визначення рентабельності послуг:

Рентабельність послуг = (100\*Чистий доход (виручка від реалізації продукції (робіт, послуг)) (ВР`) – Собівартість (С`))/ Собівартість (С`)

Загальна зміна рентабельності послуг шляхом детермінованого аналізу:



Що відбиває вплив на ефективність діяльності з перевезення пасажирів виручки від реалізації послуг та собівартості надання послуг.

# 2. Характеристика і аналіз виробничо-фінансових показників роботи підприємства

## 2.1 Коротка характеристика підприємства

Повне найменування ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО «МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ «БОРИСПІЛЬ»

Скорочене найменування (за наявності) ДП МА» Бориспіль»

Організаційно-правова форма Державне підприємство

Район Бориспільський

Поштовий індекс 08307

Населений пункт м. Бориспіль

Вулиця, будинок аеропорт

Інформація про державну реєстрацію:

* номер свідоцтва 13541200000000265
* дата видачі 23.03.1993
* орган, що видав свідоцтво Виконавчий комітет Бориспільської міської ради Київської області
* зареєстрований статутний капітал (грн.) 556521000
* сплачений статутний капітал (грн.) 55652100049 років тому, в травні 1959 року, було прийнято рішення про створення Бориспільського аеропорту цивільного повітряного флоту «Київ» (Центральний) на базі військового аеродрому.

Основні види діяльності:

* 63.23.0 Функціонування інфраструктури авіаційного транспорту
* 55.10.0 Діяльність готелів
* 70.20.0 Здавання в оренду власного нерухомого майна

Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» є державним підприємством цивільної авіації, яке засноване на державній власності та входить до сфери управління Міністерства транспорту та зв'язку України, яке є Уповноваженим органом управління.

Уповноважений орган управління затверджує Статут аеропорту, фінансовий план, призначає та звільняє Генерального директора.

Уповноважений орган управління погоджує аеропорту:

– відчуження, передачу в заставу, спільну діяльність, концесію, управління, оренду майна іншим юридичним або фізичним особам у відповідності до діючого законодавства;

– списання з балансу не повністю амортизованих основних фондів;

– добровільну відмову від права постійного користування земельною ділянкою;

– емісію цінних паперів та їх реалізацію;

– придбання цінних паперів;

– створення, реорганізацію, ліквідацію філіалів, представництв, відділень, які мають статус юридичної особи;

– організаційну структуру'

– призначення заступників генерального директора та головного бухгалтера.

З невеличкого військового аеродрому аеропорт «Бориспіль» перетворився на сучасний міжнародний аеропорт з багатотисячним колективом спеціалістів високої кваліфікації, що опанував сучасну авіаційну наземну техніку, європейські технології обслуговування, впровадив найновіше обладнання, технічні засоби та системи.

Засновником аеропорту є Міністерство транспорту та зв'язку України.

Аеропорт до корпорацій, консорціумів, концернів та інших об'єднань не належить.

Аеропорт Бориспіль – це комплекс інженерних споруд і устаткувань, що призначені для виконання технологічних процесів, які пов'язані з обслуговуванням пасажирів, обробкою багажу, вантажів, пошти та забезпеченням наземного обслуговування повітряних суден.

Оперативною діяльністю аеропорту займаються наступні структурні підрозділи: виробничо-технічний комплекс, служби авіаційної безпеки, інженерно-авіаційна служба. Враховуючи позицію ДП МА «Бориспіль» на ринку, Кабінетом Міністрів України було прийнято рішення про визначення проекту розвитку аеропорту «Бориспіль» пріоритетним для реалізації в рамках програми ОДР, що надається Урядом Японії. Відповідно та на виконання рішення Уряду України для проекту розвитку Державного підприємства «Міжнародного аеропорту «Бориспіль» було укладено Субкредитну угоду від 22 вересня 2005 №13000–04/70 між Кабінетом Міністрів України, представленим Міністерством фінансів України, як Кредитора, Державним міжнародним аеропортом «Бориспіль», як Позичальника та Відкритим акціонерним товариством «Державний експортно-імпортний банк України», як банка – агента в Україні на суму, еквівалентну 19092 млн. японських ієни.

Станом на 31.12.2008 року пропозицій з боку третіх осіб щодо реорганізації аеропорту не надходило. На протязі 2008 року на підприємстві ведення бухгалтерського обліку та складання звітності здійснювалось згідно вимог Закону України із змінами та доповненнями «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» від 16.07.99 р. №996-XІV, національних положень (стандартів) бухгалтерського обліку з метою забезпечення єдиних (постійних принципів) методів, процедур при відображенні поточних операцій в обліку та складанні фінансової звітності, а також прийнятому на підприємстві наказу».

## 2.2 Характеристика виробничих показників роботи підприємства і його технічних засобів

Згідно зі стратегією України щодо інтеграції до ЄС, у Міжнародному аеропорту «Бориспіль» протягом останніх років вживалися заходи до підвищення якості послуг та збільшення виробничих потужностей з урахуванням зростаючої важливості аеропорту як головних повітряних воріт України та базового аеропорту для провідних українських авіакомпаній. В ДП МА «Бориспіль» діє інтегрована система менеджменту, сертифікована за стандартами ІSO 9001:2000 та ІSO 14001:2004. Сучасне обладнання з обслуговування пасажирів та багажу повністю відповідає вимогам Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) щодо забезпечення авіаційної безпеки.

Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» розташоване на відстані 29-ти км на південний схід від Києва та 6-ти км на південний захід від Борисполя. Займає територію площею 943 га. На території аеропорту розташовані дві злітно-посадкові смуги і біля 200 виробничих, адміністративних та допоміжних будівель і споруд.

ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» є головними повітряними воротами України та обслуговує 62% авіаційних пасажирських перевезень країни. Аеропорт знаходиться на перетині багатьох повітряних трас, що проходять з Азії до Європи, Америки і у зворотному напрямку та є єдиним аеропортом України, з якого виконуються трансконтинентальні рейси.

З аеропорту «Бориспіль» 42 іноземні та 8 українських авіакомпаній виконують регулярні пасажирські рейси на 84 маршрутах, з них 72 міжнародних та 12 українських.

Сьогодні аеропорт реалізує «Державну програму розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2020 року»

– розпочато будівництво термінального комплексу «D», low-cost терміналу, автомобільних стоянок, реконструкцію та розширення перону «F».

Аеропорт надає послуги авіаційного та неавіаційного характеру.

Основними є авіаційні послуги, а саме:

– обслуговування пасажирів, обробка багажу, пошти, вантажів;

– наземне обслуговування повітряних суден.

Неавіаційна діяльність:

– оренда;

– комунальні послуги;

– послуги готелю;

– телекомунікаційні послуги;

Перспективність подальшого розвитку аеропорту передбачає зріст транзитних напрямків перевезень, забезпечення європейського рівня обслуговування, впровадження нових видів послуг неавіаційної діяльності.

Основні придбання:

2003 рік – придбано адмінвиробничу будівлю на суму 9 751 тис. грн., спецтехніки на суму 3 452 тис. грн., ангар на суму 1 870 тис. грн.;

2004 рік – збудовано оперативний центр САБ на суму 2 534 тис. грн., стоянки для літаків на суму 3 038 тис. грн.; придбано спецтехніки на суму 10 173 тис. грн.;

2005 рік – збудовано перон на суму 24 484 тис. грн.; придбано будівлю лабораторного корпусу на суму 27 469 тис. грн., спецтехніки на суму 30 117 тис. грн.;

2006 рік – придбано спецтехніки на суму 18 799 тис. грн.;

2007 рік – придбано спецтехніки на суму 24 993 тис. грн.

2008 рік – будівництво нового термінального комплексу» D» на суму 19 101 тис. грн.; розширення перонів на суму 127 424 тис. грн. придбання основних засобів на суму 86 355 тис. грн.

Відчуження активів:

2003 рік – чотири поверхи контрольно-диспетчерського пункту на суму 651 тис. грн.;

2008 рік – 19 одиниць спецтехніка нульовою залишковою вартістю.

До основних засобів підприємства відносяться матеріальні активи, очікуваний строк використання яких більше одного року та первісною вартістю більше 1000 грн. У 2004 році проводилась переоцінка основних засобів станом на 31.07.2004 року. Нарахування амортизації основних засобів проводиться із застосуванням методів встановлених пунктом 26 Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 7» Основні засоби», а саме застосовується прямолінійний метод.

Терміни та умови користування основними засобами (за основними групами):

будівлі споруди – 20 – 50 років;

машини та обладнання – 5–10 років;

транспортні засоби – 5–6 років;

інші основні засоби – 3–6 років.

Первісна вартість основних засобів: 6 380 004.0 тис. грн.

Ступінь зносу основних засобів: 71/2%

Ступінь використання основних засобів: 100%

Сума нарахованого зносу: 4 545 671.0 тис. грн.

Суттєві зміни у вартості основних засобів зумовлені:зміною обліку вартості земельних ділянок, які отримані на праві постійного користування та відповідно до наказу Міністерства фінансів України від 19.12.2006 року №1213 «Про затвердження Положення про порядок бухгалтерського обліку окремих актів та операцій і Змін до деяких нормативно-правових актів МФУ з бухгалтерського обліку» були віднесені до складу основних засобів, які в 2008 році обліковуються як нематеріальні активи

На діяльність аеропорту впливають такі фактори, як політичний так і макроекономічний стан в Україні, міжнародний авторитет України, інвестиційна привабливість України, екологічний стан, розвиток міжнародного туризму в Україні, ріст доходів населення.

## 2.3 Економічна ефективність роботи підприємства

Показники економічної ефективності розраховано за методикою, що наведено в табл. 2.1.

На підставі наведених розрахунків можна стверджувати:

На протязі періоду підприємство зберігає високий рівень фінансової незалежності й зазначений показник зростає – у 2007 році коефіцієнт фінансової незалежності становив 0,85, у 2008 році 0,86 (+0,01) при нормативному значені ≥ 0,5.

Високим є рівень фінансової стабільності – у 2007 році становив 6,75, у 2008 році дещо зменшився й становив 6,15 (-0,61) при нормативному значені > 1,0.

Ефективно використовуються залучені кошти, оскільки зростає показник фінансового левериджу – у 2007 році становив 0,13, у 2008 році 0,14 (+0,01) при нормативному значені ≥ 0,5.

Є високими й значно перебільшують нормативні значення показники ліквідності, однак нажаль спостерігається незначне зменшення їх рівня:

* коефіцієнт поточної (загальною) ліквідності (Кл) – у 2007 році становив 10,49; у 2008 році 7,93 (-2,56);
* коефіцієнт швидкої ліквідності (Кшл) – у 2007 році становив 10,08; у 2008 році 7,63 (-2,45);
* коефіцієнт абсолютної ліквідності(Кал) – у 2007 році становив 8,33; у 2008 році 6,41 (-1,93).

Зростають обіг запасів, активів та дебіторської заборгованості, що відповідно викликає зменшення періоду обороту й є позитивним явищем, оскільки відбиває поліпшення використання оборотних коштів підприємством.

Позитивним є й збільшення періоду погашення кредиторської заборгованості, оскільки по своїм боргам підприємство має змогу платити з меншою частотою, тобто збільшує можливості від використання залучених коштів.

Рентабельність функціонуючого капіталу та загальна рентабельність є достатньо високими й збільшуються:

* рентабельність функціонуючого капіталу у 2007 році становила 34,73; у 2008 році 292,32 (+257,59).
* загальна рентабельність – у 2007 році становила 7,17; у 2008 році 7,28 (+0,11).

Однак, незважаючи на позитивну структуру балансу, ефективність діяльності підприємства за всіма показниками рентабельності є високою, оскільки рентабельність послуг, активів та власного капіталу є нижчими за одиницю, хоч і зростають у 2008 році порівняно з 2007 роком, тож є доцільним більш детальний розгляд факторів, що зумовлюють ефективність надання підприємством послуг з перевезення пасажирів.

Таблиця 2.1. Економічна ефективність роботи підприємства у 2008 р.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *2* | *3* | | | *4* | *5* | | | *6* | | | *7* | | | | |
| Коефіцієнт швидкої ліквідності (Кшл) | Оборотні кошти – запаси | = | ф. 1 стр. 260 – ф. 1 стр. 100…стр. 140 | >0,7 | 571 705,00 | = | 7,63 | 731 542,00 | = | 10,08 | 10,08 | - | 7,63 | = | -2,45 |
| Короткотермінові зобов’язання | ф. 1 стр. 620 | 74 959,00 | 72 575,00 |
| Коефіцієнт абсолютної ліквідності(Кал) | Грошові кошти й поточні фінансові інвестиції | = | ф. 1 стр. 230 + ф. 1 стр. 240 + ф. 1 стр. 220 | ≥ 0,2 | 480 154,00 | = | 6,41 | 604 710,00 | = | 8,33 | 8,33 | - | 6,41 | = | -1,93 |
| Короткотермінові зобов’язання | ф. 1 стр. 620 | 74 959,00 | 72 575,00 |
| Коефіцієнт активів (Коа) | Чиста виручка від реалізації послуг | = | ф. 2 стр. 035 | Зменшення | 697 951,00 | = | 1,17 | 524 206,00 | = | 0,69 | 0,69 | - | 1,17 | = | 0,49 |
| Вартість активів | ф. 1 стр. 260 | 594 376,00 | 761 518,00 |
| Середній термін обороту активів (Чоа) | Кількість календарних днів періоду | = | 365 | Зменшення | 365,00 | = | 310,83 | 365,00 | = | 530,24 | 530,24 | - | 310,83 | = | -219,40 |
| П. 8 | п. 8 | 1,17 | 0,69 |
| Одноденний оборот (От) | Середня вартість активів | = | ф. 1 стр. 260 | Зменшення | 594 376,00 | = | 1 912,19 | 761 518,00 | = | 1 436,18 | 1 436,18 | - | 1 912,19 | = | 476,01 |
| П. 9 | п. 9 | 310,83 | 530,24 |
| Коефіцієнт запасів (Коз) | Собівартість реалізованої продукції | = | ф. 2 стр. 040 | Збільшення | 426 082,00 | = | 18,79 | 364 312,00 | = | 12,15 | 12,15 | - | 18,79 | = | 6,64 |
| Вартість запасів | ф. 1 стр. 100…стр. 140 | 22 671,00 | 29 976,00 |

**3. Аналіз пасажирських перевезень**

## 

## 3.1 Географія перевезень пасажирів

**Частка аеропорту «Бориспіль»** серед усіх відправлених з аеропортів України пасажирів у 2008 році становила **62%**

У **структурі обслугованих рейсів по авіаперевізниках** перше місце займає авіакомпанія Аеросвіт – 28%. Далі йдуть авіакомпанії МАУ – 16%, інші авіакомпанії України – 21%, іноземні авіакомпанії дальнього зарубіжжя 27% та авіакомпанії СНД – 7%.

Відповідно до **структури обслугованих пасажирів по авіакомпаніях** у 2008 році в аеропорту «Бориспіль» лідируюча позиція належить українському авіаперевізнику а/к «Аеросвіт» 34%. За ним авіакомпанія МАУ – 20%, інші авіакомпанії України – 14%, авіакомпанії СНД – 8% та іноземні авіакомпанії дальнього зарубіжжя – 24%.

У 2008 році за кількістю виконаних рейсів, як завжди, лідирують авіакомпанії «Аеросвіт» – 22 164 рейси (+12%), «Міжнародні Авіалінії України» – 13 973 рейси (+26%) та «Українсько-Середземноморські Авіалінії» – 3 105 рейсів (– 42%). За звітний період ці три базові авіакомпанії виконали 47% від загальної кількості рейсів.

Разом з тим, авіакомпанії, які приєдналися до українського авіаційного ринку в 2007 році, почали стрімко набирати оберти в 2008 році. Так, авіакомпанія «Adrіa Aіrways» в 2007 році виконала 8 рейсів, а в 2008 році вже 291 рейс, авіакомпанія «Kagalymavіa Aіrlіne» з 36 рейсів у 2007 році вийшла на 106 рейсів у 2008 році, авіакомпанія «Fіnnaіr» з 74 на 170 рейсів та авіакомпанія «Delta Aіrlіnes» – з 276 на 418 рейсів відповідно.

Залучення до співпраці нових авіакомпаній та розвиток мережі маршрутів є стратегічно важливим напрямком діяльності ДП МА «Бориспіль». В 2008 році до списку авіакомпаній-партнерів приєдналися авіакомпанія Alpі Eagles s.p.a., яка почала виконувати рейси з Венеції до Києва, та авіакомпанія Royal Jordanіan Aіrlіnes, яка почала виконувати рейси з Амману до Києва. І хоча цей напрямок вже існує на карті маршрутів аеропорту «Бориспіль» (рейс виконується авіакомпанією «Українсько-Середземноморські Авіалінії»), відкриття додаткових частот дозволить суттєво збільшити пасажиропотік на цьому напрямку.

В 2008 році мережа авіамаршрутів поповнилася новими регулярними напрямками: Венеція (Італія), Шанхай (Китай), Іннсбрук (Австрія).

Динаміку зміни об'ємів перевезень ДП МА «Бориспіль» пасажирів на основних напрямках і маршрутах наведено в табл. 3.1.

За підсумками діяльності Державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» у 2008 році було обслуговано **6 млн. 665 тис. пасажирів**, що забезпечило **збільшення обсягів відправлених пасажирів на 17%** від показника 2007 року.

Зменшення кількості внутрішніх рейсів обумовлене суттєвим скороченням польотів авіакомпанії «Українсько-Середземноморські Авіалінії», яка є четвертою в Україні за обсягами перевезень пасажирів.

В 2008 році частка внутрішньо-українських перевезень склала 14% або 958 112 пасажирів від загальної кількості перевезених пасажирів. Як і в 2007 році другу позицію займають, Туреччина і Росія – по 10%, на третій, залишається Єгипет – 8%. Крім того, слід відзначити, що пасажиропотік до Єгипту зріс на 43% у порівнянні з 2007 роком і склав 447 921 пасажир, а пасажиропотік до Туреччини зріс на 25% і склав 587 035 пасажирів.

Також, слід відзначити зростання пасажиропотоку до таких країн, як Грузія та Китай. І хоча питома вага перевезень пасажирів до цих країн складає по 1% від загальної кількості перевезених пасажирів, в 2008 році були досягнуті рекордні результати: пасажиропотік до Грузії збільшився на 96% і склав 86 955 пасажирів, а пасажиропотік до Китаю збільшився на 69% і склав 68 121 пасажир.

Аналізуючи мережу авіамаршрутів ДП МА «Бориспіль», слід зазначити, що на регулярних рейсах найбільш популярними напрямками в 2008 році були Москва – 448 836 пасажирів, Амстердам – 230 978 пасажирів, Сімферополь – 230 834 пасажирів. До речі, кількість пасажирів до/з Сімферополя зросла на 58,3%, що свідчить про активізацію туристичних та ділових потоків до Кримського півострова.

На чартерних рейсах, як і в 2007 році, найбільше пасажирів подорожувало до курортів Антальї – 379 276 пасажирів (+29,7%), Шарм-Ель-Шейху – 224 586 пасажирів (+42,3%) та Хургади – 187 233 пасажири (+27%).

Основну масу перевезених пасажирів складають пасажири на європейських напрямках – 70% (рис. 3.1).

Таблиця 3.1. Динаміка зміни об'ємів перевезень ДП МА «Бориспіль» пасажирів на основних напрямках і маршрутах

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Напрямки перевезень | Разом 2007 р. | | Разом 2008 р. | | Відхилення «+», «–» | |
| тис. осіб | % | тис. осіб | % | тис. осіб | % |
| п. 4 – п. 2 | п. 5 – п. 3 |
| *1* | *2* | *3* | *4* | *5* | *6* | *7* |
| **Разом, тис. осіб** | **5 696,58** | **–** | **6 665,00** | **–** | **968,42** | **17,00** |
| а) ВНУТРІШНЬО-УКРАЇНСЬКІ | 1 401,36 | 24,60 | 958,11 | 14,38 | -443,25 | -10,22 |
| б) МІЖНАРОДНІ, в т.ч.: | 4 295,22 | 75,40 | 5 706,89 | 85,62 | 1 411,67 | 10,22 |
| * Європа | 2 937,93 | 68,40 | 3 994,82 | 70,00 | 1 056,89 | 1,60 |
| * Північна Америка | 214,76 | 5,00 | 171,21 | 3,00 | -43,55 | -2,00 |
| * Африка | 429,52 | 10,00 | 513,62 | 9,00 | 84,10 | -1,00 |
| * Близький схід | 223,35 | 5,20 | 285,34 | 5,00 | 61,99 | -0,20 |
| * Азія | 489,66 | 11,40 | 741,90 | 13,00 | 252,24 | 1,60 |

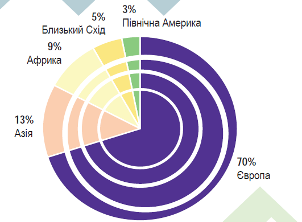


Рис. 3.1. Структура перевезень пасажирів за напрямками

## 3.2 Аналіз складу і структури пасажирського рухомого складу

Показниками, що характеризують складу і структуру пасажирського рухомого складу є (у відповідності до формул 1.3–1.6):



= 100\*30 044,00/ 296 318,00=10,14



=100\* 12 031,00/ 277 971,00=4,33



=100\*(30 044,00+ 334,00)/ 277 971,00=10,93



=100\*204 193,00/296 318,00=68,91



=100\*(296 318,00–204 193,00)/296 318,00=31,09

Слід відзначити низький рівень поновлення рухомого складу транспортних засобів підприємства, оскільки впродовж періоду рухомий склад транспортних засобів підприємства було поновлено на 10%, вибуло 4%. При цьому поновлення ведеться майже рівномірно за основними моделями рухомого складу транспортних засобів підприємства, що видно за незначними структурними зрушеннями їх складу (див. гр. 16 табл. 3.2)

Однак, поновленню рухомого складу транспортних засобів підприємства слід приділяти більше уваги, що зумовлюється досить високим коефіцієнтом зносу 69, та малим коефіцієнтом принадності 31%.

Таблиця 3.2. Склад та структура пасажирського рухомого складу

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Групи основних засобів | Залишок на початок року | | | Надійшло за рік | Вибуло за рік | | Нараховано амортизації за рік | Інші зміни за рік | | Залишок на кінець року | | | Відхилення «+», «–» | | | |
| первісна (пероцінена) вартість | знос | Питома вага, % | первісна (пероцінена) вартість | знос | первісної (переоціненої вартості) | зносу | первісна (пероцінена) вартість | знос | Питома вага, % | первісна (пероцінена) вартість п. 11 – п. 2 | знос п. 12 – п. 3 | Питома вага, % п. 13 – п. 4 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | |
| РАЗОМ: Транспортні засоби | 277 971,00 | 189 826,00 | 100,00 | 30 044,00 | 12 031,00 | 11 869,00 | 26 064,00 | 334,00 | 172,00 | 296 318,00 | 204 193,00 | 100,00 | 18 347,00 | 14 367,00 | 0,00 | |
| в т.ч. літаки транспортної категорії: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ан-12, Ан-12А, Ан-12Б, Ан-12БК, Ан-12АП, Ан-12БП, Ан-12П | 86 171,01 | 58 846,06 | 31,00 | 14 937,00 | 3 729,61 | 4 261,20 | 3 159,19 | 103,54 | 82,05 | 97 481,94 | 80 730,91 | 32,90 | 11 310,93 | 21 884,85 | | 1,90 |
| Іл-18, Іл-18А; Іл-18Б; Іл-18В; Іл-18Д; Іл-18Е | 74 496,23 | 50 873,37 | 26,80 | 3 015,20 | 3 224,31 | 2 805,15 | 11 174,43 | 89,51 | 11,17 | 74 376,63 | 48 079,39 | 25,10 | -119,60 | -2 793,97 | | -1,70 |

## 3.3 Аналіз об'єму перевезень пасажирів і пасажирообороту

Таблиця 3.3. Пасажиропотік ДП МА «Бориспіль» 2007–2008 рр.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показник | Пасажиропотік, тис. осіб | | Середня довжина перельоту, тис. км | | Пасажирооборот, тис. пас. км | | | |
| 2 007 р. | 2 008 р. | 2 007 р. | 2008 р. | 2 007 р. | 2 008 р. | Приріст | Приріст % |
| Січень | 389,00 | 428,00 | 1,6 | 1,6 | 622,40 | 684,80 | 62,40 | 10,03 |
| Лютий | 348,00 | 407,00 | 1,6 | 1,6 | 556,80 | 651,20 | 94,40 | 16,95 |
| Березень | 395,00 | 482,00 | 1,6 | 1,6 | 632,00 | 771,20 | 139,20 | 22,03 |
| Квітень | 437,00 | 505,00 | 1,6 | 1,6 | 699,20 | 808,00 | 108,80 | 15,56 |
| Травень | 480,00 | 559,00 | 1,6 | 1,6 | 768,00 | 894,40 | 126,40 | 16,46 |
| Червень | 534,00 | 627,00 | 1,5 | 1,5 | 801,00 | 940,50 | 139,50 | 17,42 |
| Липень | 607,00 | 704,00 | 1,5 | 1,5 | 910,50 | 1 056,00 | 145,50 | 15,98 |
| Серпень | 635,00 | 735,00 | 1,5 | 1,5 | 952,50 | 1 102,50 | 150,00 | 15,75 |
| Вересень | 583,00 | 691,00 | 1,7 | 1,7 | 991,10 | 1 174,70 | 183,60 | 18,52 |
| Жовтень | 480,00 | 580,00 | 1,7 | 1,7 | 816,00 | 986,00 | 170,00 | 20,83 |
| Листопад | 450,00 | 542,00 | 1,7 | 1,7 | 765,00 | 921,40 | 156,40 | 20,44 |
| Грудень | 358,58 | 405,00 | 1,7 | 1,7 | 609,59 | 688,50 | 78,91 | 12,95 |
| **РАЗОМ:** | **5 696,58** | **6 665,00** | **1,61** | **1,61** | **9 124,09** | **10 679,20** | **1 555,11** | **17,04** |

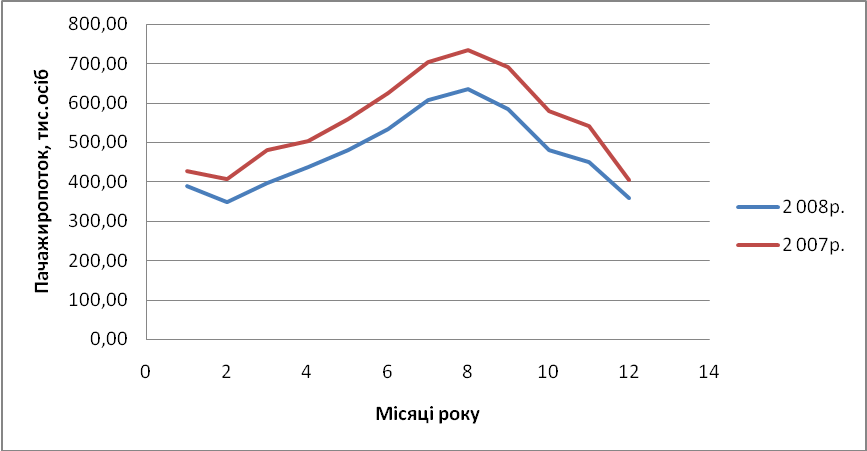


Рис. 3.2. Пасажиропотік ДП МА «Бориспіль» 2007–2008 рр.

Протягом звітного року спостерігалося стабільне зростання пасажиропотоку. Пік перевезень із року в рік приходиться на липень-серпень, мінімальний пасажиропотік – на лютий. Ці сезонні коливання пов’язані з активізацією туристичних потоків у літні місяці та відповідно спадом туристичної та ділової активності після закінченням зимових січневих свят та канікул.

## 3.4 Аналіз використання пасажирського рухомого складу

Ефективність використання основних фондів можна виявити за допомогою показників фондовіддачі і фондомісткості, рентабельність.

У відповідності до формул 1.8–1.12:



2007 р = 271 869,00/**277 971,00=0,98**

2008 р = 159 894,00/**296 318,00=0,54**

**∆=-0,44**



2007 р = 1/271 869,00/**277 971,00=1,02**

2008 р =1/ 159 894,00/**296 318,00=1,85**

**∆= 0,83**



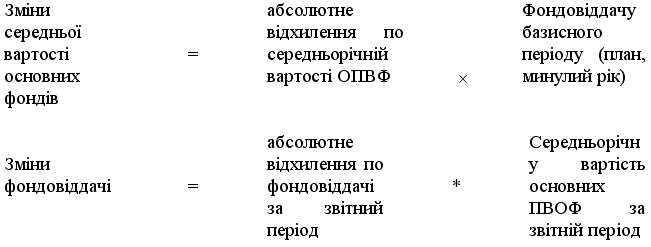
2007 р = 208 975,00/**277 971,00=0,75**

2008 р = 90 472,00/**296 318,00=0,31**

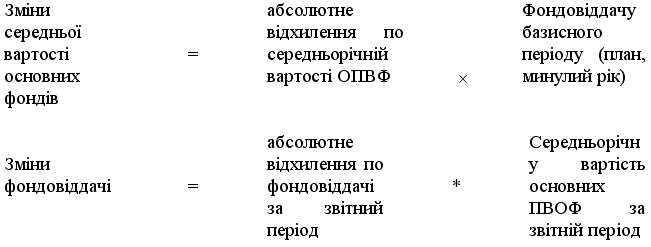
**∆=-0,45**

На приріст обсягу наданих послуг (-111 975,00) впливає як збільшення обладнання та основних фондів у цілому, так і ефективність використання ОФ (фондовіддача). Важливо окремо визначити вплив кожного з цих факторів. Для цього використовуємо метод абсолютних різниць.

Розрахунок впливу змін на обсяг продукції:



=18 347,00\*0,98=17 980,06



=-0,44\*296 318,00=-130 379,92

Тобто: 17 980,06+(-130 379,92)=(-112 399,86) ≈(-111 975,00).

Обсяг реалізації наданих послуг у звітному періоді зменшився порівняно з попереднім періодом на -111 975,00 тис. грн. через збільшення вартості рухомого складу на тлі значного зменшення фондовіддачі (у 2007 році фондовіддача складала 98%, у 2008 році 54% (зменшилася на 44%), що викликало пропорційне зменшення рентабельності використання рухомого складу.



2007 р = 697 951,00/**189 826,00=3,68**

2008 р = 524 206,00/**204 193,00=2,57**

**∆=-1,11**

Тобто інтенсивність надання послуг зменшилася, що є резервом до збільшення обсягів реалізованих послуг у розмірі 227 224,24 тис.грн. (751430,2–524 206,00; де 751430,2=3,68\*204 193,00).

При аналізі зносу потрібно визначити коефіцієнт зносу на початок і кінець звітного періоду.



2007 р = 100\***189 826,00**/**277 971,00=68,29**

2008 р = 100\***204 193,00**/**296 318,00=68,91**

**∆=0,62**

Незначне збільшення коефіцієнту зносу (від 68 до 69%) характеризує погіршення матеріально-технічної бази підприємства.

## 3.5 Резерви підвищення ефективності пасажирських перевезень

Інтенсивність надання послуг зменшилася, що є резервом до збільшення обсягів реалізованих послуг у розмірі 227 224,24 тис.грн. (751430,2–524 206,00; де 751430,2=3,68\*204 193,00).

Аналіз використання пасажирського рухомого складу є інтегруючим показником, що насамперед відбивається через визначення рентабельності послуг (у відповідності до формул 1.13–1.15):

Таблиця 3.4. Рентабельність надання послуг з перевезення пасажирів

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №з/п | Показники | Сума, тис. грн | | |
| За минулий рік | Звітний рік в оцінці базового | За звітний рік |
| 1 | 2 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | Чистий доход (виручка від реалізації продукції (робіт, послуг)) (ВР`) | 697 951,00 | 470 890,00 | 524 206,00 |
| 2 | Собівартість (С`) | 426 082,00 | 421 352,00 | 364 312,00 |
| 3 | Фінансовий результат від операційної діяльності (ПР) п. 1 – п. 2 | 271 869,00 | 49 538,00 | 159 894,00 |

1) Зміна рентабельності за рахунок зрушень структури рейсів:

=43,89–63,81=-19,92%



2) Зміна рентабельності за рахунок зменшення тарифів:

=((524 206,00–426 082,00)/ 426 082,00\*100) – 43,89 =-20,86%



3) Зміна рентабельності за рахунок зменшення собівартості:

**=100\*((**470 890,00**–**426 082,00**)/** 426 082,00 **– (**524 206,00**–**426 082,00**)/** 426 082,00**)) =-12,51%**



На підставі проведеного дослідження визначено, що резервами підвищення ефективності реалізації послуг з перевезення пасажирів ДП МА «Бориспіль» є поліпшення структури здійснюваних рейсів, що спроможне підвищити рентабельність діяльності на 19,92%; збільшення тарифів на 20,86%; зменшення собівартості на 12,51%.

# Висновки і пропозиції

В даній роботі розглянуто пасажирські перевезення транспортного підприємства: ДП МА» Бориспіль» впродовж 2008 року.

На протязі періоду підприємство зберігає високий рівень фінансової незалежності й зазначений показник зростає – у 2007 році коефіцієнт фінансової незалежності становив 0,85, у 2008 році 0,86 (+0,01) при нормативному значені ≥ 0,5.

Високим є рівень фінансової стабільності – у 2007 році становив 6,75, у 2008 році дещо зменшився й становив 6,15 (-0,61) при нормативному значені > 1,0.

Ефективно використовуються залучені кошти, оскільки зростає показник фінансового левериджу – у 2007 році становив 0,13, у 2008 році 0,14 (+0,01) при нормативному значені ≥ 0,5.

Є високими й значно перебільшують нормативні значення показники ліквідності, однак нажаль спостерігається незначне зменшення їх рівня:

* коефіцієнт поточної (загальною) ліквідності (Кл) – у 2007 році становив 10,49; у 2008 році 7,93 (-2,56);
* коефіцієнт швидкої ліквідності (Кшл) – у 2007 році становив 10,08; у 2008 році 7,63 (-2,45);
* коефіцієнт абсолютної ліквідності(Кал) – у 2007 році становив 8,33; у 2008 році 6,41 (-1,93).

Зростають запасів, активів та дебіторської заборгованості, що відповідно викликає зменшення періоду обороту й є позитивним явищем, оскільки відбиває поліпшення використання оборотних коштів підприємством.

Позитивним є й збільшення періоду погашення кредиторської заборгованості, оскільки по своїм боргам підприємство має змогу платити з меншою частотою, тобто збільшує можливості від використання залучених коштів.

Рентабельність функціонуючого капіталу та загальна рентабельність є достатньо високими й збільшуються:

* рентабельність функціонуючого капіталу – у 2007 році становила 34,73; у 2008 році 292,32 (+257,59).
* загальна рентабельність – у 2007 році становила 7,17; у 2008 році 7,28 (+0,11).

Однак, незважаючи на позитивну структуру балансу, ефективність діяльності підприємства за всіма показниками рентабельності є високою, оскільки рентабельність послуг, активів та власного капіталу є нижчими за одиницю, хоч і зростають у 2008 році порівняно з 2007 роком, тож є доцільним більш детальний розгляд факторів, що зумовлюють ефективність надання підприємством послуг з перевезення пасажирів.

За підсумками діяльності Державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» у 2008 році було обслуговано **6 млн. 665 тис. пасажирів**, що забезпечило **збільшення обсягів відправлених пасажирів на 17%** від показника 2007 року.

Зменшення кількості внутрішніх рейсів обумовлене суттєвим скороченням польотів авіакомпанії «Українсько-Середземноморські Авіалінії», яка є четвертою в Україні за обсягами перевезень пасажирів.

В 2008 році частка внутрішньо-українських перевезень склала 14% або 958 112 пасажирів від загальної кількості перевезених пасажирів.

Протягом звітного року спостерігалося стабільне зростання пасажиропотоку. Пік перевезень із року в рік приходиться на липень-серпень, мінімальний пасажиропотік – на лютий. Ці сезонні коливання пов’язані з активізацією туристичних потоків у літні місяці та відповідно спадом туристичної та ділової активності після закінченням зимових січневих свят та канікул.

Слід відзначити низький рівень поновлення рухомого складу транспортних засобів підприємства, оскільки впродовж періоду рухомий склад транспортних засобів підприємства було поновлено на 10%, вибуло 4%. При цьому поновлення ведеться майже рівномірно за основними моделями рухомого складу транспортних засобів підприємства, що видно за незначними структурними зрушеннями їх складу (див. гр. 16 табл. 3.2)

Однак, поновленню рухомого складу транспортних засобів підприємства слід приділяти більше уваги, що зумовлюється досить високим коефіцієнтом зносу 69, та малим коефіцієнтом принадності 31%.

Обсяг реалізації наданих послуг у звітному періоді зменшився порівняно з попереднім періодом на -111 975,00 тис. грн. через збільшення вартості рухомого складу на тлі значного зменшення фондовіддачі (у 2007 році фондовіддача складала 98%, у 2008 році 54% (зменшилася на 44%), що викликало пропорційне зменшення рентабельності використання рухомого складу.

На підставі проведеного дослідження визначено, що резервами підвищення ефективності реалізації послуг з перевезення пасажирів ДП МА «Бориспіль» є поліпшення структури здійснюваних рейсів, що спроможне підвищити рентабельність діяльності на 19,92%; збільшення тарифів на 20,86%; зменшення собівартості на 12,51%.

Крім того, інтенсивність надання послуг зменшилася, що є резервом до збільшення обсягів реалізованих послуг у розмірі 227 224,24 тис.грн. (751430,2–524 206,00; де 751430,2=3,68\*204 193,00).

# Список використаної літератури

1. Алексєєв І.В., Мороз А.С., Романів Є.М. Фінансовий аналіз: техніка розрахунків та моделювання економічних ситуацій. Навчальний посібник для ВНЗ (рек. МОН України) – Львів. Бескіт Біт – 2003 – 152 – с.
2. Бабицький А.Ф. Методологія аналізу економічних процесів і управління. Навчальний посібник для ВНЗ (рек. МОН України) – К. МАУП – 2003 – 128 – с.
3. Багров В.П., Багрова І.В. Економічний аналіз. Навчальний посібник – К. ЦУЛ – 2006 – 160 – с.
4. Баронін А.С. Аналіз і прогноз у політиці та бізнесі. Курс лекцій – К. Паливода – 2005 – 128 – с.;
5. Болюх М.А., Бурчевський В.З., Горбатюк М.І. / За ред. Чумаченко М.Г. Економічний аналіз. Навчальний посібник (рек. МОН України). – 2-е вид. – К. КНЕУ – 2003 – 556 – с.;
6. Болюх М.А., Горбатюк М.І. Збірник задач з курсу «Економічний аналіз». Навчальний посібник (рек. МОН України) – К. КНЕУ – 2002 – 232 – с.;
7. Бутинець Ф.Ф., Шигун М.М. / За ред. Бутинця Ф.Ф. Моделі і методи прийняття рішень в аналізі та аудиті. Навчальний посібник – Житомир. Рута – 2004 – 352 – с.;
8. Вічевич А.М., Максимець О.В. Аналіз зовнішньоекономічної діяльності. Навчальний посібник (рек. МОН України) – Львів. Афіша – 2004 – 140 – с.;
9. Гадзевич О.І. Основи економічного аналізу і діагностики фінансово-господарської діяльності підприємств. Навчальний посібник для ВНЗ (рек. МОН України) – К. Кондор – 2004 – 180 – с.;
10. Головко В.І., Мінченко А.В., Шарманська В.М. Фінансово-економічна діяльність підприємств: контроль, аналіз та безпека. Навчальний посібник для ВНЗ (рек. МОН України) – К. ЦУЛ – 2006 – 448 – с.;
11. Гольдберг А.А., Шеремета М.М., Заболоцький М.В., Скасків О.Б. Комплексний аналіз. Підручник (рек. МОН України) – Львів. Афіша – 2002 – 203 – с.
12. Гриньова В.М. Функціонально-вартісний аналіз в інноваційній діяльності підприємства. Монографія – Х. ИНЖЭК – 2004 – 128 – с.;
13. Грін В. Економетричний аналіз. Підручник (пер. с англ.) – К. Основи – 2005–1198 – с.
14. Дайнека О.Г. Єдина транспортна система. – Харків: ХДЗТ – 2000 – 107 – с.
15. За ред. Бутинця Ф.Ф. Економічний аналіз. Навчальний посібник для ВНЗ (рек. МОН України) – Житомир. Рута – 2003 – 608 – с.
16. Івахненко В.М. Курс економічного аналізу. Навчальний посібник для ВНЗ. – 4-е вид. – К. Знання-Прес – 2004 – 190 – с.
17. Ізмайлова К.В. Сучасні технології фінансового аналізу. Навчальний посібник – К. МАУП – 2003 – 148 – с.
18. Іфтемічук В.С, Маниліч М.І., Шутак Г.В. / За ред. Башняніна Г.І., Іфтемчука В.С. Генеза ринкової економіки: політекономія, мікроекономіка, макроекономіка, маркетинг, економіка підприємства, економічний аналіз, фінанси, банки, біржова діяльність. Навчальний економічний словник-довідник (3000 терм.) – Львів. Магнолія плюс – 2004 – 688 – с.
19. Кадуріна Л.О. Облік і аналіз зовнішньоекономічної діяльності. Навчальний посібник для ВНЗ (доп. МОН України) – К. Слово – 2005 – 288 – с.;
20. Кадуріна Л.О. Облік і аналіз зовнішньоекономічної діяльності: практикум. Навчальний посібник (рек. МОН України) – К. Слово – 2003 – 272 – с.;
21. Кислиця О.Я., Мягких І.М. Економічний аналіз: курс лекцій. Навчальний посібник для ВНЗ (рек. МОН України) – К. ЄУФІМБ – 2003 – 171 – с.;
22. Комаринський Я., Яремчук І. Фінансово-інвестиційний аналіз. Навчальний посібник (рек. МОН України) – К. Укр. енциклопедія – 1996 – 298 – с.;
23. Крамаренко Г.О. Фінансовий аналіз і планування. Навчальний посібник для ВНЗ (рек. МОН України) – К. ЦУЛ – 2003 – 224 – с.;
24. Кузьмінський Ю.А., Козак В.Г. та ін. Облік та аналіз зовнішньоекономічної діяльності. Навчально-методичний посібник для самостійного вивчення (рек. МОН України) – К. КНЕУ – 2001 – 179 – с.;
25. Лапішко М.Л. Основи фінансово-статистичного аналізу економічних процесів. Підручник (доп. МОН України) – Львів. Світ – 1995 – 328 – с.;
26. Мельник В.М. Основи економічного аналізу: короткий теоретико-методологічний курс. Навчальний посібник для ВНЗ (рек. МОН України) – К. Кондор – 2003 – 128 – с.;
27. Мец В.О. Економічний аналіз фінансових результатів та фінансового стану підприємства. Навчальний посібник для ВНЗ (рек. МОН України) – К. Вища школа – 2003 – 278 – с.;
28. Мних Є.В. Економічний аналіз. Підручник для ВНЗ (затв. МОН України) – К. ЦУЛ – 2003 – 412 – с.;
29. Мних Є.В., Барабаш Н.С., Бутко А.Д., Кравченко Г.О. / За ред. Мниха Є.В. Економічний аналіз: практикум для ВНЗ (рек. МОН України) – К. ЦУЛ – 2005 – 432 – с.;