

ОСОБЕННОСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО АНАЛИЗА ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ

Е.А. Прохоренко, 4 курс

*Научный руководитель – О.В. Липатова, к.э.н., доцент
Белорусский государственный университет транспорта*

Развитие воздушного транспорта и его состояние в наибольшей степени характеризует процесс функционирования хозяйственной и общественной жизни в отдельных странах, регионах и мире в целом. Воздушный транспорт взял на себя важнейшие задачи интернационализации и глобализации всех сторон человеческой деятельности. Главное преимущество воздушного транспорта - скорость сообщения, охват его деятельностью практически всех территорий земного шара. Это сближает функции воздушного транспорта и телекоммуникаций. Вместе с тем авиаперевозки обеспечивают перемещение только ценных или срочных грузов - продукции наиболее квалифицированной деятельности науки и промышленности.

Развитие материально-технической базы гражданской авиации тесно связано с ростом масштабов экономики и должно обеспечивать удовлетворение потребностей экономики во всевозрастающих скоростных перевозках и других авиационных работах. Решение этих задач во многом зависит от объема, технического совершенства, и рационального использования основных средств гражданской авиации, являющихся главной составной частью экономического потенциала отрасли.

Авиатранспорт является фондоемкой отраслью, что означает высокую стоимость основных средств, которыми располагают авиапредприятия. От их технического состояния, в особенности, от состояния наиболее активной части, ответственной за перевозку грузов и пассажиров – транспортных средств, зависит не только безопасность и успешность осуществления перевозочного процесса, но и в целом результат хозяйственной деятельности предприятия. В связи с этим особое место в комплексном анализе авиапредприятий отводится анализу состояния и эффективности использования основных средств.

Наиболее активной частью основных фондов гражданской авиации является самолетовертолетный парк (СВП), оказывающий решающее влияние на количество и качество авиатранспортной продукции. Поэтому в системе интенсивных качественных факторов экономического роста отрасли улучшению использования СВП принадлежит особое место.

Эффективность использования средств труда характеризуется двумя взаимно дополняющими друг друга показателями: интенсивным и экстенсивным использованием. Улучшением экстенсивного использования самолетов является увеличение времени их использования, т. е. рост дневного, месячного и годового налетов часов на один списочный самолет, а повышением интенсивного использования самолетов – улучшение их использования в единицу времени, т. е. увеличение часовой производительности полетов.

К группе экстенсивных показателей относятся:

1) налет часов на один списочный самолет. Данный показатель является важнейшим фактором, характеризующим использование самолетного парка. Увеличение экстенсивности использования СВП непосредственно влияет на технико-экономическую эффективность. Эта эффективность заключается в возможности сокращения капиталовложений, увеличения объема перевозок и повышения рентабельности.

2) коэффициент экстенсивного использования авиатехники в календарном периоде времени (год, месяц, сутки) дает представление об удельном весе налета часов в общем годовом календарном фонде и позволяет выявить резервы улучшения использования самолетов по времени в данном предприятии

Наряду с улучшением экстенсивного использования самолетов-вертолетного парка важное значение для повышения эффективности использования парка имеет увеличение улучшения интенсивного использования самолетов.

Показателями интенсивного использования самолетов являются: часовая производительность полетов; коммерческая загрузка самолетов; процент коммерческой загрузки; процент использования пассажирских кресел.

Повышение производительности полетов является наиболее важным источником роста производительности труда, снижения себестоимости воздушных перевозок и роста рентабельности ра-

боты гражданской авиации. Повышение часовой производительности самолета за счет роста его коммерческой загрузки почти не вызывает увеличения себестоимости летного часа, и поэтому себестоимость одного тонно-километра снижается примерно в такой же пропорции, в какой увеличивается производительность самолета, а следовательно, и коммерческая загрузка самолета. Увеличение же скорости полета не всегда положительно сказывается на его рентабельности. Экономически невыгодно, например, увеличение скорости за счет форсирования мощности и, наоборот, выгодно за счет выбора наиболее выгодных режимов полета и модернизации самолетов и двигателей.

Таким образом, основным источником повышения интенсивного использования самолетов гражданской авиации является увеличение коммерческой загрузки. При этом плановая коммерческая загрузка рассчитывается для каждого типа самолета с учетом числа пассажирских кресел, норматива экономической загрузки, фактического достигнутого уровня загрузки самолета на воздушной линии за предшествующий период, а также предполагаемых изменений в производительности самолета в планируемом периоде. Фактическая коммерческая загрузка – это загрузка, принятая на борт самолета для перевозки.

В общем виде степень интенсивности использования самолетов выражается с помощью коэффициента интенсивного использования, который определяется делением фактической часовой производительности полетов на их нормативную величину по типам самолетов.

Обобщающим же показателем степени использования СВП как по налету часов, так и по производительности полетов является *интегральный коэффициент* использования, равный произведению коэффициентов экстенсивного и интенсивного использования, который показывает, какую долю занимает фактически выполняемая самолетом транспортная продукция в максимальной производной способности самолета.

Все перечисленные показатели являются специфичными и используемыми только на авиапредприятиях и только при проведении анализа использования СВП. Поэтому они требуют детальной оценки и глубокого аналитического исследования факторов, определяющих их уровень на отдельном этапе анализа.

В целом необходимо сказать, что улучшение использования СВП является одним из основных резервов экономии затрат и повышения рентабельности. Причем наибольшая экономическая эффективность достигается при одновременном увеличении производительности полетов и налета часов на один списочный самолет.

Список использованных источников

1. Техничко-экономический анализ производственно-хозяйственной деятельности в гражданской авиации: Методич. указания. – Киев: КИИГА, 1989. – 40 с.
2. Экономический анализ деятельности эксплуатационного предприятия гражданской авиации. / О.А. Овчинников, Г.И. Исаков, А.С. Гуртовых, Е.В. Макаров. – М.: Машиностроение, 1975. – 204 с.