

користувався попитом і забезпечував максимальну рентабельність виробнику. На заключному етапі аналізується логістичний ланцюг з виявленням повного часу циклу і вивченням можливостей зниження сукупних витрат.

Розвиток конкурентного ринку транспортних послуг вимагає створення умов для перевищення рівня пропозиції високоякісних транспортних послуг над попитом, а також забезпечення публічності і інформаційної відкритості ринку за цінами і якістю послуг. Це забезпечить споживачам можливість вільного вибору транспортних послуг, змусить робити механізм «ціна-якість», зробить ціну і якість предметом конкуренції. Механізм «ціна-якість» дозволить стимулювати дослідження попиту на різні категорії послуг і проводити аналіз рівня конкурентів, підвищувати якість транспортних послуг, що надаються, знаходити оптимальний баланс між їх ціною і якістю. Все це створює умови для подальшого підвищення ефективності роботи і росту конкурентоспроможності залізниці і транспортної системи в цілому.

Висновок. В умовах ринкових відносин кожне підприємство має орієнтуватися на досягнення максимальних результатів своєї діяльності, а наявність на ринку конкуренції значно знижує можливості підприємства в досягненні поставленої

мети. В такому випадку, підприємство має створювати та підтримувати суттєві переваги перед конкурентами, основні з яких спрямовані на виробництво продукції високої якості, здатної як найкраще задовольняти потреби споживачів. Це обумовлює необхідність відводити на підприємствах велику увагу цим питанням, орієнтуючись на світовий досвід створення сучасних систем управління якістю продукції.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Методичні підходи до оцінки конкурентоспроможності підприємства / В.Л.Дикань, Т.В. Пономарьова // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ, 2011. - № 36. – С. 100 -105.

2. Терешина Н.П. Методы оценки конкурентоспособности транспортной продукции с учетом внутранспортного эффекта / Н.П. Терешина, А.П. Абрамов, В.Г.Галабурда, А.В. Рышков // Экономика железных дорог. 2002. - № 4.

3. Дейнека О.Г. Теоретичні та методологічні складові розвитку залізничного транспорту України / О.Г. Дейнека, Л.О. Позднякова // Вісник економіки транспорту і промисловості. Збір наук. праць – Харків, УкрДАЗТ. – 2009. – № 25. – С. 62-65.

Анотація. В статті обоснована необхідність постійного підвищення конкурентоспроможності продукції транспортних підприємств. Рассмотрены факторы, которые влияют на конкурентоспособность, а также качество продукции, как основное направление повышения конкурентоспособности транспортной продукции.

Ключевые слова: конкуренция, конкурентоспособность, транспортный рынок, транспортная продукция.

Summary. In this article the need for continuous improvement of competitiveness of transport companies. The factors that affect the competitiveness and quality of products as the main direction of improving the competitiveness of the transport of products.

Keywords: konkurenciya, competitiveness, transport market, transport produktsiya.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 658.14:656

ОСНОВНИ АСПЕКТИ ФІНАНСОВОГО ОЗДОРОВЛЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

*Маковоз О.В., к.е.н., доцент,
Глазкова А.С., студентка (УкрДАЗТ)*

В статті розглянуті основні теоретичні аспекти питань фінансового оздоровлення підприємств транспортної галузі.

Ключові слова: фінансове оздоровлення, підприємство, банкрутство, криза, санація.

Постановка проблеми.

Ринкові умови господарювання та проблеми фінансового забезпечення діяльності підприємств

обумовлюють необхідність зміни фінансово-економічної політики та кваліфікованої оцінки фінансового стану з метою виживання в умовах

кризи і подальшого економічного зростання. Тому вітчизняні підприємства все частіше починають використовувати новітні методи фінансового аналізу. Запорукою виживання підприємств в умовах кризи є фінансова стабільність.

До недавнього часу для більшості суб'єктів господарювання процеси банкрутства були мало відомі. Лише в період реформування економіки (після ліквідації планового розподілу використання грошових ресурсів) відчутними стали такі економічні явища як нерентабельність, неплатоспроможність підприємств. Характерними ознаками фінансової кризи підприємства є скорочення попиту на його продукцію, і, як наслідок, зниження обсягів виробництва, зростання заборгованості постачальникам, бюджету та банкам; затримки з виплатою заробітної плати працівникам.

Кількість таких підприємств в економіці України неухильно зростає. Причому тенденції банкрутства поширюються не лише на окремих суб'єктів господарювання, а й на цілі галузі економіки (наприклад, сільське господарство, яке вже впродовж багатьох років перебуває в глибокій фінансовій кризі і де понад 85% господарюючих суб'єктів закінчують свою діяльність щорічно із збитками; в промисловості та транспорті збитковим є кожне друге підприємство).

Аналіз останніх досліджень.

У вітчизняній науковій сфері питання фінансового оздоровлення суб'єктів економіки (у т.ч. підприємств транспортної галузі) є об'єктом дослідження таких вчених, як: О. В. Андреевої, О. М. Бандурки, В. О., Бланк І.А., Василенко, Н. В. Дація, А. Б. Кондрашихіна, С. О. Корецької, М. Я. Коробова, Є. І. Ляшенка, П. І. Орлова, Т. В. Пепи, К. Я. Петрової, А. М. Поддєрьогіна, С. Я. Салили, О. О. Терещенка, В. О. Федорової та ін. [2,7].

Дослідженням питань фінансового оздоровлення в транспортній галузі займалися такі видатні вчені, як В.Л. Дикань, Г.М. Кірка, Ю.М. Федюшин, Є.М.Сич, Гудкова В.П., Букін В.Л., Пашенко Ю.Є та інші. У своїх працях вони визначили, що недостатнє оновлення основних фондів, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам, недостатнє використання геополітичного положення України та можливостей її залізничних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією держави; повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатня їх пов'язаність з виробничими, торговельними, складськими та митними технологіями; низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії з іншими галузями економіки, недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток залізниць - це лише незначна частка чинників, що негативно впливають на розвиток і функціонування галузі [3,4,5].

Найдієвішим засобом зміцнення фінансового стану підприємств є фінансова санація. У чому полягає сутність фінансової санації підприємств? Термін «санація» походить від латинського «sanare» — оздоровлення, видужання. Економічний словник тлумачить це поняття як систему заходів, здійснюваних для запобігання банкрутств промислових, торговельних, банківських монополій, визначаючи, що санація може відбуватися злиттям підприємства, яке перебуває на межі банкрутства, з потужнішою компанією; випуском нових акцій або облігацій для мобілізації грошового капіталу; збільшенням банківських кредитів і наданням субсидій; перетворенням короткострокової заборгованості в довгострокову; повною або частковою купівлею державою акцій підприємства, що перебуває на межі банкрутства. Вважаємо, що наведене в словнику тлумачення цілей санації та механізму її проведення, перелік санаційних заходів не є достатньо чітким. Адже, попередження банкрутства ще не означає оздоровлення та повного виходу підприємства з фінансової кризи. Наведений перелік заходів є неповним і не розкриває принципових методологічних підходів до вибору тих чи інших форм санації. Деякі з заходів щодо фінансового оздоровлення підприємства, які реалізуються за допомогою сторонніх юридичних чи фізичних осіб і спрямованих на попередження оголошення підприємства-боржника банкрутом і його ліквідації. Із цим не можна погодитись, оскільки мобілізація внутрішніх фінансових резервів є невід'ємною складовою процесу оздоровлення будь-якого підприємства. М. І. Титов у монографії, присвяченій матеріально-правовим та процесуальним аспектам банкрутства, пропонує дати таке законодавче визначення санації: санація — це оздоровлення неспроможного боржника, надання йому фінансової допомоги з боку власника майна, кредиторів та інших юридичних і фізичних осіб (у тому числі зарубіжних), спрямованих на підтримку діяльності боржника і запобігання його банкрутству [10]. Це визначення також тяжіє до розуміння санації як інституту зовнішньої фінансової підтримки боржника. Згідно із Законом України «Про банкрутство» від 1992 р., під санацією розуміється задоволення вимог кредиторів і виконання зобов'язань перед бюджетом та іншими державними цільовими фондами, у тому числі кредитором, що добровільно бере на себе задоволення зазначених вимог та виконання відповідних зобов'язань [1]. Отже, згідно з таким підходом санація за своєю правовою основою є лише інститутом переведення боргу. Проте з цим аж ніяк не можна погодитись. Новий Закон «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом», прийнятий у 1999 році (із змінами та доповненнями), розрізняє поняття «санація» та «досудова санація». У цьому

разі санація розглядається як система заходів, передбачених процедурою провадження справи про банкрутство з метою запобігання ліквідації боржника і спрямованих на оздоровлення його фінансового стану, а також на задоволення в повному обсязі або частково вимог кредиторів шляхом кредитування, реструктуризації боргів та капіталу і (або) зміною організаційної та виробничої структури боржника [1]. Своє тлумачення поняття «санація» має і Національний банк України: режим фінансової санації — це система непримусових і примусових заходів, спрямованих на збільшення обсягів капіталу до необхідного рівня протягом визначеного періоду з метою відновлення ліквідності та платоспроможності й усунення порушень, які призвели комерційний банк до збиткової діяльності або скрутного фінансового стану, а також наслідків цих порушень [9].

На нашу думку, зазначений підхід до розуміння сутності санації є надто одностороннім і не витримує жодної критики. Із наведеного широкого спектра думок щодо сутності поняття санації можна синтезувати єдине визначення, яке має ввібрати в себе раціональне зерно кожного з наведених варіантів. На нашу думку, таким можна вважати визначення, дане відомими зарубіжними економістами (Б. Бекенферде, М. Гелінгом), провідними фахівцями у питаннях виведення підприємств із фінансової кризи: санація — це система фінансово-економічних, виробничо-технічних, організаційно-правових та соціальних заходів, спрямованих на досягнення чи відновлення платоспроможності, ліквідності, прибутковості і конкурентоспроможності підприємства-боржника в довгостроковому періоді. Тобто санація — це сукупність усіх можливих заходів, які здатні привести підприємство до фінансового оздоровлення. Подане визначення втілює комплексний підхід до розглядуваного поняття, є універсальним і всебічно висвітлює економічну сутність санації підприємств [9].

Таким чином, метою даної статті є узагальнення основних теоретичних аспектів фінансового оздоровлення підприємств транспорту.

Основний матеріал.

Виконання пріоритетних завдань зовнішньоекономічної стратегії, якими є наближення вітчизняної економіки до світових стандартів відкритості та прозорості, інтегрування України у світовий економічний простір, поглиблення її співпраці з іншими державами пов'язані з відповідним транспортним забезпеченням. Система державного регулювання має бути спрямована на вдосконалення законодавчої й організаційної бази реструктуризації, прискореного розвитку транспортної інфраструктури, створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів, її інтегрування в транспортні системи

Європи та Азії, Балтійського та Чорноморського регіонів відповідно до міжнародних стандартів.

Основними чинниками, що стримують розвиток транспортного забезпечення у сфері зовнішньоекономічної діяльності України, є:

непорядкованість системи державного регулювання, що стосується контролю на кордоні та справляння зборів; висока вартість послуг, що їх надають митні брокери, контрольні служби та транспортні термінали; численні бюрократичні перешкоди при оформленні міжнародних перевезень; мала швидкість доставки пасажирів та вантажів; несприятлива криміногенна обстановка;

брак комплексного й інформаційного обслуговування на шляху здійснення міжнародних перевезень; недостатність, а на окремих напрямках і відсутність комплексу нормативно-правових актів, що регулюють міжнародні перевезення та їх обслуговування.

Затяжний спад промислового й сільськогосподарського виробництва, зниження життєвого рівня населення призвели до зменшення попиту на транспортні послуги. А скорочення обсягів перевезень і зниження доходів значно погіршили стан виробничо-технічної бази транспорту. Сучасний стан цієї бази та шляхового господарства в перспективі не зможе забезпечити потреби як внутрішніх, так і міжнародних перевезень у повному обсязі. Особливо це стосується міжнародних перевезень, адже на ринку транспортних послуг спостерігається жорстока конкурентна боротьба.

Проблемами, які потребують негайного вирішення, є фізичне відпрацювання і моральне старіння інфраструктури транспорту та парку транспортних засобів. Ця тенденція існує ще з 80-х років ХХ століття. Щоб подолати її, необхідно: змінити амортизаційну політику; законодавчо закріпити умови, що стимулюватимуть надходження вітчизняних та іноземних інвестицій у транспортні інфраструктурні проекти (шляхи сполучення, термінали, порти, аеропорти, мости). Використовувати сучасні форми співробітництва держави та приватного сектора у сфері фінансування транспортної інфраструктури (довгострокову оренду, концесії); підвищувати інвестиційну привабливість транспорту шляхом забезпечення розвитку конкурентного середовища в транспортному комплексі, реструктуризації та фінансового оздоровлення транспортних підприємств; погодити розвиток транспорту з галузями судно-, автомобіле- і авіабудування, з виробниками засобів навантаження, пакування й контейнеризації та застосування взаємовигідних схем постачання транспортних засобів і устаткування.

Допомоги в оздоровленні транспортної сфери слід очікувати від широкого використання транспортних комунікацій України: це забезпечить значні валютні надходження від експорту

транспортних послуг. Україна змінила характер транспортно-економічних зв'язків у державі, віднісши їх основну частину до категорії зовнішньоекономічних чинників: експортних, імпорتنих та транзитних. Міждержавний транзит через українську територію – це великий, але досі нереалізований національний ресурс. Поряд з підвищеною швидкістю доставки перевагою транзиту через Україну є й те, що для його здійснення не потрібно будувати нові залізничні колії, автомагістралі, порти, транспортні прикордонні переходи й термінали. Існуючі комунікації зберігають достатній запас пропускну здатності.

Отже, фактично Україна вже має працюючу, хоча й не на повну потужність, систему транзитних коридорів, тоді як конкуренти ще повинні створити такі коридори. Залізничні транспортні коридори можуть пропускати потоки поїздів, удвічі більші від тих, що є зараз. Автомобільні шляхи теж мають резерви для додаткових потоків автотранспортних засобів.

З огляду на резерви провізної та пропускну здатності Україна має всі технічні та технологічні можливості, щоб залучити додаткові обсяги транзитних вантажопотоків і завдяки цьому одержати такі необхідні валютні надходження до державного бюджету. Майже 100% транзитних потоків входять в Україну через залізничні переходи, автомобільні транзитні перевезення здійснюються переважно автомагістралями, що проходять за напрямками: захід України – Росія, Беларусь; морські порти України – Ростов, Кавказ, Молдова-Росія тощо. До номенклатури вантажів належать продукти харчування, одяг, взуття, меблі, фармацевтична продукція, контейнерні вантажі, у тому числі з тих, що прибули через морські порти.

Найближчим часом використання вітчизняних транспортних комунікацій для транзитних перевезень вантажів стане одним із пріоритетів транспортної політики України. З метою здійснення стратегії економічної інтеграції в Європейський Союз Україна приєдналася до низки міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод у галузі транспорту. Міністерство інфраструктури України підготувало й узгодило всі матеріали щодо приєднання до Європейської угоди про міжнародні шляхові перевезення небезпечних вантажів. Розглядається можливість приєднання до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні перевезення.

Реструктуризація транспортного комплексу України, його поетапна інтеграція в загальноєвропейську та світову транспортні системи шляхом розвитку міжнародних транспортних коридорів не лише забезпечить додаткові прямі доходи, але й сприятимуть надходженню іноземного капіталу та розвитку транспортних технологій.

Транзитні проекти стимулюватимуть економічний розвиток регіонів і створять тисячі нових робочих місць. Широке використання транзитного потенціалу України – одне з центральних питань державної транспортної політики і важливий чинник, що визначає місце України у світовій економічній та політичній системі.

У системі заходів, спрямованих на виведення підприємств транспорту з кризового фінансового стану, важлива роль належить санації, або фінансовому оздоровленню підприємства. Сприятливий фінансовий стан підприємства - це важлива умова його безперервного й ефективного функціонування. Для його досягнення необхідно забезпечити постійну платоспроможність суб'єкта, високу ліквідність його балансу, фінансову незалежність і високу результативність господарювання.

У процесі становлення ринкових відносин в Україні питання, пов'язані з санацією підприємства мають важливе практичне значення. В умовах, коли майже всі ланки фінансової системи опинилися в кризі, з'явилась необхідність проведення санації підприємств з метою виведення їх з глибокої кризи. В даний час кожен суб'єкт, незалежно від виду основної діяльності і форми власності підприємства повинен реально оцінювати як власний фінансовий стан, так і фінансовий стан потенційних партнерів чи контрагентів.

На межі банкрутства перебуває сьогодні багато підприємств транспортної галузі, які не мають змоги вчасно виконувати свої зовнішні та внутрішні зобов'язання. Криза, що виникла внаслідок впливу різноманітних факторів, є невід'ємною складовою розвитку економіки, тобто вітчизняна економіка не може розвиватися в умовах світової нестабільності.

В дослідженнях вчених-економістів існує два головних напрями виходу з кризи: перший - це повернення до старої структури виробництва з дотаціями, штучною підтримкою державних підприємств-банкрутів та збереження непродуктивних робочих місць; другий - запровадження системи банкрутства та проведення санації підприємств. Складається враження, що в економіці України використовують саме перший метод, що є аж ніяк неприпустимим в умовах ринкової економіки, до того ж і збитковим.

За умов ринкової економіки фінансове оздоровлення підприємств є важливим інструментом регулювання структурних змін і входить у систему найвідоміших механізмів фінансової стабілізації підприємств.

Висновок.

Фінансове оздоровлення підприємства - це комплекс послідовних взаємозв'язаних заходів фінансово-економічного, виробничо-технічного, організаційного та соціального характеру, спрямованих на виведення суб'єкта господарювання з

кризи і відновлення або досягнення ним прибутковості й конкурентоспроможності.

Процес фінансового оздоровлення підприємства передбачає послідовне здійснення заходів, що потребують певних коштів, котрі надходять, як правило, із зовнішніх джерел. Як і кожний проект, що потребує залучення зовнішніх джерел фінансування, проект фінансового оздоровлення потребує складання відповідного бізнес-плану, тобто документа, який визначає цілі й розкриває процес проведення санації підприємства-боржника.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом» від 14 травня 1992 року № 2343-ХІІ: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?reg=2343-12>;
2. Бланк І.А. Основи фінансового менеджменту [Текст] : / І.А. Бланк. - 3-х. – Т. 2. – К.: Ника – Центр, 2004. – 512 с.
3. Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів [Текст]: монографія. / М.І. Данько, В.Л.Дикань, Н.В.

Якименко - Харків: УкрДАЗТ, 2008. - 170с.

4. Кірпа Г.П. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему [Текст]: монографія. / Г.П. Кірпа–2-е видання. «ДІПТ» - 2004. – 248с.

5. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.mtu.gov.ua.

6. Терещенко О.О. Антикризисное фінансове управління на підприємстві [Текст] : монографія / О. О. Терещенко; Міністерство освіти і науки України, Київський Національний економічний університет. - К. : КНЕУ, 2004. - 268 с.

7. Бланк И. А. Стратегия и тактика управления финансами [Текст] : / И.А. Бланк. — К.: МП “ИТЕМ”, 1996. – 345с.

8. Терещенко О. О. Фінансова санація та банкрутство підприємств: Навч. посібник/ О. О. Терещенко– К.: КНЕУ, 2000. – 356с.

9. Zdrowomyslow N. Sanierung in Kriesenzeiten / N.Zdrowomyslow, C.Spies, M. Gellink // Der Betriebswirtschaft.– 1994. – № 2. – S. 25.

10. Титов М.І. Банкрутство: матеріально – правові та процесуальні аспекти [Текст]: / М.І. Титов. - Х. – Консул. - 1997. – 236с.

Анотація. В статье рассмотрены основные теоретические аспекты вопросов фінансового оздоровлення підприємств транспортної отрасли.

Ключевые слова: фінансове оздоровлення, підприємство, банкрутство, кризис, санація.

Summary. The article describes the main theoretical aspects of restructuring the transport industry.

Keywords: financial restructuring, the company, bankruptcy, crisis, restructuring .

Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.

УДК 330.142: 656.2

КЛАСИФІКАЦІЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Олійник О.М., здобувач (УкрДАЗТ)

В статті досліджені підходи до визначення структури та класифікації інтелектуального капіталу. Запропонована власна класифікація інтелектуального капіталу підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: структура, класифікація інтелектуального капіталу, підприємства залізничного транспорту.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. В сучасних умовах в забезпеченні конкурентних переваг підприємств, зокрема підприємств залізничного транспорту, відіграє все більшу роль саме використання інтелектуальних ресурсів. Знання,

інтелектуальні здібності працівників, інформаційні ресурси, інноваційні технології стають головним чинником прогресу та розвитку підприємств. Для проведення оцінки інтелектуального капіталу підприємств залізничного транспорту, розробки методів ефективного управління ним, потрібно