

проблем, що вимагають прийняття термінових рішень. Ключовим моментом тут є настання або наближення банкрутства, тобто неплатоспроможності підприємства, фірми, компанії. Саме ця ситуація й стає об'єктом антикризового управління. Таким чином, антикризова політика є частиною загальної фінансово-господарської політики підприємства й укладається в розробці системи методів діагностики платоспроможності й фінансової стабільності підприємства, у реалізації механізму його оздоровлення.

Фінансова стабілізація на підприємстві в умовах кризової ситуації послідовно здійснюється по трьох етапах: усунення неплатоспроможності; відновлення фінансової стабільності; забезпечення фінансової рівноваги в тривалому періоді.

Антикризове управління компаніями, що переборюють збитковість, реалізується за допомогою розробки й здійснення комплексних програм реструктуризації. Таке програмно-цільове антикризове управління знаходить чітко виражену єдність завдань і способів досягнення заданих орієнтирів.

При розробці й реалізації антикризових програм важливо звертати увагу на підвищення їх ефективності, тобто краще використання ресурсів. Критерій ефективності - відношення збільшення чистого доходу підприємства, одержуваного за рахунок інвестування програми, до обсягу інвестицій. Показником ефективності може служити також строк окупності вкладень.

Таким чином, антикризове управління, дійсно відрізняється від управління у звичайному режимі. Якщо весь арсенал підходів і методів останнього спрямований на розвиток і виживання підприємства в довгостроковому аспекті (що містить у собі, у тому числі, і недопущення кризи), то методи першого націлені винятково на подолання вже назрілої кризи, забезпечення виживання в короткостроковому аспекті.

УДК 658.14: 656.2

ФІНАНСОВІ АСПЕКТИ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Чебанова Н.В., к.е.н., професор (УкрДАЗТ)

Вступ. Залізничний транспорт – це така галузь народного господарства, розвиток та функціонування якої суттєво впливає на всі сфери життя суспільства: економічну, соціальну, екологічну тощо. Підвищення

конкурентноспроможності залізничного транспорту України можливо при умові проведення ефективного стратегічного планування та управління. Даними питаннями займаються такі вчені, як Бараш Ю.С. Цветов Ю.М., Сич Є.М., Дикань В.Л., Дейнека О.Г., Позднякова Л.О., Богомолова Н.І. та інші. Наукова робота Є.Сича, Н. Богомоловой [1] розглядає основні вимоги формування стратегії ефективного функціонування галузі. Дослідження В.Л. Диканя, О.Г. Дейнеки присвячені основним методам аналізу конкурентної середовища підприємства та вибору ефективної стратегії [2]. Фінансові аспекти регулювання діяльності підприємств залізничного транспорту висвітлені недостатньо.

Постановка завдання. Метою досліджень є аналіз створення, формування та розподілу фінансових ресурсів залізничного комплексу на основі сучасної інформаційної бази та розробка практичних рекомендацій з формування та контролю за розподілом фінансових ресурсів на етапі перевезень

Результати дослідження. Процес перевезень можливо поділити на підготовку до перевезень, сам процес перевезень, результат перевезень. Кожний з етапів характеризується конкретним фінансовим ресурсом. Для підготовки процесу перевезень необхідно володіти капіталом, який надає інвестор. В нашому випадку це держава.

Процес перевезень має фінансові ресурси в формі кредитів; страхових відшкодувань за ризиками, що настали; власних обігових коштів. Об'єктом розподілу та виміру виступає дохід (виручка) від реалізації робіт.

Дохід – це фінансовий ресурс, який поділяється між державою, підприємством та населенням. Результатом перевезень є фінансовий результат в вигляді прибутку або збитку.

Особливістю залізничного комплексу є одночасне формування фінансових ресурсів як вертикальних, так і горизонтальних напрямків. Це приводить до необхідності при прийнятті управлінського рішення володіти значною інформаційною базою, яка повинна бути гнучкою, реальною, доступною, повною та надійною.

Фінансові ресурси держави характеризуються як попередніми вкладками, так і сучасними показниками. Залізничний комплекс є Державним підприємством, уставний капітал було сформовано в процесі створення комплексу, але в сучасному вимірі він зафіксован на 1.01.2000 р. в Балансі (стор. 300). Кожен рік залізничний комплекс нараховує 15 % дивідендів від фінансового результату (прибутку), отриманого за звітний період. Податки та соціальні фонди розраховуються за результатами поточної діяльності залізничного комплексу за методикою, яка затверджена на законодавчому рівні. В фінансовій звітності можливо проконтролювати загальну суму

таких ресурсів, і відслідкувати методику їх розрахунків. Фінансові ресурси кредиторів поділяються на основну суму кредиту, яку відслідковують за балансом, та відсотків за кредит, що видно в ф. № 2 «Звіт про фінансові результати» як

показник «Інші фінансові доходи». Загальну величину кредиту та динаміку розрахунків за кредитами прослідкувати без додаткових розрахунків не можливо.

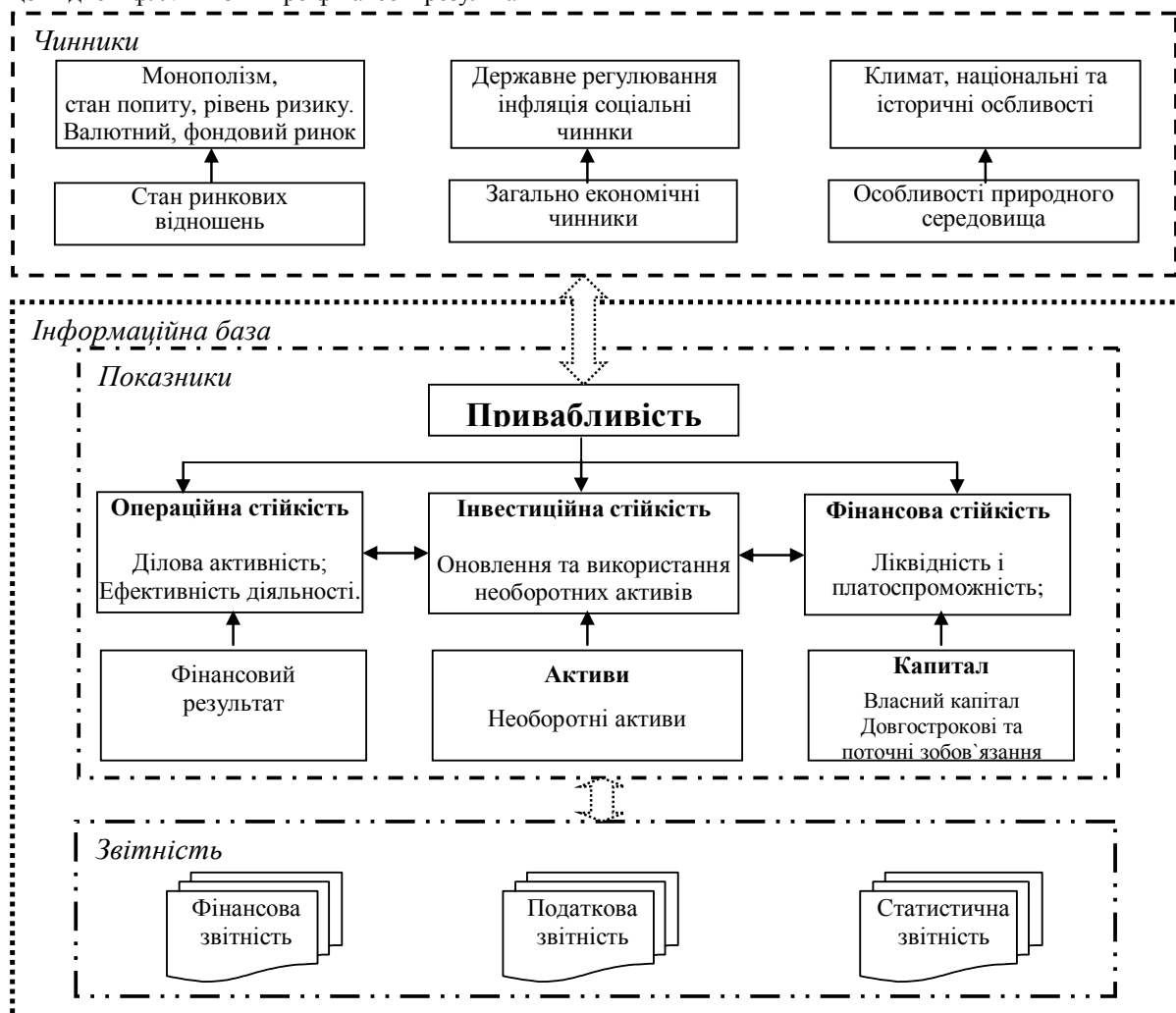


Рисунок 1 - Схема взаємозв'язку різних чинників та інформаційної бази

Загальними показниками, які формують фінансові ресурси підприємства є дохід та грошові потоки. Доходи на залізничному транспорті - кошти, які належать залізниці за виконані в її межах перевезення і пов'язанні з ними послуги. Доходні надходження – платежі, нараховані за перевезення вантажів, пасажирів, вантажобагажу, пошти і пов'язаних з ними послугами, що підлягають розподілу між залізницями, які беруть участь у перевезеннях [3].

На підприємствах залізничного комплексу одночасно діють два інтегруючих показника: доходи та доходні надходження. Фінансова звітність де наведений показник «Доходи» це «Звіт про фінансові результати» ф. № 2 та «Звіт про

доходи і витрати підприємств основної діяльності залізничного транспорту України» ф. № 14-зал.

Можливо констатувати, що ефективне управління залізничним комплексом, це контроль за формуванням та використанням всіх видів фінансових ресурсів. Фінансові ресурси мають складну структуру та різні напрямки призначення. Фінансові ресурси держави – джерело для виконання основних функцій держави; фінансові ресурси підприємства забезпечують неперервне функціонування підприємства і є джерелом фінансових ресурсів держави; фінансові ресурси працюючих є базою для підтримки та забезпечення відновлення процесу виробництва.

Основними інтегруючими показниками, які

характеризують фінансові ресурси є доход, доходні надходження та грошові потоки.

Необхідно знати та доцільно їх досліджувати з метою посилення дії основних інтегруючих показників фінансових ресурсів; тому одним з напрямків управління виробництвом є створення систем показників, в котрій крім єдиної методики обліку та розрахунку показників, було б вирішено питання взаємозв'язку між основними та іншими показниками.

В процесі діяльності підприємство повинно одночасно вирішувати такі проблеми: повернути всі свої витрати, які пов'язані з господарською діяльністю; мати прибуток; бути привабливим для інвестора. За своєю характеристикою наведені проблеми пов'язані між собою, але і є зовсім різними. Рівень, структуру, динаміку витрат підприємство відслідковує шляхом реєстрації первинних документів в обліку; прибуток (збиток) розраховується періодично. Згідно вимогам стандартів, у бухгалтерському обліку можливо розраховувати фінансовий результат від загальної, операційної, фінансової та інвестиційної діяльності, тобто окремо згідно видів діяльності.

Процес виробництва та особливості обліку не дозволяють оцінювати ефективність кожного виду витрат. Ще складніше розрахувати ліквідність підприємства, рівень його капіталізації. Виникає необхідність вимірювання, розрахунку кожного напрямку окремо та інтеграції всіх напрямків з оцінкою кожної складової. На наш погляд, вирішити та об'єднати такі різні напрямки в діяльності підприємства з досягнення позитивного результату на всіх напрямках, може тільки економічно стійке підприємство.

В міжнародній практиці з періоду глобальних енергетичних криз 1973,1979 років набула поширення така дисципліна, як "ecosestate" ("economic security of state") - економічна стійкість держави, що неможливо без економічної стійкості її структурних елементів – окремих підприємств. Економічна стійкість підприємства - це інтеграція основних складових результатів діяльності підприємства (витрат, прибутку, ліквідності) з метою набуття стабільності, захищеності, конкурентноздатності підприємства як на даному етапі формування, так і в динаміці[4]. На рисунку 1 наведено взаємозв'язок складових економічної стійкості та інформаційної бази.

Наведена схема дає напрями аналізу фінансових ресурсів. Аналіз неможливо відтворити без ефективного управління активами підприємства.

Реалізація стратегії розвитку, прийняття обґрунтованих управлінських рішень відносно фінансового стану залізничного комплексу, його економічної стійкості неможливе без ефективного стратегічного управління оборотними та

необоротними активами.

УДК 656.11

ВИКОРИСТАННЯ СУЧАСНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ В РОБОТІ ШЛЯХОВОГО ГОСПОДАРСТВА

Шинкаренко В.Г., д.е.н., професор (ХНЕУ)

Рух на автомобільних дорогах стає все більше інтенсивним. Збільшити їх пропускну здатність може тільки застосування високонадійних автоматизованих інтелектуальних транспортних систем, що базуються на сучасних телекомунікаційних та обчислювальних рішеннях.

Розроблені з довгостроковою перспективою інтелектуальні транспортні системи управління (ІТСУ) повинні забезпечувати можливість передачі не тільки даних між різними виконавчими пристроями (світлофори, шлагбауми, інформаційні табло і т.п.), але також відеоінформації та голосового трафіку для створення всеосяжної системи управління й контролю.

Основне завдання системи — зберегти життя учасників руху, підвищити надійність експлуатації автотрас, забезпечити оптимальний режим руху для скорочення часу в дорозі. Загалом ІТСУ для автодоріг повинна забезпечувати:

- стабільність і високу надійність основних структур мережі;
- передачу диспетчерам відеозображення з автодоріг у реальному часі й можливість втручатися в роботу системи при виникненні позаштатних ситуацій;
- можливість застосування бездротових рішень для зниження витрат на прокладку кабелів;
- максимально швидко обробку інформації від контрольованих пристроїв для прискорення їхньої взаємодії в ІТСУ;
- резервируемость ключових пристроїв і систем харчування для збереження працездатності системи в цілому при виході з ладу її окремих елементів;
- функціонування встаткування в широкому діапазоні температур.

У промисловій автоматизації все ще використовується кілька різних індустріальних протоколів, але тенденцією останнього років стало повсюдне використання Ethernet-технологій, які дозволяють більш гнучко інтегрувати надавані на одній платформі послуги.