

Научные сообщения

УДК 658. 012

ТАКТИЧНИЙ РІВЕНЬ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ: АНАЛІТИЧНИЙ АСПЕКТ

Ареф'єв В. О.

Розглянуте поняття «фінансова безпека» відокремлені її складові. Розроблений методичний підхід щодо визначення тактичного рівня фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування. Проведений аналіз фінансово-економічних результатів господарської діяльності підприємств залізничного транспортного машинобудування.

Ключові слова: фінансова безпека, прибуток, рентабельність, собівартість.

Поступовий перехід економіки України на ринкові відносини водночас, по-перше, суттєво ускладнює умови господарювання і, по-друге, сприяє зростанню конкуренції між господарюючими суб'єктами, що може погіршувати їхній фінансовий стан і більш того – призводити до банкрутства. Тому на порядок денний стає проблема забезпечення в ринкових умовах фінансової безпеки вітчизняних підприємств шляхом запровадження відповідного механізму управління. Вивчення проблеми засвідчує, що на цей процес суттєво впливає забезпечення фінансової безпеки на рівні національної економіки.

Однак в Україні проблемою управління фінансовою безпекою підприємства займаються недостатньо та не комплексно, тому що основна увага приділяється фінансовій безпеці на рівні держави та антикризовому управлінню на рівні підприємства. Останнє стає необхідним, коли підприємство вже опинилося у стані фінансової небезпеки. Головне ж полягає в тому, щоб не допустити цього. Проблема забезпечення фінансової безпеки, наявність якої не вимагає антикризового управління, вирішується уривками, таким дослідженням не вистачає комплексності, є недостатнім понятійний (категоріальний) апарат. Залишаються невирішеними окремі питання, насамперед такі як чітке визначення понятійного апарату фінансової безпеки і самого поняття фінансова безпека підприємства ”, взаємозв'язок категорії фінансова безпека підприємства ” з такими категоріями як економічна безпека, сталість (стійкість), стабільність, надійність, антикризове управління, банкрутство, санація, ризик тощо. Крім того, методично не визначеною є структура механізму управління фінансовою безпекою на рівні підприємства, зміст і функції його елементів, критеріїв і методів оцінки рівня фінансової безпеки та її окремих складових.

В Україні і за рубежом цією проблемою займалися О.І.Барановський [2], В.В.Бурцев [4], О.Д.-Василик [5], М.М.Єрмошенко [6], Я.А.Жаліло [7], Н.П.Капустін [8], О.Ф.Новикова [13], Є.А.Олейніков [14], Г.А. Пастернак-Таранушенко [15] та інші. Вирішенню окремих аспектів забезпечення фінансової безпеки на рівні господарюючих суб'єктів приділяли увагу такі вітчизняні та зарубіжні дослідники як О. В. Ареф'єва [1], І.О.Бланк [3], С.М.Ілляшенко [10], Г.В.Задорожний [9], Г.В.Козаченко [11], Л.А.Костирко [12], В.П.Пономарьов [11], В.В.Шликов [16] тощо.

Метою статті є розробка методичного підходу щодо визначення тактичного рівня фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування.

Фінансова безпека – це комплексне поняття, що містить в собі діалектичне поєднання поточного стану та перспективного напрямку її розвитку. Саме тому оцінка фінансової безпеки повинна проводитись за такими основними аспектами (рис. 1.).

З метою детального вивчення основних складових фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування було обрано підприємства, що займаються виробництвом, ремонтом та обслуговуванням рухомого складу залізничного транспорту. Станом на початок 2011 року в Україні функціонують 13 підприємств, що здійснюють даний вид діяльності, проте з вищевказаної сукупності нами обрано 6 основних підприємств, які за обсягами виробництва є основними та офіційно звітують про основні фінансові результати своєї господарської діяльності протягом

2006 – 2010 років. До них відносять: ВАТ „Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів”, ВАТ „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів”, ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод”, ВАТ „Дніпровагонмаш”, ВАТ Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.”, ВАТ „Стаханівський вагонобудівний завод”.

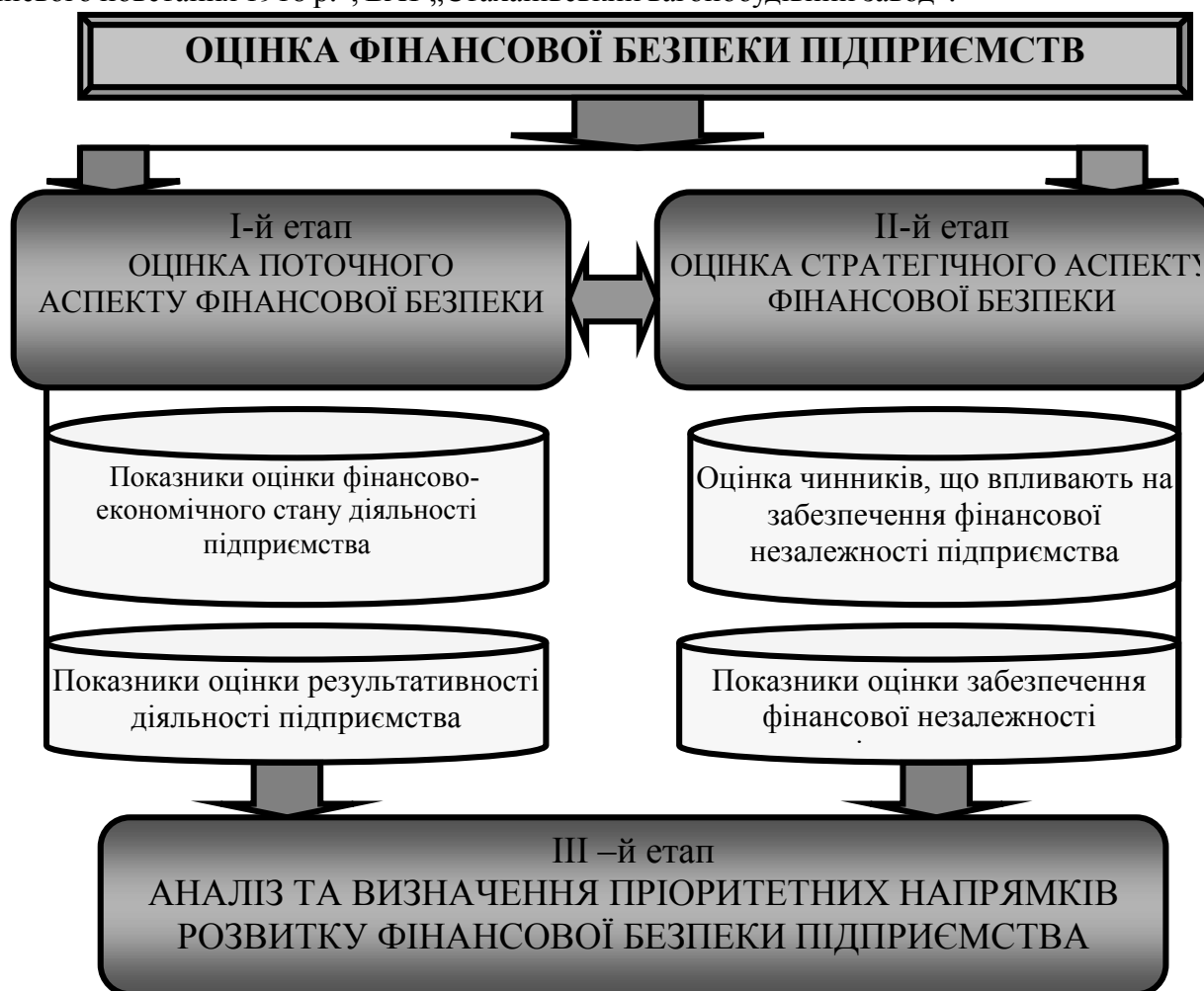


Рис. 1. Схема оцінки основних аспектів фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування

Початковим етапом проведення аналізу основних складових фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування є вивчення фінансово-економічного стану господарської діяльності даних підприємств, що дозволить визначити поточний стан управління фінансовою безпекою підприємств. За отриманими результатами табл. 1 встановлено, що на більшості досліджених підприємствах основні фінансові результати господарської діяльності підприємства формуються нестабільно та залежать від зовнішніх чинників впливу. Так, найбільш критичним для всіх підприємств виявився 2009 рік, де значення валового та чистого прибутків досліджуваної сукупності підприємств характеризувалось від'ємними значеннями. Найбільш критична ситуація спостерігається на двох досліджуваних нами підприємствах: ВАТ „Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів”, ВАТ „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів”, де значення валового прибутку було від'ємним протягом 2006 – 2010 років.

Така ситуація першочергово зумовлена зростанням собівартості реалізованої продукції у значно більших пропорціях, ніж виручка від реалізації продукції. Слід відмітити, що на ВАТ „Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів” в 2010 році значення валового прибутку становило 225107 тис. грн., що в чотири рази перевищує значення 2009 року (54564 тис. грн.), проте за рахунок суттєвого зростання адміністративних та інших операційних витрат значення чистого прибутку підприємства мало від'ємне значення в розмірі 48590 тис. грн. Позитивним

фактором є те, що дане підприємство щороку намагається нарощувати наявний капітал для здійснення своєї господарської діяльності.

При вивченні основних фінансово-економічних показників господарської діяльності підприємства залізничного транспортного машинобудування, відмічено закономірність між обсягами нарощуваного капіталу та формуванням основних фінансових результатів діяльності підприємств. Так, на підприємстві ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод”, нарощування капіталу в 2007 році на 173779,05 тис. грн. призвело до зростання чистого прибутку на 107525 тис. грн. в порівнянні з 2006 роком. Така ж ситуація спостерігається і в 2010 році, де середнє значення капіталу підприємства становить 1815233 тис. грн., а зростання чистого прибутку становить 227159 тис. грн.. На підприємстві ВАТ „Дніпровагонмаш”, зростання капіталу на 335721,3 тис. грн. в 2008 році сприяли додатковому отриманню чистого прибутку в розмірі 63401,2 тис. грн. Аналогічна залежність спостерігається і на підприємствах ВАТ Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.” та ВАТ „Стаханівський вагонобудівний завод”. Таким чином, 67% досліджуваної сукупності підприємств впродовж 2006 – 2010 років спрацювали прибутково, що позитивно характеризує стан фінансової безпеки підприємств даної галузі. Для 100% досліджуваної сукупності підприємств найбільш важким та кризовим виявився 2009 рік, де значення чистого прибутку характеризувалось від’ємними значеннями. Також нами встановлено, що підприємства даної галузі є суттєво залежними від впливу зовнішніх чинників та від обсягів замовлень на виробництво даного виду продукції.

Узагальнюючи отримані результати результативності діяльності підприємств машинобудування встановлено, що найбільш негативна ситуація щодо забезпечення результативності господарської діяльності спостерігається на підприємствах ВАТ „Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів” та ВАТ „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів”, де значення показника рентабельності виробництва має від’ємне значення. Слід також відмітити, що за рахунок зростання обсягів замовлень на продукцію підприємства ВАТ „Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів”, рентабельність виробництва зросла в 2010 році до 22% порівняно з -45,7% в 2009 році. Таким чином, дані підприємства характеризуються відсутністю поточної фінансової безпеки, що негативно характеризує тенденції їх фінансово-економічного розвитку.

Оцінка результативності виробничої діяльності інших досліджуваних підприємств показала про достатність забезпечення поточної фінансової безпеки, проте слід відмітити про нестабільність отримання основних фінансових результатів діяльності підприємств. Зокрема, ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод” характеризується поступовим зростанням прибутку впродовж 2006 – 2008 роках, що відповідним чином забезпечило зростання прибутковості господарської діяльності відповідно 20,3%, 214,3% та 29,4%. В 2009 році спостерігається незначне зниження результативності господарської діяльності, що зменшило забезпеченість поточною фінансовою безпекою даного підприємства, проте в 2010 році рентабельність зросла на 8,5 % і становила 20,6%. Дещо схожа ситуація спостерігається і на підприємстві ВАТ „Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.”, де значення поточна фінансова безпека в 2009 році суттєво зменшилась, проте в 2010 році маємо суттєве покращення значення показника рентабельності до 27,1% проти 17,6% в 2009 році.

Таким чином, встановлено, що для підприємств залізничного транспортного машинобудування найбільш важким щодо забезпечення поточної фінансової безпеки був 2009 рік, де значення показника рентабельності суттєво зменшилось, а для деяких підприємств характеризувалось від’ємним значенням.

Серед показників, що характеризують поточну фінансову безпеку підприємств в сучасних умовах господарювання, вагоме місце посідають показники оборотності господарської діяльності, що дозволяють оцінити ефективність діяльності підприємств за фінансовим показником виручки від реалізації продукції, робіт, послуг підприємств та дозволяє врахувати особливості виробничого процесу підприємств даної галузі. На досліджуваній сукупності підприємств всі показники оборотності знаходяться на низькому рівні або маю тенденцію до зниження.

Таблиця 1

Динаміка основних фінансово-економічних результатів господарської діяльності підприємств залізничного транспортного машинобудування за 2006 – 2010 рр.

Підприємство	Показник	Роки						Відхилення, +/-
		2006	2007	2008	2009	2010	2010/2006	
1	2	3	4	5	6	7	8	
ВAT „Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів”	Чиста виручка від реалізації продукції, тис. грн..	127570	21401,7	15888	29607	274668	147097,7	
	Собівартість реалізованої продукції, тис. грн.	184525	48132,8	37790	54564	225107	40582,2	
	Валовий прибуток, тис. грн.	-56954,5	-26731,1	-21902	-24957	49561	106515,5	
	Чистий прибуток, тис. грн.	-78036,7	-64021,7	-102870	-110969	-48590	29446,7	
	Середня величина капіталу, тис. грн.	203630	176075,35	223500,5	220162	321622	117992,2	
	Рентабельність виробництва, %	-30,9	-55,5	-58,0	-45,7	22,0	52,9	
	Рентабельність продаж, %	-44,6	-124,9	-137,9	-84,3	18,0	62,7	
ВAT „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів”	Рентабельність капіталу, %	-28,0	-15,2	-9,8	-11,3	15,4	43,4	
	Чиста виручка від реалізації продукції, тис. грн..	29625,3	2385,9	121	4,4	8,3	-29617	
	Собівартість реалізованої продукції, тис. грн.	29583,3	3617,2	217	4983,4	11938	-17645,3	
	Валовий прибуток, тис. грн.	42	-1231,3	-96	-4979	-11929,7	-11971,7	
	Чистий прибуток, тис. грн.	-10411,7	-3242,3	-1099	-4290,5	-11419,1	-1007,4	
	Середня величина капіталу, тис. грн.	27189	10350,05	8133	7709,2	7374,55	-19814,45	
	Рентабельність виробництва, %	0,1	-34,0	-44,2	-99,9	-99,9	-100,1	
ВAT „Кроківський вагонобудівний завод”	Рентабельність продаж, %	0,1	-51,6	-79,3	-113159,1	-143731,3	-143731,5	
	Рентабельність капіталу, %	0,2	-11,9	-1,2	-64,6	-161,8	-161,9	
	Чиста виручка від реалізації продукції, тис. грн..	1138076	2064711,5	3252542	1419291	4368956	3230880,4	
	Собівартість реалізованої продукції, тис. грн.	945973	1700251	2512676	1266499	3622780	2676806,7	
	Валовий прибуток, тис. грн.	192102	3644460,5	739866	152792	746176	554073,7	
	Чистий прибуток, тис. грн.	92409,4	199935,2	399994	71465	298624	206214,6	
	Середня величина капіталу, тис. грн.	736957	910736,05	1253846	1540636	1815233	1078275,7	
	Рентабельність виробництва, %	20,3	214,3	29,4	12,1	20,6	0,3	
	Рентабельність продаж, %	16,9	176,5	22,7	10,8	17,1	0,2	
	Рентабельність капіталу, %	26,1	400,2	59,0	9,9	41,1	15,0	

Продовж. табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8
ВAT „Дніпровагонмаш”	Чиста виручка від реалізації продукції, тис. грн..	502319	783071,1	1429427	294803	2361722	1859402,7
	Собівартість реалізованої продукції, тис. грн.	422692	568018,9	1087003	350157	1912084	1489392,3
	Валовий прибуток, тис. грн.	79627,6	215052,2	342424	-5354	449638	370010,4
	Чистий прибуток, тис. грн.	13427,3	102039,8	165441	-136885	314041	300613,7
	Середня величина капіталу, тис. грн.	290083	267893,1	603614,4	605507	756860,5	466777,7
	Рентабельність виробництва, %	18,8	37,9	31,5	-15,8	23,5	4,7
	Рентабельність продаж, %	15,9	27,5	24,0	-18,8	19,0	3,2
	Рентабельність капіталу, %	27,4	80,3	56,7	-9,1	59,4	32,0
	Чиста виручка від реалізації продукції, тис. грн..	121302	147814	194042	137707	200500	79198
	Собівартість реалізованої продукції, тис. грн.	102102	126110	163224	117058	157724	55622
ВAT Київський електровагонремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.”	Валовий прибуток, тис. грн.	19200	21704	30818	20649	42776	23576
	Чистий прибуток, тис. грн.	1022	2581	2847	1374	15295	14273
	Середня величина капіталу, тис. грн.	117922	155802	166561	169592	173503,5	55582
	Рентабельність виробництва, %	18,8	17,2	18,9	17,6	27,1	8,3
	Рентабельність продаж, %	15,8	14,7	15,9	15,0	21,3	5,5
	Рентабельність капіталу, %	16,3	13,9	18,5	12,2	24,7	8,4
	Чиста виручка від реалізації продукції, тис. грн..	456914	1188286,8	1768176	457045	2880624	2423709,6
ВAT „Стаханівський вагонобудівний завод”.	Собівартість реалізованої продукції, тис. грн.	385683	1041071,5	1476217	419441	2507633	2121949,6
	Валовий прибуток, тис. грн.	71231	147215,3	291959	37604	372991	301760
	Чистий прибуток, тис. грн.	11161,8	49776,2	95162	-5304	260667	249505,2
	Середня величина капіталу, тис. грн.	307891	642652,2	99854,9	1223899	3295241,5	2987350,75
	Рентабельність виробництва, %	18,5	14,1	19,8	9,0	14,9	-3,6
	Рентабельність продаж, %	15,6	12,4	16,5	8,2	12,9	-2,6
	Рентабельність капіталу, %	23,1	22,9	29,2	3,1	11,3	-11,8

Найбільш кризова ситуація спостерігається на підприємстві ВАТ „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів”, де оборотність активів підприємства в 2006 році становила 2,4 обороти, а станом на кінець 2010 року – 0,001 обороти. Таке суттєве зниженні першочергово спричинене суттєвим зменшенням основного фінансового результату – виручки від реалізації продукції підприємства. Відсутність замовлень відобразилось на тривалості обороту як дебіторської, так і кредиторської заборгованості. Слід відмітити, що в 2009 році період погашення дебіторської заборгованості становив 18000 днів, що негативно впливає на формування грошових потоків даного підприємства та, відповідно, на формування належного рівня фінансової безпеки. На суттєвій неплатоспроможності ВАТ „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів” вказує великий період погашення кредиторської заборгованості, величина якої в 2008 році досягала максимального значення – 14915 днів. Незважаючи на те, що коефіцієнт оборотності запасів в 2010 році зріс на 2,1 обороти в порівнянні з 2006 роком, така ситуація не характеризується позитивними зрушеннями. Таке зростання спричинене зростанням собівартості реалізованої продукції досліджуваного підприємства. Як наслідок, тривалість перетворення придбаних матеріальних ресурсів на грошові щороку сповільнюється впродовж 2006 – 2010 років, що відповідним чином позначилось на тривалості фінансового циклу. Слід також зазначити, що протягом 2006 – 2008 років підприємству не вистачає коштів на забезпечення нормальної господарської діяльності і характеризує його існування в борг. Таким чином, для даного підприємства характерним є відсутність забезпечення поточної фінансової безпеки, що негативно характеризує і забезпечення її рівня на перспективу.

Оцінюючи стан поточної фінансової безпеки на підприємствах ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод” та ВАТ Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.”, встановлено про задовільний рівень фінансової міцності, що проявляється в належному фінансовому забезпеченні господарської діяльності даних підприємств та щорічному зростанні значень показників оборотності.

Наступним етапом вивчення поточного стану фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування є оцінка поточної платоспроможності, що дозволяє визначити забезпеченість підприємства фінансовими коштами в короткостроковій перспективі.

На основі отриманих результатів слід зробити висновок, що підприємства залізничного транспортного машинобудування характеризуються низькою ліквідністю активів, що обумовлено специфікою господарської діяльності підприємств. На більшості підприємств недостатньо нарощуються грошові кошти для покриття поточних зобов'язань, що негативно впливає на формування поточної фінансової безпеки та потребує розробки і впровадження комплексу заходів щодо її формування та зміцнення. Дефіцит грошових коштів для погашення поточної заборгованості спостерігається на всіх досліджуваних нами підприємствах: ВАТ „Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів” – 356039 тис. грн. в 2010 році проти 71601,5 тис. грн. в 2006 році, ВАТ „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів” – 24321,2 тис. грн. в 2010 році проти 8821,3 тис. грн. в 2006 році, ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод” – 70716 тис. грн. в 2010 році проти 173783,7 тис. грн. в 2006 році, ВАТ „Дніпровагонмаш” – 185156 тис. грн. в 2010 році проти наявного платіжного надлишку в 2006 році в розмірі 7586,8 тис. грн., ВАТ Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.” – 32691 тис. грн. в 2010 році порівняно з платіжною нестачею в 2006 році в сумі 18104 тис. грн. та ВАТ „Стаханівський вагонобудівний завод”, де величина платіжної нестачі щороку збільшується і станом на кінець 2010 року становила 828378 тис. грн. в порівнянні з платіжним надлишком 2009 року в розмірі 20948 тис. грн.. Така ситуація першочергово пов'язана з повільним поверненням коштів з боку дебіторів та відповідним зростанням кредиторської заборгованості.

Слід відмітити, що всі підприємства, окрім ВАТ „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів”, використовують для фінансування своєї господарської діяльності як короткострокові кредити і позики, так і довгострокові, проте навіть використання залучених коштів не сприяє покращенню поточної фінансової безпеки даних підприємств. Щодо ВАТ „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів”, то дане підприємство знаходиться в фінансовій кризі, про що свідчить щорічне зростання непокритих збитків і, як наслідок, зменшення величини власного капіталу для фінансування своєї господарської діяльності та неможливість використовувати інструменти кредитних ресурсів.

При оцінці поточної фінансової безпеки вагомим є обчислення показника швидкої ліквідності, що дозволяє оцінити спроможність підприємства погасити свої найбільш термінові зобов'язання протя-

гом періоду інкасації дебіторської заборгованості. Отримані результати розрахунку даного показника засвідчили, що за рахунок погашення дебіторської заборгованості розрахуватися за своїми найбільш терміновими зобов'язаннями впродовж 2006 – 2010 років спроможне лише одне підприємство ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод”. Щодо інших підприємств, то станом на 2010 рік за рахунок інкасації дебіторської заборгованості повністю погасити свої найбільш термінові борги спроможні такі підприємства як: ВАТ „Дніпровагонмаш”, ВАТ Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.” та ВАТ „Стаханівський вагонобудівний завод”. Слід відмітити, що на підприємствах ВАТ „Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів” та ВАТ „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів” навіть за рахунок повернення боргів з розрахунками з дебіторами, дані підприємства неспроможні погасити свої термінові борги, що свідчить про відсутність їх поточної фінансової безпеки. Негативним фактором, що впливає на погіршення поточної фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування є щорічне зростання кредиторської заборгованості за товари, роботи і послуги, а також за розрахунками. Саме тому наступним етапом даного дослідження є оцінка динаміки коефіцієнту співвідношення короткострокової дебіторської та кредиторської заборгованості (рис. 2.).

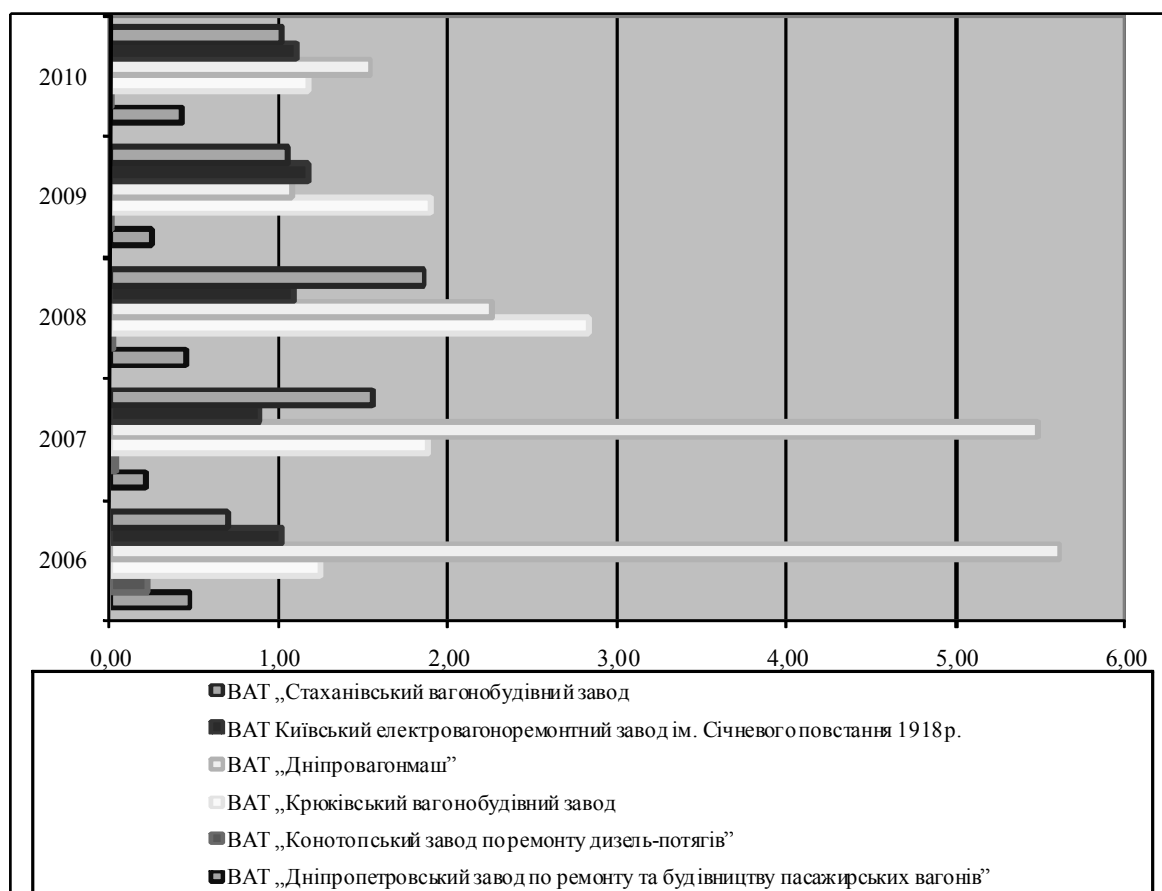


Рис. 2. Динаміка коефіцієнта співвідношення короткострокової дебіторської та кредиторської заборгованості підприємств залізничного транспортного машинобудування за 2006 – 2010 рр.

Коефіцієнт співвідношення дебіторської та кредиторської заборгованості дозволяє визначити здатність розрахунку з кредиторами за рахунок дебіторів протягом одного року. Для проведення порівняння розрахункові результати співставляються з рекомендованим значенням, що дорівнює одиниці.

З рис. 2 видно, що за умови ефективної політики управління дебіторською заборгованістю розрахуватися з кредиторами спроможні підприємства ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод”, ВАТ „Дніпровагонмаш”, ВАТ Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.” та ВАТ „Стаханівський вагонобудівний завод”, де значення коефіцієнту співвідношення дебіторської та кредиторської заборгованості перевищує одиницю. Така ситуація позитивно характеризує стан поточної фінансової безпеки даних підприємств, проте існує необхідність в постійному моніторингу щодо підтримки

належного рівня фінансової безпеки в короткостроковій перспективі. Щодо підприємств ВАТ „Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів” та ВАТ „Конотопський завод по ремонту дизель-потягів”, то отримані значення показника суттєво відхиляються від нормативних значень, тобто навіть за умови своєчасних розрахунків з дебіторами, дані підприємства не в змозі забезпечити погашення своїх боргів з кредиторами.

ВИСНОВКИ

Таким чином, встановлено, що підприємства залізничного транспортного машинобудування намагаються втримати свої фінансові позиції за рахунок використання залученого капіталу у вигляді короткострокових та довгострокових кредитів і позик, що, в свою чергу, негативно впливає на формування стратегічної складової фінансової безпеки підприємств даної галузі. Така ситуація ще раз вказує на відсутність поточної фінансової безпеки даних підприємств, що негативно впливає на результативність господарської діяльності підприємства залізничного транспортного машинобудування в цілому.

Поточний аспект фінансової безпеки дозволяє оцінити наявний стан крізь призму аналітичних коефіцієнтів забезпеченості підприємства грошовими потоками, показників результативності та оборотності. Тобто даний аспект визначає і формує передумови формування фінансової безпеки на підприємстві.

Стратегічний аспект оцінки фінансової безпеки слугує підґрунтям для прогнозування здатності підприємства до економічного розвитку через можливості отримання інвестицій. На даному етапі вагомим є вивчення фінансової незалежності підприємства, оцінки фінансової стійкості з позицій джерел формування капіталу як основних факторів впливу на фінансову безпеку в довгостроковій перспективі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Арєф'єва О.В. Планування економічної безпеки підприємств / О.В. Арєф'єва, Т.Б. Кузенко – К.: Вид-во Європ. ун-ту, 2004. – 170 с.
2. Барановський О.І. Фінансова безпека в Україні (методологія оцінки та механізми забезпечення): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра. економ. наук: спец. 08.04.01 «Фінанси, грошовий обіг і кредит»/ О.І.Барановський, НАН України, Ін-т екон. прогнозування. – К., 2000. – 36 с.
3. Бланк И.А. Управление финансовой безопасностью предприятия./ И.А.Бланк. – К.: Вид-во «Ельга», «Ника-центр», 2004. – 784 с.
4. Бурцев В.В. Факторы финансовой безопасности России, / В. В. Бурцев // Менеджмент в России и за рубежом. – 2001. – №1. – С. 55-69.
5. Василик О.Д. Теорія фінансів/ О.Д. Василик.- К.: НІОС, 2001.- 416с.
6. Єрмошенко М.М. Фінансова безпека держави: національні інтереси, реальні загрози, стратегія забезпечення. / М.М. Єрмошенко. – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т., 2001. – 309 с.
7. Жаліло Я.А. Економічна стратегія держави у нестабільних ринкових економічних системах: моногр./ Я.А.Жаліло. – К.: НІСД, 1998. – 144 с.
8. Забродский В. Теоретические основы оценки экономической безопасности отрасли и фирмы / В. Забродский, Н. Капустин // Бизнес-информ. – 1999. – № 15-16. – С. 35 – 37.
9. Задорожний Г. В. Економічна безпека і “тіньова” економіка : моногр. / Г.В. Задорожний, П.О. Іваненко, С.В. Тютюнникова. – Х. : ХІБМ, 1999. – 206 с.
10. Ильяшенко С. Н. Составляющие экономической безопасности предприятия и подходы к их оценке / С. Н. Ильяшенко // Актуальні проблеми економіки. – 2003. – № 3. – С. 12-19.
11. Козаченко Г.В. Економічна безпека підприємства : сутність та механізм забезпечення : моногр. / Г. В. Козаченко, В. П. Пономарьов, О. М. Лященко. – К.: Лібра, 2003. – 280 с.
12. Костирко Л.А. Фінансовий контроль цільового використання бюджетних коштів : моногр. / Л.А. Костирко, В.І. Чиж, В.В. Разумцев; СНУ ім. В.Даля. — Луганськ, 2009. — 292 с.
13. Новікова О. Ф. Економічна безпека: концептуальні визначення та механізми забезпечення: [моногр.]/ О. Ф. Новікова, Р. В. Покотиленко. – Донецьк: НАН України. Ін-т економіки промисловості, 2006. – 408 с.

14. Олейников Е.А. Основы экономической безопасности (Государство, регион, предприятие, личность) / Е.А. Олейников. – М.: ЗАО «Бизнес-школа «Интер-Синтез», 1997. – 288 с
15. Пастернак-Таранушенко Г. А. Економічна безпека держави. Методологія забезпечення: моногр. / Г. А. Пастернак-Таранушенко. – К.: Київський економічний інститут менеджменту, 2003. – 320 с.
16. Шлыков В.В. Комплексное обеспечение экономической безопасности предприятия / В.В. Шлыков. – СПб, 1999. – 138 с.

УДК 332.145 (502.35:338.48)

КЛАСТЕРНЫЕ МОДЕЛИ РАЗВИТИЯ РЕКРЕАЦИОННО-ТУРИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В ПРИМОРСКИХ РЕГИОНАХ УКРАИНЫ

Гайворонская И.В.

В статье рассматриваются концептуальные проблемы активизации освоения рекреационно-туристического потенциала приморских регионов Украины. Обосновываются приоритеты использования кластерных моделей организации рекреационно-туристических систем как условия повышения их конкурентоспособности и экономико-экологической эффективности

Ключевые слова: рекреационно-туристическая система, ресурсы развития, приморские регионы, кластерная организация

На рубеже тысячелетий четко определилась тенденция, которую можно охарактеризовать как революционный прорыв в сферу услуг в мировом рынке. При этом в широком ассортименте предлагаемых услуг одну из лидирующих позиций занимает сервис рекреационно-туристической (РТ) индустрии.

Внедрение стратегии устойчивого развития РТ-территорий Украины, в т.ч. приморских, предопределяет проведение их диагностики, включая методы их экономико-экологической паспортизации, оценки и квалиметрии, с целью разработки и формирования проектов, программ и прогнозирования социально-экономического развития регионального РТ-хозяйства; использование отечественного и зарубежного опыта применения механизмов поддержки, в первую очередь, со стороны государства, предпринимательской деятельности в сфере РТ-бизнеса; создание стимулирующих условий для эффективного функционирования субъектов и объектов РТ-индустрии; удовлетворение потребности в этих услугах украинского народа и иностранных рекреантов; формирование конкурентоспособного регионального РТ-продукта.

Региональный РТ-бизнес аттрактивен, так как не требует большого стартового капитала, обладая значительным уровнем рентабельности инвестиций, минимальным сроком окупаемости затрат, стабильным спросом на услуги. Но позитивным влияние РТ-индустрии на государственную экономику может быть только тогда, если эта сфера функционирует со сбалансированным развитием с другими отраслями социально-экономического комплекса.

Проблемы развития региональных РТ-систем Украины освещены во многих научных публикациях отечественных ученых: Дышлого И.М. [1], Гудзя П.В. [2], Степановой Е.В. [3], Харичкова С.К. [4], Черчик Л.М. [5] и др.

Решение основных социально-экономических задач государства во многом будет зависеть от темпов кластеризации в ключевых секторах экономики, в т.ч. в РТ-сфере. Вопросами кластеризации занимаются зарубежные и отечественные ученые, в частности, Дюран Б. [6], Ким Дж.-О. [7], Мандель И.Д. [8], Семенов В.Ф. [9] Соколенко С.И. [10,11,12], Степанов В.Н. [13] и др.

Нерешенной частью общей проблемы является то, что многие из украинских регионов могут быть причислены к составу депрессивных. В данном случае одним из путей выхода из сложив-