

сування соціального захисту. До складу фінансових інститутів соціального захисту включаємо: державні фонди соціального страхування, приватні фонди соціального страхування, мікро-страхування, інститут грошових виплат та допомоги.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Іншаков О. В. Інституція – ключ до розуміння економічних інститутів / О. В. Іншаков, Д. П. Фролов // Економічна теорія. — 2011. — № 1. — С. 52—62.
2. Hodgson G. M. What Are Institutions? / G. M. Hodgson // Journal of Economic Issues. — 2006. — Vol. 40. No. 1. — P. 1—25.
3. Кирдина С. Г. Позволяют ли новые институциональные теории понять и объяснить процессы преобразований в современной России? / С. Г. Кирдина // Социологические исследования. — 2001. — № 3. — С. 136—140.
4. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Дуглас Норт; пер. с англ. А. Н. Нестеренко. — М.: „Начала”, 1997. — 180 с.
5. Гайдай Т. В. Институция как інструмент институционального экономического анализа / Т. В. Гайдай // Экономическая теория. — 2006. — № 2. — С. 53—64.
6. Иншаков О. В. Экономические институты и институции: к вопросу о типологии и классификации / О. В. Иншаков // Социс. — 2003. — № 9. — С. 42-51.
7. Маркетинговая мимикрия: моногр. / [Е. Г. Попкова, А. Ю. Заруднева, О. Е. Акимова и др.]. — Шахты: Изд-во ГОУ ВПО «ЮРГУЭС», 2009. — 70 с.

УДК 339.023

ФІНАНСОВА РЕСТРУКТУРИЗАЦІЯ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ: АНАЛІТИЧНИЙ АСПЕКТ

Безугла Ю.Є.

Розглянутий аналітичний аспект формування фінансової реструктуризації підприємств залізничного транспортного машинобудування. Досліджено процес становлення фінансової реструктуризації підприємства, який розглядають як процес запобігання можливим збиткам від негативних впливів на фінансовий стан підприємства по різних аспектах її фінансово-господарської діяльності, тобто становлення забезпечення прибутковості та стійкості бізнесу.

Ключові слова: стратегія, реструктуризація, фінанси, формування, підприємство.

На сучасному етапі економічного розвитку в умовах жорсткої конкуренції особливу значущість отримує процес адаптації підприємств до вимог бізнес-середовища за допомогою пошуку можливих інноваційних варіантів покращення результатів своєї діяльності. Причини багатьох проблем, з якими довелось зіштовхнутися вітчизняним підприємствам, пов'язані саме зі сферою виробничої діяльності. Проблеми низького рівня інноваційно-технічної складової промислової продукції, недостатній рівень фінансування, використання морально застарілого та технічно зношеного устаткування, нераціональна організація структури виробництва - усе це спричиняє випуск неконкурентоспроможної продукції. Адаптація підприємств до зовнішнього середовища з метою покращення свого внутрішнього стану має здійснюватись за допомогою реалізації процесу реструктуризації в якості каталізатора науково-технічного прогресу на мікрорівні.

Однак дослідження питань реструктуризації промислових Підприємств мають переважно фрагментарний характер, спрямований на покращення фінансової стійкості підприємства чи на реорга-

нізацію його організаційної структури. Як методичні рекомендації зазвичай пропонується використання узагальнених алгоритмів основних етапів реалізації проектів фінансової реструктуризації, проекти реструктуризації, пов'язано на сучасному етапі розвитку зі збільшенням складності систем і відповідно з ціною помилок, які допускаються на різних стадіях реалізації проектів (у першу чергу помилок концептуального, стратегічного характеру). Цілеспрямованість і стратегічне вивчення проектів стають одними з найважливіших факторів, які забезпечують конкурентні переваги внутрішнім системам підприємств, що створюються в умовах динамічного зовнішнього середовища.

Проблеми проведення фінансової реструктуризації підприємств є порівняно новими для української економіки, у зв'язку з чим їхній методичний та практичний аспекти недостатньо вивчені і розроблені. Цьому питанню присвячені праці таких вітчизняних авторів, як Алпаттов А. [1], Байцим В. [2], Манойленко О. [3], Семенова Д. [4], Тутунджян А. [5], Федосов В. [6], Хлебников Д. [7], та ін.

Метою статті є розгляд аналітичного аспекту формування фінансовою реструктуризацією підприємств залізничного транспортного машинобудування.

Виняткова роль залізничного машинобудування у розвитку промисловості країни полягає із залежністю стабільності та результативності функціонування підприємств галузі. Підприємства цієї галузі мають високу матеріаломісткість, а тому розташовані поблизу сировинних баз (насамперед, металургійних). Дуже капіталомістким є локомотиво- і вагонобудування. Водночас, виробництво тяглових засобів залізничного транспорту (локомотивів) орієнтується на висококваліфіковану робочу силу. Центрами локомотивобудування в Україні є Луганськ, Харків (магістральні тепловози), Дніпропетровськ, вагонобудування – Дніпродзержинськ, Стаханов. У великих транспортних містах працюють локомотиворемонтні заводи.

Через загальну нерозвиненість ринку капіталів в Україні цього часу єдиним джерелом залучення коштів для підприємств були банківські кредити, надто дорогі для постійного використання як джерела збільшення фінансового потенціалу. Портфельних інвесторів в Україні майже немає, втім, шляхи для залучення коштів у разі потреби можна знайти. Прикладом можуть бути доволі вдалі спроби деяких українських підприємств вийти на закордонні ринки із своїми цінними паперами (переважно облігаціями). В цілому застосування фінансової реструктуризації можна вважати добрим підґрунтям для розвитку підприємств залізничного транспортного машинобудування.

Тому об'єктами дослідження були обрані наступні підприємства залізничного транспортного машинобудування України: ТОВ «Харківський вагонобудівний завод», ВАТ «Дніпропетровський з ремонту та будівництва пасажирських вагонів», ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 року», ВАТ «Конотопський завод по ремонту дизель потягів», ВАТ «Конотопський завод по ремонту дизель потягів», ВАТ «Крюковський вагонобудівний завод», ВАТ «Стахановський вагонобудівний завод», ВАТ «Дизельмаш», ВАТ «Дарницький вагоноремонтний завод», ВАТ «Дніпровагонмаш».

Початковим етапом проведення аналізу фінансової реструктуризації підприємств залізничного транспортного машинобудування є вивчення фінансово-економічного стану господарської діяльності даних підприємств, що дозволить визначити поточний стан управління фінансовою реструктуризацією підприємств. Саме тому, для проведення аналізу фінансової реструктуризації були використані дані бухгалтерського обліку, фінансова звітність підприємства. Аналіз фінансової реструктуризації підприємства базується насамперед на аналізі балансу та руху грошових потоків підприємства. Динаміка коефіцієнтів платоспроможності підприємств залізничного транспортного машинобудування наведена на рис. 1.

Розглянувши рисунок 1 можна зробити висновок, що такі підприємства як ТОВ «Харківський вагонобудівний завод», ПАТ «Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів», ВАТ «Стахановський вагонобудівний завод», ВАТ «Дизельмаш», ВАТ «Дарницький вагоноремонтний завод», ВАТ «Дніпровагонмаш» мають показники, що перевищують допустиме нормативне значення в середньому в 11 разів.

Непрямим чином про недостатню роботу фінансових менеджерів свідчить також коефіцієнт забезпеченості власними коштами. Так тільки на таких підприємствах як ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 року» та ВАТ «Крюковський вагонобудівний

завод» середнє значення вищеназваного коефіцієнту має значення 0,39 та 0,65 відповідно, в 3 та 6 разів вище теоретично допустимого значення.

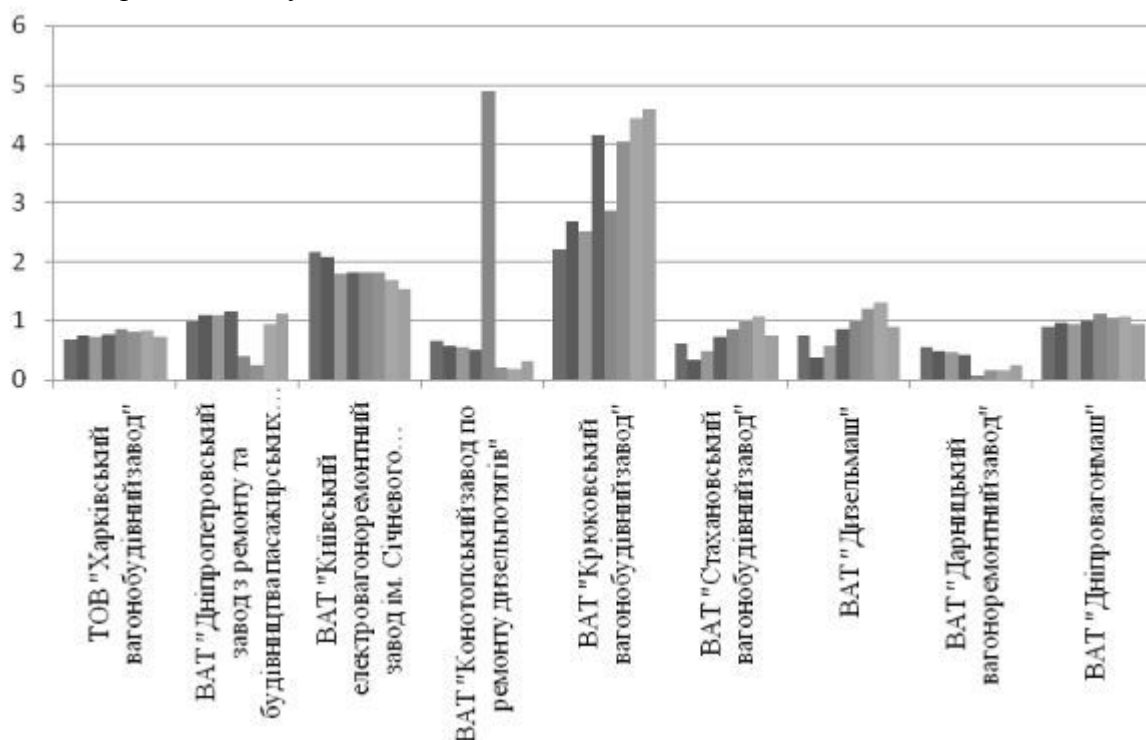


Рис. 1. Динаміка коефіцієнтів платоспроможності підприємств залізничного транспортного машинобудування за 2004-2011 рр.

Рентабельність власного капіталу дуже добре відображає основні тенденції розвитку підприємства (рис. 2). Так, ПАТ «Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів», ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 року», ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод» та ВАТ «Стахановський вагонобудівний завод» мають позитивну рентабельність власного капіталу, у той час як ТОВ Харківський вагоноремонтний завод» спостерігалися перепади від -10,24 до -107,27, такі ж великі розбіжності в показниках мало і ВАТ «Конотопський завод по ремонту дизельних потягів».

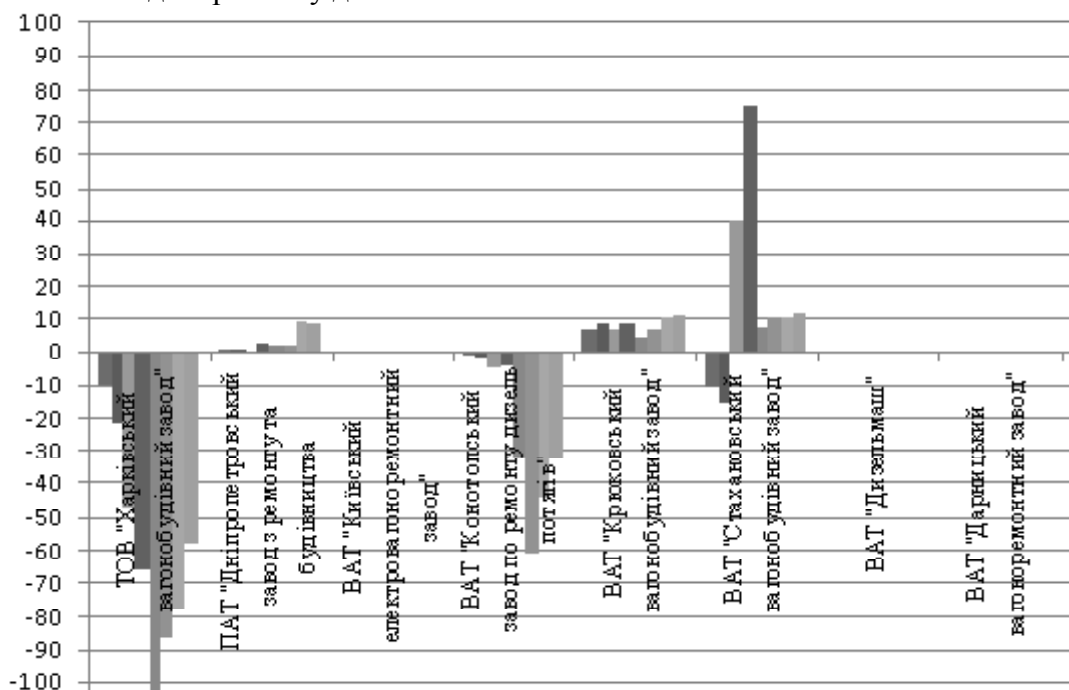


Рис. 2. Динаміка показників рентабельності власного капіталу підприємств залізничного транспортного машинобудування за 2004-2011 рр.

Отримані результати свідчать про достатню автономію та незалежність підприємству від можливих спроб кредиторів збанкрутувати підприємство.

Коефіцієнт фінансової стабільності пов'язаний з коефіцієнтом фінансової незалежності (рис. 3). Він показує, на скільки власний капітал підприємства перевищує залучені кошти. Надвисоке значення цього показника свідчить про неефективну структуру пасивів та недостатню роботу підприємства з позиковими коштами. Так, ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 року» та ВАТ «Дніпровагонмаш» має середньорічне значення цього показника близько 3. Це означає, що підприємство майже не використовує коштів своїх кредиторів і розраховує тільки на власні. Однак, власний капітал українських підприємств сучасного зразка на 95% складається з основних фондів при нестачі оборотних коштів. Останні можна було б компенсувати через позику шляхом укладення кредитного договору з банком, або непрямим чином через повернення коштів та не розрахунок в строк з кредиторами. Саме ймовірність другого шляху можна проаналізувати за допомогою обіговості кредиторської заборгованості.

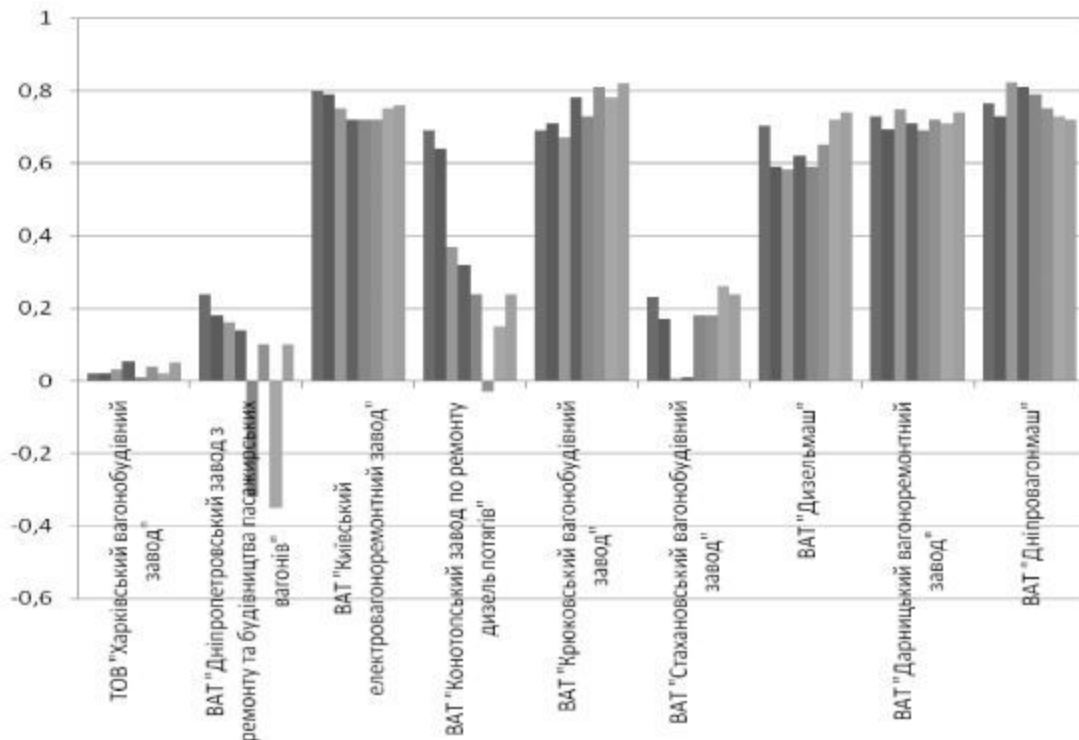


Рис. 3. Динаміка показників фінансової незалежності підприємств залізничного транспортного машинобудування за 2004-2011 рр.

Обіговість кредиторської заборгованості ВАТ «Конотопський завод по ремонту дизель потягів» в середньому складає 926 днів, тобто за рахунок надходжень підприємство тільки через 2,5 роки могло сплатити всі свої борги. Найкращі значення цього показника у ВАТ «Дніпровагонмаш», ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод». В середньому один оборот кредиторської заборгованості тривав 8,22 місяця.

Аналіз коефіцієнта зміни валових продажів (рис.4) показує що тільки на 5 підприємствах, а саме: ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод», ВАТ «Стахановський вагонобудівний завод», ВАТ «Дизельмаш», ВАТ «Дірницький вагоноремонтний завод», ВАТ «Дніпровагонмаш», він змінився в сторону збільшення. Такі підприємства як ВАТ «Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів» та ВАТ «Конотопський вагонобудівний завод» мають від'ємне значення цього показника (-0,37), (-0,31) відповідно.

Аналіз темпу зміни величини дебіторської заборгованості (рис. 5) показав, що протягом періоду, що досліджується були значні коливання цього показника, як в позитивний так і в негативний бік, але слід зауважити, що на таких підприємствах як ТОВ «Харківський вагонобудівний завод» та ВАТ «Конотопський завод по ремонту дизель потягів» даний показник весь час знижувався, що вказує на правильно обрану, керівництвом підприємства, стратегію роботи з дебіторами.

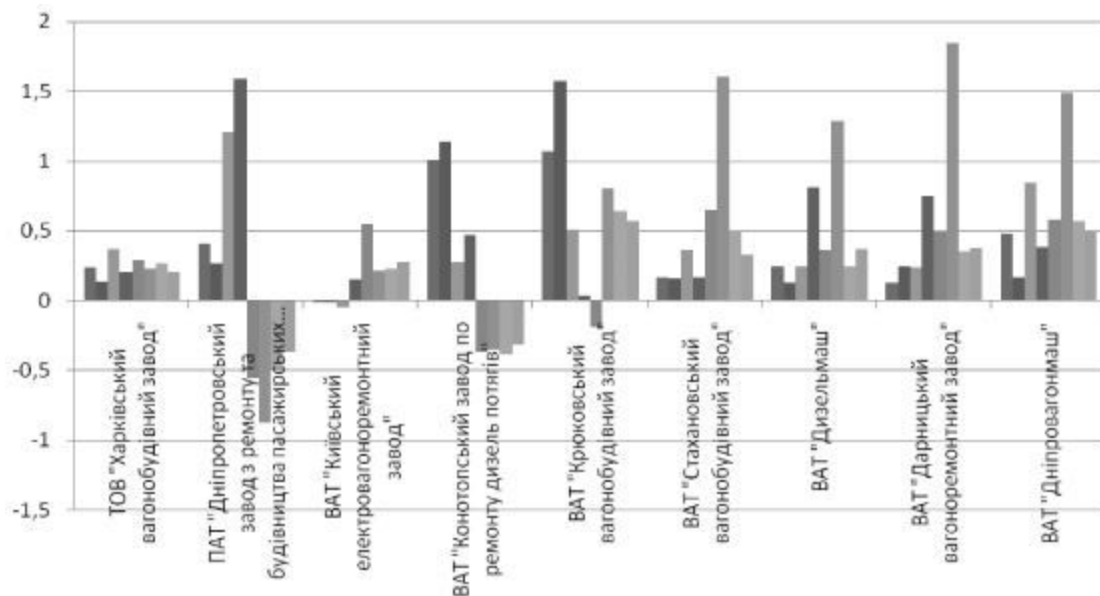


Рис. 4. Динаміка коефіцієнта зміни валових продажів підприємств залізничного транспортного машинобудування за 2004-2011 рр.

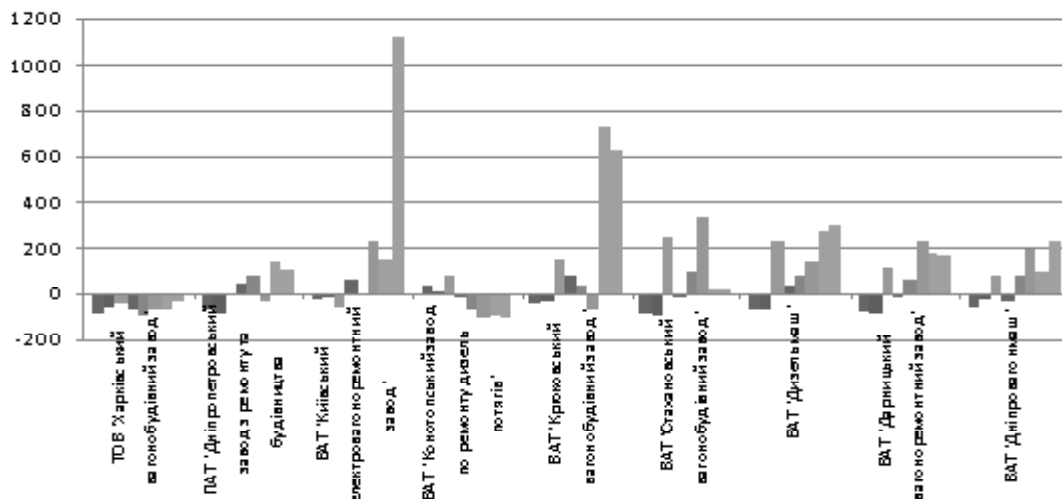


Рис. 5. Динаміка коефіцієнта зміни величини дебіторської заборгованості підприємств залізничного транспортного машинобудування за 2004-2011 рр.

Узагальнюючи отримані результати результативності діяльності підприємств машинобудування, встановлено, що найбільш негативна ситуація щодо забезпечення результативності господарської діяльності спостерігається на підприємствах БАТ „Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів” та БАТ „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 БАТ „Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів”, рентабельність виробництва зросла в 2011 році до 22% порівняно з -45,7% в 2009 році. Таким чином, дані підприємства характеризуються відсутністю поточної фінансової безпеки, що негативно характеризує їх фінансовий стан, який пов’язаний із реструктуризаційними процесами на підприємствах.

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 фінансової реструктуризації підприємств даної галузі. Конкретними кроками на шляху управління фінансовою реструктуризацією українських підприємств повинні стати розробка вузькофункціональних напрямків забезпечення фінансової реструктуризації підприємства необхідна, тому

що дозволяє провести всебічні й глибокі дослідження обраного аспекта діяльності підприємства, прикладом чому і є показ конкретних шляхів й способів забезпечення фінансової стабільності підприємства в тій або іншій сфері його діяльності. Фінансова реструктуризація підприємства має визначати стан найбільш ефективного використання корпоративних ресурсів підприємства, виражений у найкращих значеннях фінансових показників прибутковості й рентабельності бізнесу, якості управління, норми дивідендних виплат по цінних паперах підприємства, а також курсової вартості його цінних паперів як синтетичного індикатора поточного фінансово-господарського стану підприємства і перспектив його технологічного і фінансового розвитку. Процес становлення фінансової реструктуризації підприємства розглядають як процес запобігання можливим збиткам від негативних впливів на фінансовий стан підприємства по різних аспектах її фінансово-господарської діяльності, тобто становлення забезпечення прибутковості та стійкості бізнесу. Отже, процес формування фінансової реструктуризації підприємства характеризує сукупність робіт для досягнення максимально високого рівня платоспроможності підприємства і ліквідності його оборотних коштів, моделювання найбільш ефективної структури капіталу підприємства, підвищення якості планування та здійснення фінансово-господарської діяльності підприємства в усіх напрямках стратегічного і оперативного планування й управління технологічним, інтелектуальним і кадровим потенціалом підприємства, її основними та обіговими активами з метою максимізації прибутку і підвищення рівня рентабельності бізнесу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алпаттов А.А. Управление реструктуризацией предприятий / А.А. Алпатов. — М.: Высшая школа, 2000. — 216 с
2. Байцим В. Нові підходи до управління підприємствами в сучасних умовах / В.Байцим // Вісник Української Академії державного управління. — 2002. — № 2. — С. 62—73.
3. Манойленко О.В. Особливості реструктуризації великомасштабних промислових підприємств в Україні / О.В. Манойленко // Актуальні проблеми економіки. — 2006. — № 3. — С. 3—10.
4. Семенова Д.О. Деякі аспекти процесів реструктуризації підприємств в умовах економіки перехідного періоду / Д.О. Семенова // Актуальні проблеми економіки. — 2007. — № 8. — С. 139—142.
5. Тутунджян А. Реструктуризация предприятия / А. Тутунджян // Маркетинг. — 2002. — №2. — С. 88—96.
6. Федосов В. Фінансова реструктуризація в Україні : проблеми і напрями : моногр. / В. Федосов, В. Опарін, С. Львовчкін. — К. : КНЕУ, 2002. — 387 с.
7. Хлебников Д. Реструктуризация компании: подходы и опасности / Д. Хлебников // Менеджмент и менеджер. — 2008. — № 9/10. — С. 9—14.

УДК 3315:331.101(477.75)

КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ТРУДОВОГО ПОТЕНЦИАЛА АР КРЫМ КАК ОСНОВА МЕХАНИЗМА РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА ТРУДА

Гальперина С.А.

Представлены основные положения концепции развития трудового потенциала Автономной Республики Крым, учитывая тенденции и характеристики его демографического и социально-экономического развития. Сформулированы цели, принципы концепции, а также основные направления и приоритеты ее реализации.

Ключевые слова: концепция развития трудового потенциала, принципы.

Результативность реструктуризации экономики, повышение уровня конкурентоспособности и инновационности производства в Украине в полной мере зависит от повышения качества трудо-