

скоординированные усилия мирового сообщества для преодоления таких негативных последствий глобализации.

Определена значительная роль глобальных информационных технологий в мировых миграционных процессах. Позитивной стороной здесь является оперативный, динамичный обмен трудовыми ресурсами, а также возможность их дистанционной образовательной подготовки с меньшими финансовыми и ресурсными затратами. В то же время, имеется возможность дистанционной работы при разработке высокоинтеллектуальных, наукоемких продуктов и технологий, что может решить проблему оттока квалифицированных научных и технических кадров из менее развитых стран, и тем самым укрепит их интеллектуальный и социальный потенциал.

В заключение следует подчеркнуть, что необходимо дальнейшее углубленное изучение (с привлечением методов статистического анализа) места и роли информационных, компьютерных, коммуникационных технологий в развитии мировых глобализационных процессов как в гуманитарной, так и в экономической, технической сфере

Литература

1. *Dražković V.* Kontrasti globalizacije. Beograd-Kotor: Fakultet za pomorstvo. - 2002. – 360 p.
2. *Stiglitz J.* Globalization and Its Discontents. N-Y.: W.W. Norton & Company. – 2002. – 280 p.
3. *Dražković V.* Globalizacija u ogledalu medija // *Medijski dijalozi.* - 2009. - №4 – P. 119-127.
4. *Бауман З.* Глобализация, последствия для человека и общества. М.: Мир. – 2004. – 270 с.
5. *Бауман З.* Текучая современность. СПб.: Питер. - 2008. –312 с.
6. *Кашинский А.И.* Взаимосвязь институциональных преобразований и экономического развития в процессе глобализации // *Известия ИГЭА.* - 2007.- №3(53) – С.53-57.
7. *Ровинская Т.* Интернационализация и глобализация средств массовой информации // *Мировая экономика и международные отношения.* - 2007. - № 6. - С. 80.
8. *Марзак Г.А.* Свобода массовой информации: конституционное закрепление // *Правовые вопросы связи.* - 2006. - №1. – С. 17 -20.
9. *Бродель Ф.* Цивилизация как длительная временная протяженность (сравнительное изучение цивилизаций). М. - 1999. - 228 с.
10. *Никольская Г.К.* Социально-экономические последствия глобализации рынка труда // *Труд за рубежом.* - 2005. - №4. – С.17-25.

УДК 336.647.648

ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ

Куштя І.В.

Постановка проблеми.

Специфіка функціонування дорожньої галузі України вимагає використання особливих підходів до формування системи фінансового забезпечення і фінансового управління, які хоча й ґрунтуються на концептуальних засадах теорії фінансів і ряду інших економічних наук, та все ж таки повинні враховувати головні й характерні відмінності між діяльністю дорожнього підприємства і, наприклад, банком.

Мета дослідження.

Визначити основні засади формування системи фінансових ресурсів підприємств, розглянути наявні підходи до вирішення даної проблеми як в теорії, так і в практиці фінансового управління.

Основні результати дослідження.

Для повного розуміння і належного вибору напрямку дослідження, механізмів виведення найбільш ймовірних результатів, на нашу думку, доцільно, в першу чергу, звернутись до теорії фінансів. Це дозволить провести якісний аналіз існуючих процесів з формування системи фінансового забезпечення підприємств дорожнього комплексу, а також допоможе сформулювати основні методичні засади з удосконалення нинішньої ситуації у фінансовому плануванні.

Поняття «система фінансового забезпечення» тісно пов'язане з наступними категоріями: джерела фінансових ресурсів, фінансовий капітал, вартість і структура капіталу, оптимальна структура капіталу. Для нашого дослідження розглядати кожне вказане поняття автономно чи окремо

від інших було б помилковим, адже всі вони тісно пов'язані, а також доповнюють та розкривають зміст і функції одне одного.

Зрозуміло, що кожне підприємство, і не тільки дорожнє, прагне так формувати власну систему фінансового забезпечення, щоб досягалось оптимальне співвідношення між структурою джерел фінансових ресурсів і вартістю їх залучення. При цьому ринкова вартість підприємства на фінансовому ринку має бути найвище можливою за даних умов, а між рівнем рентабельності власного капіталу і рівнем ризику втрати фінансової стійкості забезпечувались оптимальні пропорції.

В економічній літературі питання формування оптимальної структури фінансового капіталу представлені різними точками зору.

До класичних теорій капіталу можна віднести:

1. Традиційний підхід з визначення оптимальної структури капіталу.
2. Теорію капіталу Міллера-Модільяні.
3. Теорію статичного компромісу.
4. Теорію субординації джерел фінансування Г. Дональдсона.
5. Теорію асиметричної інформації або сигнальну теорію С. Майєра.

Дані теорії розроблені зарубіжними науковцями і з'явилися в теорії фінансів по мірі виникнення і розвитку досить «молодої» економічної науки – фінансового менеджменту. Усі вони мають відповідне наукове обґрунтування і, безумовно, становлять чималий інтерес для бізнесу сьогодення.

В Україні ж дослідження процесу формування оптимальної структури капіталу і виведення найбільш прийняттого алгоритму оптимізації є досить актуальним питанням і нині. Більшість сучасних науковців бере на озброєння класичні теорії капіталу, адаптує їх до умов нинішнього рівня розвитку української економіки, а також враховує специфічні особливості і умови діяльності підприємств, характерні для кожного окремого наукового дослідження. Варто зазначити також, що різні вітчизняні вчені, в основному, поділяють погляди розробників двох протилежних за змістом теорій: традиційної і теорії Міллера-Модільяні.

Нагадаємо: в основі теорії капіталу Міллера-Модільяні лежить твердження, що за деяких, визначених, умов вартість капіталу підприємства *не залежить* від його структури – отже, їх не можна оптимізувати. Також неможливим стає збільшення ринкової вартості фірми за рахунок зміни структури капіталу.

Серед прихильників даної теорії можна, зокрема, назвати українських науковців Л.С. Ситник і О.В. Гурнака. Кожен з них в основу свого наукового бачення покладає визначальні положення вказаного підходу, але наводить ряд власних розробок та удосконалень. Наприклад, О.В. Гурнак поєднав теорію капіталу Міллера-Модільяні із сучасними підходами до оцінки рівня ризику в діяльності промислових підприємств. Використовуючи гіпотезу часткових пристосувань, він побудував економіко-математичну модель визначення оптимальної структури капіталу, специфічної для кожного окремого підприємства промислового комплексу.

Прихильники традиційного підходу стверджують: вартість капіталу підприємства *залежить* від його структури, а, отже, існує така – оптимальна – структура фінансового капіталу, за якої вартість його буде мінімально можливою в певний період часу, і, одночасно, вартість підприємства на фінансовому ринку сягне максимуму.

Частково поділяють позиції традиційної теорії Л.О.Коваленко і Л.М.Ремньова [6]. При цьому вони відмічають: «...на практиці встановлено, що не має єдиного оптимального рішення щодо співвідношення власного і позикового капіталу не тільки для однотипних підприємств, а й для одного підприємства на різних стадіях його розвитку та при різній кон'юнктурі товарного і фінансового ринків». На думку цих учених, існує ряд факторів, що впливають на структуру капіталу. Саме врахування дії впливу кожного з них при формуванні цільової структури капіталу дозволить забезпечити найбільш ефективну пріоритетність між рівнем рентабельності власного капіталу і рівнем фінансової незалежності підприємства.

Погоджується з положеннями традиційної теорії капіталу і Ю.В.Петленко [10]. Але він зазначає, що використанню даної теорії в сучасних умовах діяльності українських підприємств і організацій «заважає» недорозвиненість вітчизняного ринку цінних паперів і ринку капіталів, де повинна визначатися ринкова ціна ресурсів, які залучаються при формуванні системи фінансового забезпечення підприємства.

Характерним для наукових підходів вітчизняних вчених є наявність певного алгоритму в процесах оптимізації структури капіталу. Це відмічається у працях Л.О.Коваленко, А.А.Марченко, Л.С.Ситник і інших. В узагальненому вигляді етапи оптимізації можна подати у вигляді алгоритму:



Рис. 1. Етапи оптимізації структури капіталу.

Аналіз структури капіталу підприємства (етап 1), як правило, передбачає ретельне вивчення усіх його складових: власного, позиченого і залученого. При цьому доцільно визначити також розмір ефекту фінансового левериджу.

Другий етап базується на виділенні головних і другорядних чинників, що визначають формування структури капіталу. Серед них, в першу чергу, можна вказати галузеві особливості діяльності підприємства, стадію «життєвого циклу» підприємства та темпи його розвитку, структуру витрат, рівень рентабельності діяльності тощо. Вагоме значення має також рівень оподаткування прибутку, кон'юнктура фінансового і товарного ринків. В окремих випадках визначальним стає фінансовий менталітет керівників підприємства і ступінь достовірності інформації про результати діяльності фірми.

Етапи 3 і 4 (рис. 1) характеризуються певною циклічністю і можуть повторюватись в залежності від наявних критеріїв оцінювання методів обґрунтування фінансових рішень про зміну величини і структури капіталу фірми. До основних критеріїв відносяться:

- максимізація рентабельності власного капіталу;
- мінімізація фінансових ризиків (може бути одночасною умовою при використанні попереднього критерію);
- мінімізація середньозваженої вартості капіталу;
- максимізація чистого прибутку на одну акцію (для акціонерного товариства).

Зрозуміло, що четвертий етап передбачає розрахунок цілого ряду фінансових показників і порівняння різних їх значень з метою досягнення цілі заключного етапу оптимізації: формування найбільш прийняттого показника цільової структури капіталу підприємства.

Українські науковці С.Б.Довбня і К.А.Ковзель пропонують своє бачення процесу управління капіталом підприємства [1]. Для цього вони розробили модель комплексної оптимізації фінансування підприємства, яка передбачає:

- 1) структурування процесу оптимізації фінансування діяльності організації – поділ на нижній і верхній рівень оптимізації;
- 2) врахування фактору часу – часових графіків при залученні різних джерел фінансування, платежів за їх користування і повернення боргу;
- 3) використання показника ефективності фінансування FEI (financing efficiency index).

Запропонована даними вченими економіко-математична модель має ряд переваг над традиційними підходами до оптимізації фінансування. Однак, нестабільність зовнішнього середовища і умов, в яких працюють українські підприємства, не кращим чином впливає на впровадження розробленої методики. Тому перед науковцями стоїть завдання з вивчення процесів прогнозування стану фінансового ринку і врахування отриманих результатів у динамічній моделі.

Отже, як бачимо, в економічній науковій літературі, і вітчизняній, і зарубіжній, досить багато уваги приділяється проблемам фінансового управління, зокрема, в частині управління вартістю і структурою капіталу підприємства. Актуальність даної проблеми особливо загострюється в теперішній час, оскільки саме неефективний менеджмент в залученні фінансових ресурсів визнається одним з головних чинників, що призвели до світової економічної кризи.

На жаль, українська економіка не стала винятком світової фінансової кризи. Позитивні

тенденції, які в останнє десятиліття намітились в транспортно-дорожньому комплексі України, перетворились у типові проблеми, головним чином, фінансового забезпечення діяльності підприємств галузі.

Розглядаючи наявні підходи з управління ресурсами на макроекономічному рівні, відмічається значне скорочення фінансового забезпечення дорожньої галузі з боку держави. Враховуючи те, що переважна частина підприємств галузі має державну форму власності і тому повинна більшою мірою асигнуватись з державного бюджету, ми маємо змогу спостерігати наступну картину:

✓ згідно закону [3] у 2010 році на розвиток мережі і утримання автомобільних доріг загального користування виділяється 2 865,19 млн. грн.;

✓ проте вже 08.07.10 за законом [2] вказана цифра змінилась на 1 017,19 млн. грн., тобто зменшилась на 64,5%;

✓ за програмою [12] у 2010 році із державного бюджету на будівництво, реконструкцію, капітальний та поточний ремонт за європейськими стандартами автомобільних доріг загального користування (міжміське сполучення) під розпорядження Укравтодору і Національного агентства з питань підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу заплановано спрямувати 3 188, 66 млн. грн., а це на 11,3% більше, ніж було закладено в генеральний фінансовий план країни ще у квітні на момент прийняття.

Отже, спостерігається тенденція поступового скорочення розміру фінансового забезпечення з боку держави.

У травні 2010 року Мінтрансв'язку оприлюднило пріоритети розвитку галузі на 2010 рік. У зверненні чітко сформульована позиція міністра щодо діяльності підприємств дорожнього комплексу: «Відносно автодоріг, ..., в умовах недостатнього фінансування галузі, кошти державного бюджету повинні бути направлені на ремонт і утримання існуючих автодоріг, а на розвиток нових магістралей – залучатися інвестори».

Вагома роль у розвитку системи фінансового забезпечення дорожньої галузі відводиться проектам на умовах концесії. Втілення таких проектів дозволить також співпрацювати з іншими країнами для вирішення нагальних проблем дорожнього господарства, залучати запозичення міжнародних фінансових структур на будівництво нових автомобільних доріг тощо. Тому створення відповідного правового поля, а також удосконалення існуючої законодавчої бази і структури управління дорожнім комплексом має стати жорсткою передумовою процесів впровадження концесійних проектів.

В загальному вигляді [6, 9, 10] можна сформулювати дві позиції розвитку системи фінансового забезпечення дорожньої галузі, які на сьогоднішній день є визначальними:

1) поступова комерціалізація і корпоратизація державних підприємств, що здійснюють ремонт і утримання автомобільних доріг загального користування (акціонування при цьому має відбуватися зі збереженням за державою контрольного пакету акцій);

2) розвиток і розбудова мережі автомобільних доріг загального користування має проводитись із залученням коштів інвесторів (включаючи міжнародні фінансові структури) на концесійних засадах.

В цих перехідних умовах керівники дорожніх підприємств несуть повну відповідальність за ефективність проведених змін і модернізацію усіх виробничих і невиробничих процесів, і тому, для вирішення головних завдань зі створення системи фінансового забезпечення, вони повинні звертати увагу на:

➤ особливості вибору структури фінансового капіталу підприємства;

➤ методи покращення інвестиційної привабливості підприємства;

➤ засади формування систем фінансових показників діяльності підприємства для достовірності фінансового аналізу тощо.

Залежність від нестабільного зовнішнього середовища рухає економічний розвиток підприємства в бік прогресу або в бік регресу. І тому завдання із забезпечення ефективності діяльності має бути пріоритетним.

Висновки. В теорії фінансів існує багато підходів до визначення оптимальної структури фінансового капіталу підприємства. Більшість з них мають чіткий, логічний алгоритм впровадження, що дозволяє використовувати їх у практиці фінансового управління підприємством з досить високим ступенем ефективності. При виборі методу оптимізації необхідно обов'язково врахувати певний ряд факторів.

В умовах економічної кризи спостерігається поступове скорочення державного фінансового забезпечення дорожньої галузі, і, щоб виправити негативні наслідки цієї тенденції, підприємства змушені змінювати структуру фінансового капіталу з умовою забезпечення рентабельності і розвитку своєї діяльності. Для залучення додаткових капіталовкладень потрібно покращувати інвестиційну привабливість, а це неможливо здійснювати без глибокого фінансового аналізу.

Звідси очевидним стає все більше зростання ролі фінансового менеджменту підприємств дорожнього комплексу, його впливу на економічний розвиток підприємства.

Перспективи подальших розробок в даному напрямку ми вбачаємо у дослідженні та удосконаленні процесів визначення оптимальної структури фінансового капіталу на підприємствах дорожнього господарства.

Література

1. Довбня С.Б. Модель комплексної оптимізації фінансування підприємства / Довбня С.Б., Ковзель К.А. // Фінанси України. – 2006. – № 5. – С. 134.
2. Закон України «Про внесення змін до законів України «Про Державний бюджет України на 2010 рік» та «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування» від 08.07.2010 № 2461-VI. – [Електронний ресурс]. Режим доступу www.zakon.rada.gov.ua.
3. Закон України «Про державний бюджет України на 2010 рік» від 27.04.2010 № 2154-VI. – [Електронний ресурс]. Режим доступу www.zakon.rada.gov.ua.
4. Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства» від 18.09.1991 № 1562-XII.
5. Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14.12.1999 № 1286-XIV. – [Електронний ресурс]. Режим доступу www.zakon.rada.gov.ua.
6. Коваленко Л.О. Фінансовий менеджмент / Коваленко Л.О., Ремньова Л.М.: Навч. посібн. 3-тє вид., випр. і доп. – К.: Знання, 2008. – 483 с.
7. Концева В.В. Концептуальні засади ефективного фінансування дорожньої галузі / Концева В.В., Безуглий А.О. // Вісник НТУ. – 2006. – № 13. – С. 253.
8. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. – Офіційний веб-портал органів виконавчої влади: [Електронний ресурс]. Режим доступу www.ktm.gov.ua.
9. Марченко А.А. Аналіз джерел формування фінансових ресурсів / Марченко А.А. // Фінанси України. – 2002. – № 9. – С. 102.
10. Петленко Ю.В. Оптимізація джерел фінансових ресурсів підприємств. / Петленко Ю.В. // Фінанси України. – 2000. - № 6. – С. 91.
11. Про затвердження Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні підготовки та проведення фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу. Постанова від 14.04.2010 № 357-[Електронний ресурс]. Режим доступу www.zakon.rada.gov.ua.
12. Приоритеты развития отрасли на 2010 год. [Електронний ресурс]. Режим доступу - www.mintrans.gov.ua.

УДК 164.01

РЕТРОСПЕКТИВНИЙ АНАЛІЗ ЩОДО ФОРМУВАННЯ ПОНЯТІЙНОГО АПАРАТУ ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ

*Лукін С.Ю. кандидат економічних наук.
Ремига Ю.С.*

Постановка проблеми. Бізнес як вид економічної діяльності людини відбувається сьогодні у двох взаємопов'язаних сферах: організаціях, які виробляють та продають товари чи послуги, та зовнішньому середовищі, яке створює умови та можливості для організації в проведенні цієї діяльності. Місцем їх складної взаємодії є ринок.

Таким чином, сучасний ринок виступає дуже складним місцем в діяльності організацій, це результат взаємодії великої кількості факторів. Підприємства повинні приймати рішення в умовах, які формуються зовнішнім середовищем та використовувати сприятливі для діяльності можливості, що надаються факторами зовнішнього середовища. Ринок сьогодні є місцем динамічної конкуренції.