

осіб (94% - в Донецькій і Луганській областях).

Однак, стан виробничо-технічної бази та технологічний рівень перевезень по багатьох параметрах не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості послуг. А саме, набирають сили небезпечні тенденції фізичного зносу і морального старіння основних виробничих фондів, про що свідчать дані табл.1.

Як бачимо з таблиці 1 в період з 2003 по 2007 рік спостерігається поступове збільшення вартості основних виробничих фондів, головним чином через переоцінку фондів.

Коефіцієнт зносу в період з 2003 по 2006 роки коливається в межах 62-63%. Наприкінці

2006 року коефіцієнт зносу збільшився на 18,6% у зв'язку з переоцінкою фондів і склав 81%.

Джерела оновлення основних фондів поділяються на власні (внутрішні) і позикові (зовнішні). До внутрішніх джерел відносяться: амортизація (знос), прибуток (фонд накопичення), емісія акцій і облігацій.

Амортизаційні відрахування займають дуже низьку частку (лише 16%) у собівартості продукції, що унеможливує нормальне відновлювання основних фондів за рахунок амортизаційного фонду. Така тенденція склалася внаслідок гіперінфляції 90-х років, коли вартість основних фондів Укрзалізниці знецінилася майже в три рази.

Таблиця 1

Показники стану основних фондів Донецької залізниці

Показники	2003	2004	2005	2006	2007
1. Первісна вартість основних фондів, тис.грн.	9701273	9517807	10004025	32464364	48734537
2. Знос за рік експлуатації, тис.грн.	5971385	5948396	6242327	26279537	39594678
3. Залишкова вартість, тис.грн.	3729888	3569411	3761698	6184827	9139859
4. Коефіцієнт придатності,%	38,45	37,5	37,6	19,05	18,75
5. Коефіцієнт зносу,%	61,55	62,5	62,4	80,95	81,25

У всьому світі існують два основні способи залучення інвестицій - кредитування і лізинг. В Україні ж широкою популярністю поки користуються банківські позики.

В схемі лізингу є декілька переваг. По-перше, при покупці вагонів і устаткування за допомогою лізингу не потрібна застава. По-друге, відносно швидка і проста процедура отримання у порівнянні з банківським кредитуванням.

Лізинг в Україні розвивається, кількість лізингових компаній упродовж 2006-2007 зросла на 38%.

В структурі портфеля лізингових угод у розрізі вартості активів, які були предметами лізингу, станом на 1 січня 2008 року найбільшу частку займає залізничний транспорт (52%).

Про ефективність використання фінансового лізингу на залізничному транспорті України свідчить також щорічне збільшення вартості лізингових угод, а саме: у 2004р. – 140 млн.грн., у 2005р. – 240 млн.грн. (171,4%), у 2006 р. – 1256 млн.грн. (523,3%), у 2007 р. – 10122 млн.грн. (805,9%).

Таким чином, впровадження фінансового лізингу з усіма притаманними йому перевагами для фінансування інвестиційної діяльності дасть змогу оновити та модернізувати основні фонди Донецької залізниці, забезпечити високий рівень конкурентоспроможності залізничного транспорту, надавати високоякісні послуги клієнтам, забезпечити ефективність та безпеку залізничних

перевезень та підвищити виробничий потенціал галузі.

УДК 658.5

МЕХАНІЗМИ АНТИКРИЗОВОГО УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

Українська Л.О., д.е.н., професор (УкрДАЗТ)

У сучасних умовах господарювання однією з основних економічних проблем стає визначення найбільш ефективних шляхів подолання кризового стану, у якому опинились багато вітчизняних підприємств.

Одним з них є антикризове управління, мета якого полягає в розробці, і реалізації заходів, спрямованих на запобігання виникнення негативних явищ, що приводять до кризового стану підприємства, забезпечення його фінансової стабільності та міцного положення на ринку при будь-яких метаморфозах у країні. При цьому варто підкреслити, що на різних етапах розвитку кризи, кризових тенденцій і з урахуванням їх наслідків для діяльності підприємства цілі антикризового управління можуть коректуватися.

Для антикризового керування характерні нестандартні, екстремальні умови функціонування підприємства, непередбачуваність ситуації, істотні зміни середовища діяльності господарюючих суб'єктів, виникнення нових управлінських

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., Богомоллова Н.І. та інші. Наукова робота Є.Сича, Н. Богомолловой [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