

повинен містити нормативні дані. Також в листі Держбуду від 17.02.05 року № 75-462 вказано, що при визначенні вартості договірної ціни прямі витрати розраховуються на основі нормативних витрат трудових та матеріально-технічних ресурсів, що необхідні для виконання проектних рішень та поточних цін на них.

Якщо в договорі передбачено, що підрядник може уточнювати договірну ціну у відповідності до фактичних витрат ресурсів, то замовник повинен відкоригувати відповідні розрахунки, в іншому випадку розрахунки повинні відповідати нормативній базі.

Вартість виконаних робіт відображається не лише в кошторисній документації, а й бухгалтерському обліку, який ведеться відповідно до фактичних витрат підприємства, що більш точно відображає реальні витрати підприємства. Тому, якщо підприємство вимушене змінювати технологію виконання робіт, використовувати інші машини, механізми та матеріали, то потрібно розробляти Стандарт організацій України на такі види робіт.

Стандарт організацій України підприємство має право розробляти самостійно, а далі за визначеною процедурою подати Стандарт на експертизу до науково-дослідного центру чи інституту відповідного галузевого напрямку та подати на затвердження до профільного Міністерства.

Стандарт є власністю підприємства, для якого він розроблений, розповсюджувати, тиражувати та копіювати його без дозволу підприємства-власника не можна, але для поповнення нормативної бази доцільно залишити за Міністерством право вносити до Державних будівельних норм розроблені нормативні документи, тому що без надання статусу Державних нормативна база Стандартами поповнюється лише формально.

Література

1. ВБН Д.2.2-218-045.1-2006 «Відомчі ресурсні елементні кошторисні норми на виконання робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг та мостів. Експлуатаційне утримання автомобільних доріг та мостів»: Українське державне виробничо-технологічне підприємство «Укрдортехнологія»;
2. ВБН Д.2.7-218-045.1-2006 «Відомчі ресурсні кошторисні норми експлуатації будівельних машин та механізмів. Експлуатаційне утримання автомобільних доріг та мостів»: Українське державне виробничо-технологічне підприємство «Укрдортехнологія»;
3. Лист Держбуду від 17.02.05 року № 75-462;
4. Пояснення відносно заповнення Акта приймання виконаних підрядних робіт (типової форми Кб-2в) наказ Державного комітету статистики України та Державного комітету України з будівництва та архітектури від 21.06.02 року №2375.

УДК 336. 645. 2

СТАН ВИРОБНИЧИХ ЗАПАСІВ ТА ЇХ ФІНАНСУВАННЯ НА ВАНТАЖНИХ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ УКРАЇНИ

Сєдая А.В.

В статті розглянуто динаміку показників, які характеризують стан виробничих запасів по 35 вантажних автотранспортних підприємств України за 2002-2009 рр. Проаналізовано джерела фінансування виробничих оборотних активів та визначено політику фінансування виробничих запасів. Зроблено висновки про необхідність удосконалення системи формування виробничих оборотних активів та структури джерел їх фінансування.

The article describes the dynamics of indexes which characterize the condition of production supplies freight transport enterprises of Ukraine in 2002-2009 years. The sources of financing productive assets and defined policy of financing inventory are analysed. The conclusion about the necessity of improving their production of current assets and sources of their finance.

На сьогоднішній день на території України на автотранспортних підприємствах важливою задачею в управлінні вантажними АТП є вибір оптимального розміру виробничих запасів та структури їх фінансування, що являється одним із факторів забезпечення економічної безпеки підприємства.

У статті виявлено особливості формування виробничих запасів та джерел їх фінансування в умовах вантажних автотранспортних підприємств.

Дослідження проведено за даними 35 автотранспортних підприємств за 2002-2009рр., які охоплюють малі та середні підприємства. Великі АТП виключені із дослідження тому, що їх частка в загальній сукупності не перевищує 1%.

Динаміка середнього об'єму виробничих оборотних активів на малих та середніх автотранспортних підприємствах за 2002-2009 рр. представлений на рис. 1.

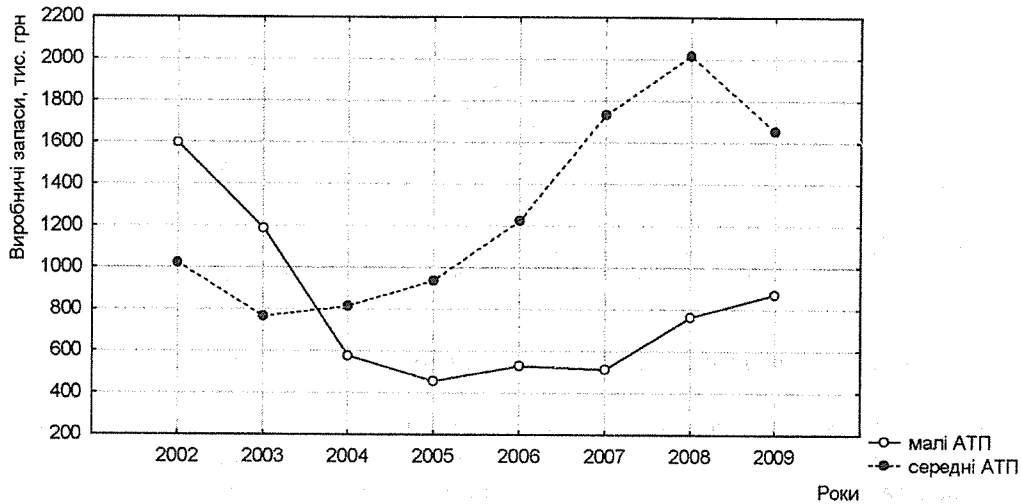


Рис. 1. Виробничі запаси на малих та середніх автотранспортних підприємствах за 2002-2009 рр.

На вантажних автотранспортних підприємствах, як на малих так і на середніх, спостерігається зростання середнього обсягу виробничих запасів.

В свою чергу, дані аналізу частки виробничих запасів в структурі оборотних активів (рис. 2) показав зменшення цієї частки. При цьому частка виробничих запасів в структурі оборотних активів більша в малих автотранспортних підприємствах ніж в середніх.

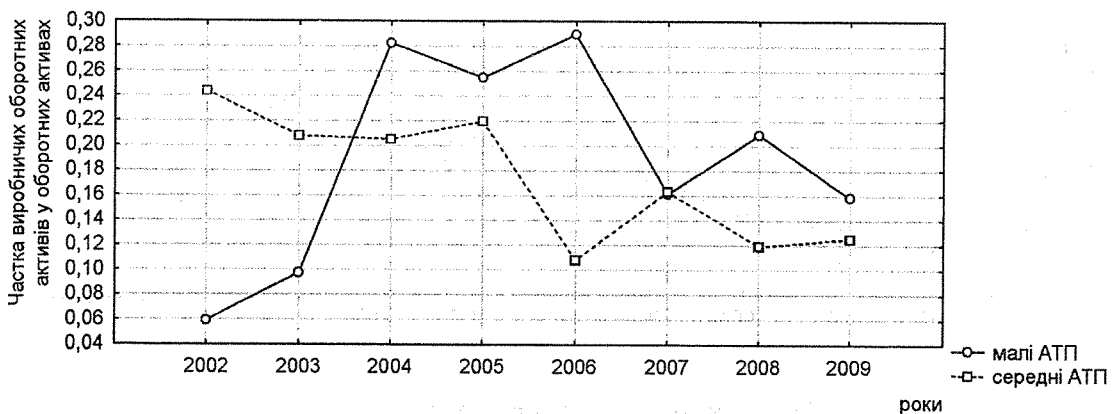


Рис. 2. Частка виробничих запасів в структурі оборотних активів

Аналіз середнього об'єму виробничих запасів та їх частку в структурі оборотних активів дозволив зробити висновок що на сьогоднішній день із збільшенням обсягів виробничих запасів на АТП відбувається збільшення інших складових оборотних активів, за рахунок чого загальний обсяг оборотних активів зростає з більшим темпом, ніж виробничі запаси.

Для аналізу частини закупівель, що акумулюється у запасах, використовуємо показник мобілізації виробничих запасів ($K_{мз}$):

$$K_{мз} = \frac{ЧПЗ}{ВЗ}, \quad (1)$$

де ЧПЗ — чистий потік запасів (розраховується як різниця витрат на запаси на кінець періоду та витрат на запаси на початок періоду);

ВЗ — витрати на закупівлю запасів (без ПДВ).

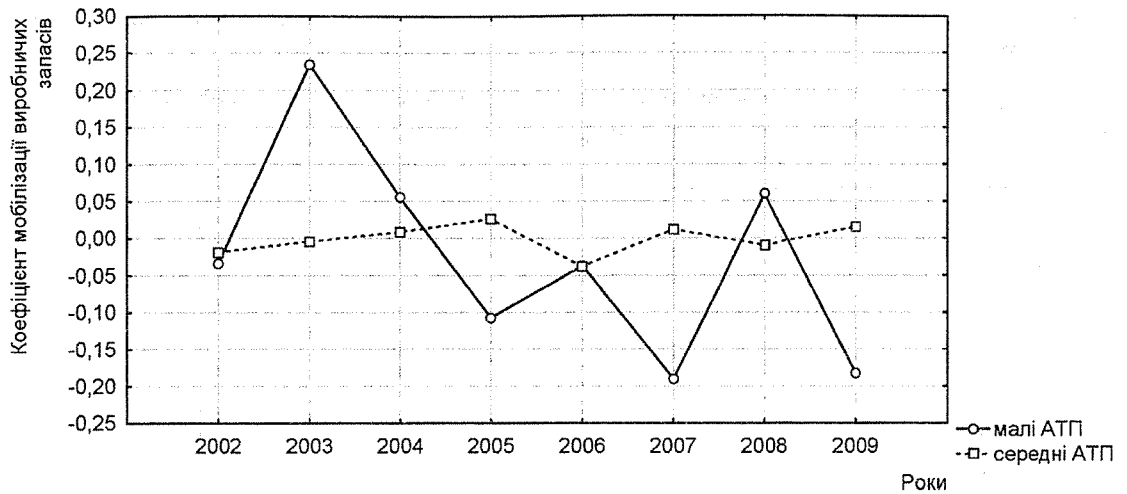


Рис. 3. Коефіцієнт мобілізації виробничих запасів за 2002-2009 рр.

Динаміка коефіцієнту мобілізації виробничих запасів на малих та середніх вантажних автотранспортних підприємствах суттєво відрізняється. На малих АТП спостерігається нестійка тенденція до зеншення коефіцієнту мобілізації, а на середніх коефіцієнт є практично стабільним. Вищесказане наводить на висновок, що на малих АТП не звертають достатньої уваги на процес управління виробничими оборотними активами.

Динаміка аналізу швидкості обороту виробничих запасів представлена на рис. 4.

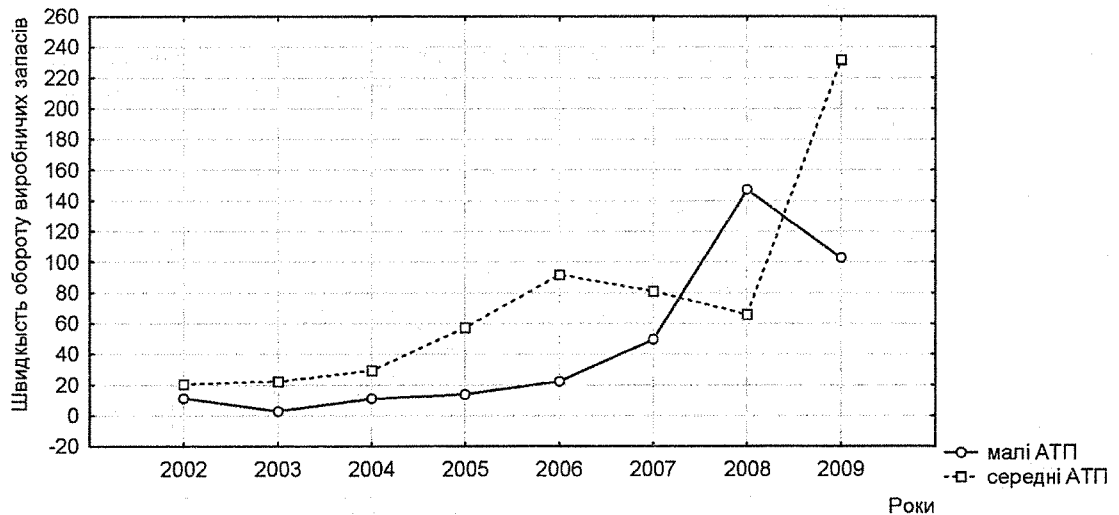


Рис. 4. Швидкість обороту виробничих запасів малих та середніх автотранспортних підприємств за 2002-2009 рр.

Починаючи з 2002 року швидкість обороту виробничих запасів постійно зростає. Причому, швидкість обороту виробничих запасів на середніх автотранспортних підприємствах більша, ніж у малих підприємствах.

Джерелом покриття виробничих запасів може виступати: власний капітал і забезпечення наступних витрат і платежів; довгострокові зобов'язання як джерело, прирівняне до власного, оскільки використовується підприємством протягом декількох років; короткострокові кредити, в т.ч. поточна заборгованість за довгостроковими зобов'язаннями як гарантоване запозичене джерело, спонтанне фінансування.

Існують такі типи політики фінансування виробничих запасів:

— консервативна. Виробничі запаси фінансуються за рахунок власного капіталу та довгострокових зобов'язань.

— поміркована. Запаси фінансуються як за рахунок стабільних джерел (власних та довгострокових зобов'язань), так і короткострокових запозичених джерел: кредитів і поточних зобов'язань як спонтанного джерела фінансування.

— для агресивної політики характерним є фінансування виробничих запасів за рахунок короткострокових кредитів та поточних зобов'язань

— дуже агресивна політика запаси фінансує виключно спонтанним фінансуванням.

Політику фінансування виробничих запасів на малих і середніх АТП характеризують дані наведені на рис. 5-6.

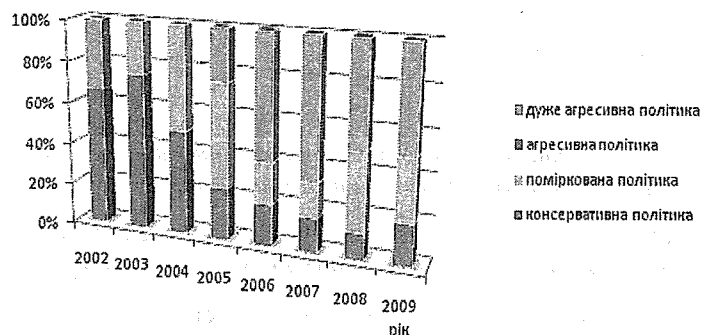


Рис. 5. Характеристика політики фінансування виробничих запасів на малих АТП за 2002-2009рр.

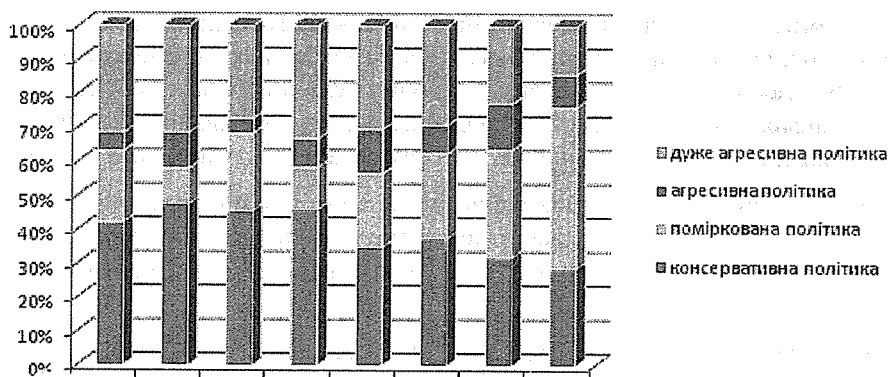


Рис. 6. Характеристика політики фінансування виробничих запасів на середніх АТП за 2002-2009рр.

Аналізу політики фінансування показав що малі АТП використовують переважно дуже агресивну політику (2006р. — 62% підприємств, 2007р. — 69%, 2008р. — 54% та 2009р. — 54%), тобто, запаси фінансуються виключно за рахунок поточних зобов'язань, що призводить до збільшення фінансових ризиків. В середніх АТП переважно застосовують помірковану політику (2009р. — 46% підприємств), яка забезпечує оптимальне співвідношення між фінансовими ризиками та прибутковістю. Виробничі запаси при поміркованій політиці фінансуються за рахунок власних коштів і довгострокових зобов'язань, а також короткострокових кредитів, поточних зобов'язань. Також, достатньо багато підприємств (2009р. — 27%) використовують дуже консервативну політику.

Результати аналізу впливу політики фінансування на ефективність роботи та платоспроможність автотранспортних підприємств оцінено за допомогою кореляційної матриці. Виявлено, що не існує зв'язку між політикою фінансування виробничих запасів та показниками платоспроможності і ефективності роботи автотранспортного підприємства.

Висновок. Результати проведеного аналітичного дослідження засвідчують про необхідність розробки механізмів управління процесами формування і фінансування виробничих запасів на вантажних авто-

транспортних підприємств з метою підвищення вдвічі цього виду запасу і забезпечення платоспроможності підприємства.

Література

1. Бланк И. А. Финансовый менеджмент. — К.: Ника-Центр, Эльга. — 2002. — 528с.
2. Л. С. Чеснакова. Финансовый менеджмент. — К.: 2001.

УДК 330.14.01

ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВА

Кандидат економічних наук Сніжко Л.Л.,
Чорна А.Е.

У даній статті розглядається сутність капіталу, як економічної категорії, теоретичні та методичні засади щодо його формування, які дозволяють вирішити ряд суттєвих проблем щодо його управління.

This article discusses the essence of capital as an economic category, theoretical and methodological bases regarding its formation, which can solve a number of important issues concerning its management.

Постановка проблеми. На сьогоднішній день переважна кількість підприємств стикається з проблемами вибору джерел фінансування та формуванням раціональної системи управління капіталом. Складність такого вибору полягає у визначенні необхідного розміру капіталу та його оптимальної структури.

Мета. Дослідження теоретичних та методичних аспектів управління капіталом підприємства.

Зв'язок з важливими науковими дослідженнями та працями. Питання зазначеної проблематики досліджувались у працях вітчизняних науковців-економістів І.О.Бланка, А.М.Ковальової, І.Т.Балабанова, В.В.Бочарова та В.С.Леонт'єва, А.В. Бусигіна, Н.Г. Нагайчука, Т.М. Сльозко, Н.Н.Пойди-Носика, Л.В. Петришинця, В. Найд'юнова, О.Короткевича та серед зарубіжних дослідників слід відмітити роботи Ф.Кене, А.Сміта, Д.Рікардо, Д.Мілля, Й.Шумпетера, К.Маркса, Дж. Хікса, Ван Хорна, М. Шварца та інших.

Виклад основного матеріалу. До недавніх пір управління капіталом розглядалося виключно з позицій достатності капіталу, а самі вимоги щодо достатності капіталу встановлюються законодавчо шляхом визначення мінімального розміру статутного капіталу з урахуванням організаційно-правових форм підприємств.

Законодавчо нормативна база НБУ визначає, що капітал — це власні кошти. Разом із тим група науковців стверджують, що капітал є сукупністю всіх ресурсів, які перебувають у розпорядженні.[1] Щоб переконатись у цьому, спочатку доцільно буде детально розглянути, як розуміють це поняття зарубіжні та вітчизняні науковці.

За І.О. Бланком капітал являє собою накопичений шляхом збережень запас економічних благ у формі грошових коштів та реалізованих капітальних товарів, залучений його власниками в економічний процес, як інвестиційний ресурс та фактор виробництва, з метою отримання доходу, функціонування якого в економічній системі базується на ринкових принципах та який пов'язаний з факторами часу, ризику та ліквідності. [2]

Дуже розповсюдженою є думка про те, що капітал є частиною фінансових ресурсів. Так, І.Т. Балабанов вважає, що це гроші, пущені в обіг, і доходи, що вони приносять від цього обігу. У цьому розумінні капітал виступає перетвореною формою фінансових ресурсів.[3]

В.В.Бочаров та В.С.Леонт'єв з приводу поняття капіталу притримуються однакової точки зору: «Капітал підприємства — це загальна вартість коштів у грошовій, матеріальній та нематеріальній формах, інвестованих у формування його активів».[4]

А.М. Ковальова під капіталом розуміє фінансові кошти підприємства, відбиті в пасиві його бухгалтерського балансу. При цьому фінансовий капітал вона, перш за все, поділяє на власний, тобто сформований за