

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФІНАНСОВОЇ СТІЙКОСТІ АВТОТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ ТА МЕХАНІЗМИ ПОДОЛАННЯ ЇХ ЗБИТКОВОСТІ

Муха Т.С.

В даній статті обґрунтовано необхідність запровадження антикризових інновацій в управлінні підприємствами з метою подолання їх збитковості, а також забезпечення стійкого розвитку кожного з них. Особливу увагу приділено фінансовим інноваціям і напрямам активізації ролі держави у зміцненні фінансів автотранспортних підприємств.

In this paper the necessity of introducing anti-innovation in the management of enterprises to overcome their loss and to ensure sustainable development of each. Particular attention is paid to financial innovations and directions to the active role in strengthening the finances of the state transport enterprises.

Постановка проблеми. Одними з негативних наслідків економічних реформ, які проводяться в Україні з 90-х років, є поява та збереження дотепер великої кількості збиткових і низькорентабельних підприємств, що слугує серйозним гальмом на шляху розвитку промислового виробництва. Значною мірою це сталося тому, що програми реформ із самого початку формувались переважно на основних принципах і способах здійснення макроекономічної, головним чином фінансової, політики. Відбулося згорання державного централізованого планування на користь економічної свободи підприємств і часткової заміни державних планів на державні цільові програми, які доповнювалися локальними інноваційно-інвестиційними програмами. Проте дефіцитність державного бюджету, що посилювалася низьким рівнем організації управління цільовими програмами, не дозволила реалізувати програмний курс сприяння розвитку автотранспортних підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У наукових публікаціях 90-х — початку 2000-х років, присвячених проблемам управління на автотранспортних підприємствах у нових умовах, яке дістало назву «антикризового» і сутність його найчастіше трактувалася як система заходів щодо фінансового оздоровлення (відновлення платоспроможності та достатнього рівня фінансової стійкості) підприємств, які перебувають у критичному стані, під загрозою банкрутства або є банкрутами (незалежно від того, визнані вони банкрутами в судовому порядку чи ні). Інакше кажучи, антикризове управління визначалось як тип управління, що має тимчасовий характер.

Останнім часом в економічній літературі з'являються праці, де досліджуються кризи розвитку автотранспортних підприємств і розвивається сучасна концепція антикризового управління на підприємстві. При цьому періодичне настання кризи на підприємстві розглядається як закономірний процес, пов'язаний з циклічними потребами модернізації та реструктуризації підприємств, а також з несприятливим впливом зовнішнього середовища. Виділяються різні цикли розвитку підприємств. Одним з найраціональніших є п'яти етапний життєвий цикл розвитку підприємства:

- 1) зародження;
- 2) становлення;
- 3) зрілість;
- 4) занепад (старіння);
- 5) деструктуризація (припинення існування в колишньому вигляді) або банкрутство.

Цілі статті. Дана стаття покликана висвітлити необхідність запровадження антикризових інновацій в управлінні підприємствами з метою подолання їх збитковості, а також забезпечення стійкого розвитку кожного з них. Особливу увагу приділено фінансовим інноваціям і напрямам активізації ролі держави у зміцненні фінансів автотранспортних підприємств.

Основний матеріал. Законом України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом», прийнятим у 1999 р., встановлено умови і порядок відновлення платоспроможності суб'єкта підприємницької діяльності — боржника або визнання його банкрутом і застосування ліквідац-

ійної процедури, а також повного й часткового задоволення вимог кредиторів. Цим Законом передбачається санація підприємств (система заходів, які здійснюються під час провадження у справі про банкрутство) шляхом кредитування, реструктуризації (зміни структури) підприємства, боргів, капіталу та зміни організаційно-правової та виробничої структур боржників.

Досвід вирішення проблем банкрутства тільки починає формуватися, з огляду на те, що ці процеси проходять суперечливо. Виникає ряд проблем соціального, економічного, екологічного і науково-технічного характеру, що потребують розв'язання.

Небезпека кризи на підприємстві існує постійно, і тому управління ним завжди має бути певною мірою антикризовим, тобто передбачати небезпеку кризи, аналіз її симптомів, а також заходи щодо послаблення негативних наслідків кризи і використання її чинників для подальшого розвитку підприємства.

Для подолання збитковості автотранспортних підприємств і забезпечення їх фінансової стійкості у довгостроковій перспективі необхідно переходити до наступальної тактики в антикризовому управлінні, яке базується на впровадженні інноваційних механізмів, які б забезпечували нормалізацію грошових потоків у напрямі збільшення реалізації послуг та економії операційних затрат.

Антикризове управління, що ґрунтується на інноваціях, є економічно, соціально та фінансово ефективнішим способом подолання збитків порівняно з економією на витратах і має бути вирішальним у забезпеченні беззбиткового функціонування підприємств. Виробничо-технологічна антикризова стратегія повинна охоплювати такі механізми, як впровадження прогресивних технологій, перепрофілювання бази автотранспортних підприємств та створення нових видів послуг.

Фінансова антикризова стратегія повинна включати різноманітні механізми підвищення ефективності формування й використання фінансових ресурсів підприємства. На нинішньому етапі однією з основних проблем підприємств, яка стримує їх модернізацію і забезпечення на цій основі фінансової стійкості кожного з них, є нестача поточних і довгострокових джерел фінансування. Розширити коло джерел фінансування підприємств можна за рахунок таких механізмів:

- 1) реструктурування власності проблемних (збиткових і низькорентабельних) підприємств шляхом додаткової емісії;
- 2) продаж на фондових ринках належних підприємству цінних паперів (акцій, облігацій, векселів, вторинних цінних паперів);
- 3) застосування вексельного кредиту, що надається банком векселедержателю, шляхом дострокової виплати йому вказаної у векселі суми за вирахуванням процентів за час від моменту обліку векселя до строку платежу по ньому, а також суми банківської комісії (свої права по векселю векселедержатель передає банкові. Використання кредитів у вексельній формі для поповнення оборотних засобів дозволить знизити витрати з обслуговування боргу і своєчасно розплатитися з підприємствами-кредиторами).

Ще одним фінансовим механізмом, який використовується у світовій практиці і може бути використаний в Україні, є селенг. Це особлива грошово-майнова операція, в ході якої власник коштів або майна передає селенг-фірмі за певну плату свої права на використання грошей або майна і на розпорядження ними, з їх безумовним поверненням на першу вимогу. Майном автотранспортних підприємств можуть виступати цінні папери, земельні ділянки, будівлі, транспортні засоби тощо. За договором селенгу, через декілька років власник коштів або майна повинен одержати премію, сума якої значно перевищує суму початкового внеску (вартість внесеного майна), за рахунок прибуткових промислових інвестицій фірми, передавання коштів у позику, тощо.

Одним з напрямів підвищення ефективності використання оборотних засобів є управління коштами, яке передбачає визначення оптимального співвідношення між підтриманням поточної платоспроможності та одержанням додаткового прибутку від вкладення цих коштів. Управління грошовими потоками включає облік руху грошових ресурсів, аналіз потоків і складання бюджету коштів. Основними завданнями такого управління є виявлення причин нестачі (надлишку) коштів, визначення джерел надходження і напрямів використання коштів, мінімізація розривів між їх надходженням і використанням.

Для оперативного аналізу фінансового стану автотранспортних підприємств важливо впровадити на підприємствах, поряд з бухгалтерським обліком, управлінський, який повинен виконувати функцію постійно діючої ревізії та контролю всіх господарських операцій. З точки зору управління, треба взяти під контроль точку беззбитковості постійні та змінні затрати, дебіторську і кредиторську заборгованість.

Основними напрямками активізації діяльності держави на автотранспортних підприємствах мають бути:

- сприяння розширенню ринків збуту послуг;
- запровадження практики державного фінансування затрат або введення пільг по податкових платежах для утримання мобілізаційних потужностей;
- розвиток практики субсидування процентних ставок по кредитах комерційних банків для залучення інвестицій у найперспективніші та найважливіші для економічного розвитку проекти, що реалізуються державними підприємствами; — використання інструменту державних гарантій для підтримки певних інноваційно-інвестиційних проектів;
- створення державних і державно-приватних холдингових компаній для управління пакетами акцій технологічно зв'язаних підприємств;
- підтримка підприємств заходами фіскального характеру (у вигляді податкового кредитування, надання цільових податкових пільг, фіскальних поступок головним кредиторам таких підприємств), а також шляхом поручительства (зобов'язання держави здійснити погашення боргів таких підприємств у разі їх нездатності самостійно виконати умови кредитного договору) та через механізм ціноутворення (як показує світовий досвід, цей захід є ефективною формою непрямой державної підтримки підприємств, які перебувають у кризовому стані та потребують санації).

Для забезпечення фінансової стійкості автотранспортних підприємств, а також запобігання збитковості державних підприємств і підприємств з державною часткою власності необхідно:

- ув'язувати надання податкових пільг і бюджетних асигнувань підприємствам з дотриманням ними вимог законодавства, податкової, платіжної, цінової та договірної дисципліни (підприємства, які не дотримуються цих вимог, не повинні отримувати від органів державного управління відстрочок по сплаті податків та інших платежів; їм не слід подовжувати строки, встановлені законом давством для врегулювання проблем неплатоспроможності, реструктуризації або банкрутства);
- посилити контроль з боку держави за порядком формування фінансових результатів суб'єктів шляхом нормативного обмеження інших операційних затрат і встановлення нормативів розподілу прибутку на відрахування до резервних фондів, здійснення інвестицій, заохочення керівників автотранспортних підприємств;
- запровадити жорсткий державний контроль за фінансовим станом збиткових автотранспортних підприємств; заборонити хронічним боржникам використовувати форми й методи обліку та розрахунків, які зменшують надходження коштів на розрахунковий рахунок;

Висновки. Інструментом контролю за фінансовим станом підприємств має стати регулярний аналіз руху грошових ресурсів. Такий аналіз дозволяє здійснювати контроль за реальними надходженнями і впливом коштів, оперативно реагувати на короткостроковий дефіцит грошових ресурсів, встановлювати можливі наслідки непередбачуваних обставин. У найближчій перспективі необхідно поліпшити управління підприємствами з державною часткою власності, особливо — щодо захисту прав акціонерів, чіткого розмежування прав і відповідальності власників і керуючих, удосконалення механізмів корпоративного управління. Держава повинна відмовитися від ролі пасивного акціонера і почати відігравати активну роль у житті підприємств. Всі заходи доцільно розробляти і здійснювати на підприємствах не тільки в разі настання кризової ситуації, але й для запобігання ї виникненню в умовах нормальної діяльності.

Література

1. Транспорт і зв'язок України: Стат. Збірник / Державний комітет статистики України: К., 2010. — 236 с
2. Туревский И.С. Экономика и управление автотранспортным предприятием. Учеб. Пособие. — М.: Высшая школа, 2005. — 222 с.
3. Арефова О.В., Кузенко Т.Б. Планування економічної безпеки підприємств. — К.: Вид-во Європ. Унту, 2005. — 170 с.
4. Савицька Г.В. Економічний аналіз діяльності підприємства: Навч. посіб. — К.: Знання, 2004. — 654 с.