

В статті обґрунтовано доцільність удосконалення управління дебіторською заборгованістю шляхом запровадження системи поетапних заходів.

Об'єкт дослідження – дебіторська заборгованість підприємства.

Мета роботи – розробка основних етапів з формування та реалізації завдань системи щодо управління дебіторською заборгованістю підприємства.

Новизна полягає у створенні поетапної системи управління дебіторською заборгованістю на підприємстві та розробці поетапної системи заходів що дозволять мінімізувати проблеми щодо збільшення розмірів дебіторської заборгованості фінансового стану підприємства.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ДЕБІТОРСЬКА ЗАБОРГОВАНІСТЬ, УПРАВЛІННЯ, СИСТЕМА ЗАХОДІВ, ПЛАТОСПРОМОЖНІСТЬ.

#### ABSTRACT

Babich L.M, Birykova.A.O The system of gradually account receivables management company. / Lyudmila Mykolaivna Babich, Anna Olegivna Birykova // Visnyk NTU. – K.: NTU. – 2012. – Vol. 26.

In the article the expediency of improving receivables management through the introduction of incremental steps.

Object of study – receivables business.

Purpose – to develop the basic stages of development and implementation of tasks on accounts receivable management company.

The novelty lies in the creation of a system of gradual accounts receivable management in the enterprise and development gradual system of measures that will minimize the problem to increase the size of receivables financial condition.

**KEY WORDS:** RECEIVABLES MANAGEMENT, SYSTEM OF MEASURES, MANAGEMENT, SOLVENCY.

#### РЕФЕРАТ

Бабич Л.М., Бирюкова А.А. Система поетапного управління дебіторської задолженностью підприємства. / Людмила Николаевна Бабич, Анна Олеговна Бирюкова // Вестник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вып. 26.

В статье обоснована целесообразность совершенствования управления дебиторской задолженностью путем внедрения системы поэтапных мероприятий.

Объект исследования – дебиторская задолженность предприятия.

Цель работы – разработка основных этапов по формированию и реализации задач системы по управлению дебиторской задолженностью предприятия.

Новизна заключается в создании поэтапной системы управления дебиторской задолженностью на предприятии и разработке поэтапной системы мероприятий, которые позволят минимизировать проблемы по увеличению размеров дебиторской задолженности финансового состояния предприятия.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** ДЕБИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ, УПРАВЛЕНИЯ, СИСТЕМА МЕР, ПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТЬ.

УДК 656.078

#### СТРАТЕГІЯ РЕАЛІЗАЦІЇ РОЗШИРЕНОГО ФІНАНСУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

Базилюк А.В., доктор економічних наук

Теслюк Н.П., кандидат економічних наук

Постановка проблеми. В сучасних умовах вітчизняна економіка зіткнулася з гострою необхідністю технічного переозброєння матеріально-технічної бази підприємств автотранспортного комплексу. Але реалізація такого масштабного завдання за рахунок як власних, так і бюджетних коштів неможлива. Потрібно формування нової системи реалізації розширеного фінансування автотранспортних підприємств, зокрема на основі впровадження інноваційних фінансових інструментів і технологій, що передбачає можливість залучення необхідних для модернізації, оновлення і реструктуризації

рухомого складу ресурсів відповідно до потреб ринку вантажних і пасажирських перевезень та з урахуванням можливостей використання відповідних джерел. Реалізація стратегії розширеного фінансування дозволить гармонізувати інтереси всіх учасників відносин (держави, банка, перевізника та споживача послуг) та вирішить цілу низку проблем, що існує на даному етапі розвитку транспортної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Серед наукових досліджень у сфері транспортної діяльності, які були проведені в останні роки, слід зазначити роботи учених: О.С. Акимов, Л.О. Афаносєва, Е.В. Будріної, В.Г. Варнавського, Ю.С. Вдовенка, В.А. Гудкова, В.І., М.В. Клімової, Л.Б. Міротіна, О.Л. Міхєєва, В.Н. Парахіної, Ю.Б. Слободяник, І.В. Спіріна, І.І., А.В. Шабанова, Я.І. Шефтера, Дж. Форрестера та інші. Водночас, в дослідженнях не знайшли належного відображення проблеми пошуку та реалізації нових джерел розширеного фінансування у сфері пасажирських та вантажних перевезень.

Виділення невирішених питань. Традиційні фінансові технології і інструменти в умовах загострення фінансової кризи не спроможні вирішити проблеми розширеного фінансування автотранспортних підприємств з метою модернізації та реструктуризації їх рухомого складу. На часі застосування інноваційних фінансових інструментів і технологій. Водночас, світовий досвід використання нових фінансових продуктів на світових ринках і в Україні виявив поряд з позитивними і деструктивні наслідки їх дії для економіки в цілому і для фінансового сектору зокрема, які ще більше деформують систему фінансування підприємств.

Постановка завдання. В зв'язку з цим необхідно розроблення стратегії розширеного фінансування підприємств автотранспортного комплексу адаптованої до сучасних реалій економіки країни.

Викладення основного матеріалу. Аналіз сучасного стану автотранспортного комплексу свідчить про те, що трансформаційні зміни, які відбулися в сфері автомобільних перевезень, призвели до руйнування в АТП фінансової системи розширеного відтворення процесу надання послуг. Більше 40% автомобільних підприємств працюють зі збитками, що значно обмежує власні можливості підприємств в нарощуванні інвестиційних можливостей. До того ж сформувалися і негативні зовнішні чинники. В Україні нарощується величина державного боргу. За даними Міністерства фінансів України за період з 2008 по 2011 р.р. величина зовнішнього боргу з 6,06 зростає до \$21,74 млрд.дол., а внутрішнього з 18,54 до \$37,48 млрд.дол., тобто на \$34,6 млрд.дол. Це значно звужує можливості застосування податково-бюджетних важелів розширення фінансування АТП. На високому рівні утримуються і процентні ставки по кредитах. За даними НБУ на кінець 2012 року нефінансовим установам кредит в гривні надавався під 22,47%, що при низькій рентабельності роботи цих підприємств, значна частина яких взагалі працює із збитками, робить недоступним для них і цей фінансовий інструмент. Через обмеження можливості заробляти гроші на кредитуванні реальної економіки банки сьогодні зосереджуються здебільшого на спекулятивні операції з похідними цінними паперами, зокрема безпоставковими валютними форвардами, які по суті є грою в рулетку, з тією лише особливістю, що ставки робляться за рахунок коштів вкладників. Якщо валютна позиція всіх банків на 01.10.2012 р. складала близько \$1,5 млрд., то портфель контрактів по безпоставковим валютним форвардам досяг вже \$12 млрд. Вже є і постраждалі від такої діяльності. Це ЕРДЕ Банк, Банк "Тавріка", де введена тимчасова адміністрація. Ряд банків мають збитки по цих операціях. Лідирують серед них Банк Надра, Інтеграл-Банк, ВіЕйБі Банк. Отже, використання діючих кредитно-фінансових та бюджетно-дотаційних та податкових інструментів не дозволяє реалізувати стратегічні завдання розвитку підприємств автотранспортного комплексу. Це звужує можливості інвестування в оновлення і модернізацію рухомого складу та вирішення питань підвищення якості обслуговування і організацію дорожнього руху.

Водночас, практика фінансування підприємств автотранспортного комплексу призвела до суттєвого старіння їх технічної бази. Кількість зношеного рухомого складу у середньому по автотранспортних підприємствах складає більше 55%, зменшилась частка автобусів великої місткості, натомість, зростає частка малих транспортних засобів, що погіршує ситуацію на дорогах, призводить до утворення заторів на автомагістралях великих міст, сприяє погіршенню екологічної ситуації, соціальної напруженості та збільшенню тривалості часу на проїзд населення. Майже повне зникнення великих підприємств автотранспортного комплексу значно знизило контроль з боку держави за кількістю та якістю послуг, технічним станом рухомого складу перевізників. Це призводить до збільшення аварійності на дорогах, погіршенню якості обслуговування, існуванню тіньових доходів, безконтрольності та нецільового їх використання.

Аналіз практичного досвіду країн свідчить про те, що в США, Англії, Швеції, Японії фінансування в сфері автомобільного бізнесу здійснюється через систему прямих інвестицій і частково через податки за допомогою залучення «непрямих користувачів», тобто організацій, підприємств робітників, що користуються послугами транспорту. Також в Німеччині, США, Канаді, Австралії та Японії

застосовується форма «прямого доступу», яка передбачає можливість фінансування автобусних перевезень крупним комерційним структурам, зокрема банківськими установами. Інтерес банківських структур, крім пільг по оподаткуванню, полягає в тому, що вони є фінансовими операторами, або учасниками за рахунок входження у відкриті акціонерні суспільства і змішані концесії. Цим досвідом можна було скористатися і в Україні зважаючи на стан корпоративних фінансів.

А отже, за умов обмеженості традиційних джерел розширеного фінансування і одночасно наявності гострої потреби у інвестиційних ресурсах, необхідно застосування нової стратегії їх залучення, не шляхом пошуку інвесторів, а створення адаптованого до умов внутрішнього і зовнішнього середовища механізму фінансування модернізації, оновлення і реструктуризації рухомого складу АТП. Формою реалізації цього завдання може стати взаємодія різних суб'єктів, об'єднаних спільною метою і зацікавленістю у досягненні власних інтересів. Це може бути здійснено на основі приватно-державного партнерства, що передбачає створення спільного підприємства, заснованого на співучасті в капіталі окремих приватних перевізників, органів місцевої влади, банку або іншої фінансово-кредитної установи, на дольовій основі розподілу прибутку. Концентрація капіталу в межах окремого проекту дозволить передусім збільшити амортизаційний фонд і використати його для придбання автобусів великої місткості, які будуть використовуватися за потребою і доцільністю якісного обслуговування пасажирів. Участь кредитно-фінансових установ в таких підприємствах дозволить переорієнтувати їх з спекулятивних проектів на фінансування перспективних з позицій отримання прибутку завдань реальної економіки. Успіх такої співпраці буде визначатися солідарністю в розподілі ризиків і отриманні прибутків. Банки будуть більш відповідально відноситися до вибору об'єкта фінансування і, одночасно, будуть зацікавлені у отриманні максимальних результатів. Співучасть в організації бізнесу суб'єктів, які представлені різними видами діяльності, сприятиме також взаємоконтролю за рухом фінансових ресурсів в системі спільного фінансування. А це дуже вагомий і, причому, цілком природний засіб обмеження тіньових, неврахованих доходів, які сьогодні доволі поширені в організації транспортних перевезень. Системоутворювальна схема реалізації стратегії розширеного фінансування автотранспортного комплексу наведена на рис. 1.

Для реалізації відповідної стратегії необхідно здійснити ряд заходів аналітично-дослідного, організаційного і нормативно-правового характеру. Перед усім, це стосується виявлення реальної потреби регіону у кількості і структурі транспортних засобів для забезпечення якісного надання послуг з перевезення пасажирів, виявлення необхідних обсягів фінансування, оцінювання перспективності різних фінансових інструментів і технологій в реалізації відповідних завдань. Для цього має бути створена необхідна нормативна база, а саме: методика оцінювання інвестиційного потенціалу АТП, що визначає можливість залучення інвестицій з власних джерел та залучених з урахуванням регіональних перспектив розвитку автотранспортного бізнесу. Необхідно також систематизувати вітчизняний і зарубіжний досвід щодо застосування різноманітних фінансових технологій і інструментів для розширення джерел фінансування і визначити можливості їх активізації при різних станах розвитку підприємств.

Держава, як орган управління повинна ініціювати проведення цієї роботи шляхом розроблення необхідних законодавчих актів щодо створення і функціонування спільних приватно-державних структур, регламентування взаємовідносин учасників партнерства, бути гарантом і партнером цих взаємовідносин. В зв'язку з цим доцільно при органі місцевого самоврядування створити Координаційний центр з приватно-державного партнерства в сфері перевезень з залученням до співпраці всіх зацікавлених сторін. Важливо до роботи таких структур долучати наукові кадри, використовувати наукові доробки отриманих наукових результатів.

Реалізація запропонованої стратегії розширеного фінансування на основі приватно-державного партнерства передбачає регламентацію взаємодії учасників співробітництва, перед усім, на взаємовигідній основі. Це досягається на основі домовленостей між всіма сторонами про умови спільного прямого фінансування і дольової участі в розподілі прибутків з урахуванням балансу інтересів. Вигодами для кожної із зацікавлених сторін будуть:

-Для державного сектора: забезпечення розвитку транспортної інфраструктури прискореними темпами; можливість надання більш якісних послуг; залучення коштів та досвіду приватного сектору в галузі інвестиційного менеджменту; передача технологій і ноу-хау; передача частини ризиків приватному та банківському секторам; ефективне управління об'єктом приватного та банківського секторів; оптимальний та ефективний розподіл бюджетних коштів; розвиток локальних ринків капіталу і банківської індустрії; залучення приватних та міжнародних інвестицій; контроль за управлінням служби і якістю інфраструктури; можливість проектування досвіду приватних компаній у сфері створення об'єктів інфраструктури на інші подібні об'єкти, що припускають фінансування з державних джерел;

## Стратегія розширеного фінансування підприємств автотранспортного комплексу

**Мета:** створити адаптований до умов внутрішньовиробничого і зовнішньоекономічного середовища механізм фінансування модернізації, оновлення і реструктуризації рухомого складу АТП відповідно до потреб ринку пасажирських та вантажних перевезень.

### Завдання:

- вивчити внутрішньовиробничі і зовнішньоекономічні можливості фінансування автотранспортних підприємств;
- Узагальнити вітчизняний і світовий досвід застосування інструментів і форм розширеного фінансування підприємств;
- Розробити методичні положення формування змішаної моделі фінансування реструктуризації наявного рухомого складу підприємств для поліпшення в регіоні якості перевезення пасажирів;
- Розробити порядок утворення фонду спільного фінансування автоперевезень з урахуванням дольового розподілу отриманого результату між учасниками партнерства.

### Принципи:

- консолідації капіталу, матеріальних і трудових ресурсів у розв'язанні важливої проблеми реструктуризації та оновлення рухомого складу;
- взаємодії суб'єктів економічних відносин на засадах партнерства, взаємовигоди і балансу інтересів;
- використання залучених на фінансовому ринку коштів на реальні проекти, а не на спекулятивні операції;
- взаємоконтролю за рухом фінансових ресурсів в системі спільного фінансування;
- стимулювання приросту фінансових ресурсів та ділової активності;
- використання інноваційних фінансових технологій та інструментів розширеного відтворення.

### Заходи щодо реалізації стратегії:

#### *Аналітично-дослідні*

- виявити регіональну можливість щодо перевезень і потребу рухомого складу у забезпеченні якісного обслуговування пасажирів;
- визначити можливості зовнішнього середовища в розширенні фінансування АТП;
- вивчити світовий досвід використання фінансових технологій розширення фінансування підприємств і можливостей його застосування в Україні.

#### *Організаційні*

створити при органі місцевого самоврядування Координаційний центр з приватно-державного партнерства в сфері перевезень з залученням до співпраці всіх зацікавлених сторін.

#### *Нормативно-правові*

розробити методичне забезпечення та правові гарантії щодо функціонування приватно-державного підприємства і виконання умов домовленостей щодо контролю за повнотою отриманих доходів і їх дольового розподілу.

### Зовнішньоекономічні умови:

- інфляція, девальвація та безробіття;
- збільшення дефіциту бюджету та зростання державного боргу;
- високі процентні ставки та зростання вартості кредитних ресурсів;
- відсутність фінансування на оновлення рухомого складу на рівні місцевих бюджетів

### Внутрішньовиробничі умови:

- збитковість підприємств;
- недостатність внутрішніх джерел фінансування для оновлення рухомого складу;
- висока кредиторська та дебіторська заборгованість;
- застаріла матеріально-технічна база;
- значний податковий тягар.

### Форми реалізації:

- приватно-державне партнерство;
- спільне фінансування і дольова участь в розподілі прибутків;
- проектне (пряме) фінансування.

Рисунок 1. – Система реалізації розширеного фінансування автотранспортного комплексу

-Для перевізників: нові інвестиційні можливості і відповідно нові джерела доходу; розділення ризиків з державою та банківською структурою; можливість позабалансового ведення операцій; можливість отримання прийнятної норми прибутку; набуття досвіду управління великими проектами; зростання іміджу на ринку автоперевезень.

-Для банківського сектору: зміна принципів роботи; вкладання фінансових ресурсів в реальний сектор економіки; диверсифікація ринків залучення капіталу вітчизняними компаніями; розвиток нових фінансових ринків та інструментів українськими інвестиційними банками та більш глибока інтеграція України у світове фінансове співтовариство.

-Для споживача: забезпечення оптимального співвідношення «ціна – якість» для споживачів; зменшення заторів на автомагістралях; покращення якості послуг та екологічної ситуації міст.

Висновки. Застосування запропонованої стратегії дозволить модернізувати матеріально-технічну базу автотранспортних підприємств у всіх регіонах країни в залежності від масштабності інфраструктурних завдань та спроможності учасників консолідувати зусилля на реалізації приватно-державних відносин. Зважаючи на те, що доцільність її застосування, визначається наявністю проблем зношеності рухомого складу, дефіциту автобусів великої місткості, наявністю великої кількості малих приватних перевізників, нездатних забезпечити необхідний обсяг перевезень з високою якістю через затори на автомагістралях міст, то впровадження отриманих результатів потребуватимуть усі регіони України.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Статистика Міністерства фінансів України [Електронний ресурс]// Режим доступу: [www/URL:http://www.minfin.gov.ua](http://www.minfin.gov.ua).-Заголовок з екрана.
2. Голиченко О. Г., Кольцов А. В., и др. Государственно-частное партнерство в научно-инновационной сфере: Монография / Голиченко О. Г., Кольцов А. В., и др. – М.: ИНФРА-М, 2011. – 330 с.
3. Клинова М.В. Государство и частный капитал: от теории к практике взаимодействия в европейских странах: Монография / Клинова М.В. – М.: Магистр, 2011. – 397 с.:
4. Михеев О. Л. Частно-государственное партнерство в условиях смешанной экономики: теория и практика становления и функционирования: Монография / Михеев О. Л. – М.: АНКІЛ, 2011 – 279 с.

#### РЕФЕРАТ

Базиліук А.В., Теслюк Н.П. Стратегія реалізації розширеного фінансування підприємств автотранспортного комплексу. / Антоніна Василівна Базиліук, Наталія Петрівна Теслюк // Вісник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вип. 26.

В статті запропоновано систему реалізації розширеного фінансування у сфері автотранспортного комплексу.

Об'єкт дослідження – стратегія розширеного фінансування АТП.

Мета роботи – створити адаптований до умов внутрішньовиробничого і зовнішньоекономічного середовища механізм фінансування модернізації, оновлення і реструктуризації рухомого складу АТП відповідно до потреб ринку пасажирських та вантажних перевезень.

Метод дослідження – економічний аналіз, порівняння, наукова абстракція, спостереження, групування, узагальнення.

Результати статті можуть бути впровадженні при реалізації розширеного фінансування у сфері автотранспортного комплексу.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** СТРАТЕГІЯ, ДЖЕРЕЛА ФІНАНСУВАННЯ, РОЗШИРЕННЯ ФІНАНСУВАННЯ, ПРИВАТНО-ДЕРЖАВНЕ ПАРТНЕРСТВО.

#### ABSTRACT

Bazyliuk A.V., Tesluk N.P. Strategy implementation EFF motor complex enterprises. / Antonina Bazyliuk, Natalia Tesluk // Visnyk NTU. – K.: NTU. – 2012. – Vol. 26.

The paper proposed a system of increased funding in the motor industry.

Object of research – strategy EFF ATP.

Purpose – to create adapted to the conditions of inner and external environment funding mechanism modernization, renewal and restructuring rolling ATP according to the market demand of passenger and freight traffic.

Method study – economic analysis, comparison, scientific abstraction, observation, grouping, summarizing.

The results of the article may be implementing in the implementation of the EFF in the motor industry.

KEYWORDS: STRATEGY, SOURCES OF FUNDING, WIDER FINANCING, PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS.

#### РЕФЕРАТ

Базилюк А.В., Теслюк Н.П. Стратегия реализации расширенного финансирования в сфере автотранспортного комплекса. / Антонина Васильевна Базилюк, Наталья Петровна Теслюк // Вестник НТУ. – К.: НТУ. – 2012. – Вып. 26.

В статье предложена система реализации расширенного финансирования в сфере автотранспортного комплекса.

Объект исследования – стратегия расширенного финансирования АТП.

Цель работы – создать адаптированный к условиям внутрипроизводственной и внешнеэкономической среды механизм финансирования модернизации, обновления и реструктуризации подвижного состава АТП в соответствии с потребностями рынка пассажирских и грузовых перевозок.

Метод исследования – экономический анализ, сравнение, научная абстракция, наблюдения, группировки, обобщения.

Результаты статьи могут быть внедрены при реализации расширенного финансирования в сфере автотранспортного комплекса.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СТРАТЕГИЯ, ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ, РАСШИРЕНИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ, ЧАСТНО-ГОСУДАРСТВЕННОГО ПАРТНЕРСТВА.

УДК 338.43.01/05

#### ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНА ПРИВАБЛИВІСТЬ В АГРАРНОМУ СЕКТОРІ ЕКОНОМІКИ

Безрук Ю.І.,  
Леус П.М.

Постановка проблеми. Структурні зміни в аграрній економіці України, їх орієнтація на економічну та соціальну ефективність відбуваються в складних і суперечливих умовах. Продовжується спад сільськогосподарського виробництва, деградація сільських територій. Існуючий аграрний потенціал залишається нерезалізованим і перебуває у далекій від потреб села формі. Складність нинішньої ситуації полягає в тому, що за роки реформ в Україні не вдалося суттєво підвищити ефективність сільськогосподарського виробництва, здійснити техніко-технологічне переоснащення та впровадити інноваційну модель розвитку цієї галузі.

Окремі науковці вважають, що складне фінансове становище сільгоспідприємств зробило їх непривабливими для інвесторів. Унаслідок цього різко знизилася інвестиційні можливості підприємств, тому що основним джерелом інвестицій в основний капітал тепер є їхні власні кошти, які через відсутність прибутку обмежувалися лише амортизацією. Сума останньої неухильно знижувалася у зв'язку з перевищенням вибуття основних засобів над їх введенням в експлуатацію. Незважаючи на таке складне становище, привабливість аграрного сектора стає дедалі більш помітнішою. Перед Україною відкриваються широкі перспективи у зв'язку зі світовою продовольчою кризою, зростання попиту на біопаливо, відсутністю можливості розширювати посівні площі й нарощувати продуктивність сільського господарства основних аграрних країн. А вступ України в СОТ відкриває для нашої держави нові можливості, особливо в сфері АПК. Як стверджують спеціалісти, на вітчизняній економіці наслідки третьої хвилі світової кризи повною мірою ще не позначилися. Серед основних можливих наслідків експерти, передусім, називають підвищення ролі експортно-орієнтованих виробництв і перерозподіл фінансових ресурсів в економіці на користь сировинних секторів. Тому внаслідок продуманої державної політики сільське господарство може стати однією з найстабільніших складових розвитку національної економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основні проблеми інноваційно-інвестиційної діяльності в аграрному секторі економіки висвітлюється у багатьох публікаціях вітчизняних та зарубіжних науковців[2,3,4,5]. Ці автори розглядають шляхи організаційно-фінансового забезпечення інноваційного процесу, розкривають сутність та структуру основних джерел фінансування інноваційної діяльності, аналізують її сучасний стан у сільськогосподарських підприємствах. Аналіз результатів наукових досліджень свідчить про актуальність проблем інноватики та необхідність її подальшого дослідження.