

9. Гибало Н.П. Теория информационной экономики в институциональной структуре интеллектуального капитала // Экономика образования. – 2000. – № 1. – С.63-76. – Библиогр.: с.75-76.
10. Винарчик П. Спасение идей: Й.Шумпетер и ключевые проблемы противоборствующих экономических теорий // Вопросы экономики. – 2003. – № 11. – С.15-26.
11. Мильнер Б.З., Румянцева З.П., Смирнова В.Г., Блинникова А.В. Управление знаниями в корпорациях: Учебное пособие / Под ред. Д-ра эконом. наук, проф. Б.З.Мильнера. – М.: Дело, 2006. – 304 с.
12. Горчаков В.В. Реинжиниринг организации: информационные ресурсы и управление знаниями / Горчаков В.В., Голодова О.В., Дианова В.Ю. – Владивосток. – 2000. – 139 с.
13. Политика обучения персонала в российских компаниях // Российский журнал менеджмента. – 2005. – Том 3, №2.
14. Брукинг Э. Интеллектуальный капитал: Ключ к успеху в новом тысячелетии. (Теория и практика менеджмента). – СПб. и др.: Питер, 2001. – 287 с.
15. Власов М.В. Стратегия производства новых знаний // Обществ. науки и современность. – 2007. – № 3. – С.18-22.
16. Гапоненко, А. Л. Управление знаниями. Как превратить знания в капитал: Учеб. пособие/ А. Л. Гапоненко, Т. М. Орлова.- М.: Эксмо, 2008.- 400 с.
17. Верба В.А. Розвиток компанії на принципах процесного управління // Стратегія розвитку України: економіка, соціологія, право. Науковий журнал. – 2008. – №1-2. – с. 517-526.
18. Рейтинг «Лучшие обучающие компании Украины» // Деловой журнал «Обучение персонала». – 2010. – №10. – Адрес документа в Интернет: [http://hrmagazine.com.ua/Luchshie\\_obuchayuschie\\_kompanii](http://hrmagazine.com.ua/Luchshie_obuchayuschie_kompanii)

**Бабина Е.Е., Андреюшина Т.И.**

#### **УПРАВЛЕНИЕ ЗНАНИЯМИ КАК СОСТАВЛЯЮЩИМИ ПОТЕНЦИАЛА ПРЕДПРИЯТИЯ**

*В статье рассмотрены подходы к определению категории «управление знаниями», приведены функции и составляющие системы управления знаниями на предприятии.*

*Ключевые слова:* экономика знаний, информация, управление знаниями.

**Babina.H., Andreyushina T.**

#### **KNOWLEDGE MANAGEMENT AS A COMPONENT OF BUILDING COMPANIES**

*In the article the approaches to the definition of the category the knowledge management were reviewed and defined the functions and parts of the system of corporate knowledge management*

*Key words:* knowledge economy, information, knowledge management.

УДК 331.101:338.47

**Олійник Г. Ю.**

#### **ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ ТА АНАЛІЗ ПЛАТОСПРОМОЖНОСТІ, КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТА ФІНАНСОВОЇ СТІЙКОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА СТАДІЇ ПІДГОТОВКИ ДО РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ**

*Розглянуто фінансово-економічний аналіз показників підприємств залізничного транспорту (далі ПЗТ) як важливий компонент комплексного аналізу на стадії підготовки їх до реструктуризації.*

**Ключові слова:** фінансовий аналіз, показники, системне представлення фінансового стану підприємства, реструктуризація.

**Постановка проблеми.** Стратегічний розвиток ПЗТ на основі процесів реструктуризації – це багатофакторний довгостроковий процес, який потребує ретельної підготовки. Підготовча стадія процесу реструктуризації формує базис для реалізації радикальних перетворень і характеризується значною складністю, тому що на цій стадії обґрунтовується необхідність реструктуризації, визначаються оптимальні терміни проведення перетворень, послідовність, плануються напрямлення адаптації до зовнішнього середовища, розраховується необхідний розмір інвестицій і проводиться вибір оптимального джерела фінансування реструктуризації.

Управління підготовчими процесами вимагає розробки відповідної методики. В основних аналітичних блоках доцільно виділити такі компоненти аналізу, як фінансовий, який має свою специфіку і область застосування, забезпечену цілісність і об'єктивність дослідження. Фінансово-економічний аналіз будується на порівнянні фактичних показників за звітні періоди з плановими (цільовими), що дозволяє здійснити корекцію в еволюційному режимі розвитку або шляхом реструктуризації.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Даний компонент аналізу є одним з основних при прийнятті рішення про необхідність реструктуризації, тому що саме фінансові показники найбільш адекватно відображають положення справ на підприємстві. Основні групи фінансових показників визначені на основі наукових праць [1–4] з прив'язкою до особливостей обліку на ПЗТ, які підлягають реструктуризації [5].

**Мета статті і виклад основного матеріалу.** Метою статті є визначення основних фінансово-економічних показників і проведення на їх основі аналізу, як основного компонента комплексного аналізу в процесі підготовки до реструктуризації.

Основними складовими, які характеризують діяльність ПЗТ є фінансово-економічні показники та аналіз платоспроможності, конкурентоспроможності та фінансової стійкості ПЗТ.

Реформа залізничної галузі необхідна для вирішення існуючих проблем. Фінансовий результат ПЗТ дозволяє зробити наступні висновки:

- наявність перехресного субсидування не дозволяє використовувати прибуток вантажних перевезень для їх розвитку, що веде до неможливості вивозу продукції у повному об'ємі, росту транспортного навантаження на вантажовідправників і, як наслідок, уповільненню економічного росту країни;
- непрозорість фінансових потоків не дозволяє в повній мірі використовувати можливість залучення зовнішніх джерел фінансування (займані засоби, приватний капітал, субсидії);
- в існуючій структурі за наявності декількох центрів відповідальності обмежена можливість підвищення операційної ефективності сегментів діяльності.

Для порівняння основних фінансово-економічних показників, вони приведені на рис. 1. у відповідності до діючих на сьогодні в Україні Положень (стандартів) бухгалтерського обліку (далі П(с)БО) [5].

Збитки від пасажирських перевезень постійно зростають і проти рівня 1996 р. вони збільшились у 5,5 рази при тому, що обсяг перевезень пасажирів зменшився на 11,1 % (рис. 2), що свідчить про недосконале та нестабільне державне тарифне регулювання у цій сфері. Собівартість пасажирських перевезень у 2010 р. перевищила доходи від них у 2,2 рази, а приміських перевезень – у 7,1 рази.

Компенсаційні виплати за пільгові перевезення пасажирів хоча і мають незначну позитивну динаміку, але залишаючись вкрай низькими (у 2010 р. ця сума склала 154,5 млн. грн., що тільки на 41,3 % покриває збитки від перевезень пільгових категорій пасажирів). Аналогічні показники і в 2009 – 2011 рр.

Вантажні перевезення є рентабельним видом діяльності залізниць (у 2008 р. – 31,5 %), але через збитковість пасажирських перевезень рентабельність пере-

зень в цілому невисока. У 1996–1997 рр. перевезення були взагалі нерентабельними, а починаючи з 1998 р. рівень рентабельності коливається від 2,3 до 12 % (рис. 3).

Незважаючи на значні зміни рівня прибутку по роках, залізниці своєчасно та в повному обсязі перераховують кошти до бюджетів усіх рівнів і державних цільових фондів, які з кожним роком зростають. За останні 7 років розмір сплати податків і платежів збільшився у 5 раз і у 2008 р. склав більше 10,5 млрд. грн. (рис. 4). Частка податків у доходах залізничного транспорту виросла за цей період у 1,7 рази, тоді як частка амортизаційних відрахувань скоротилась майже у 2 рази.

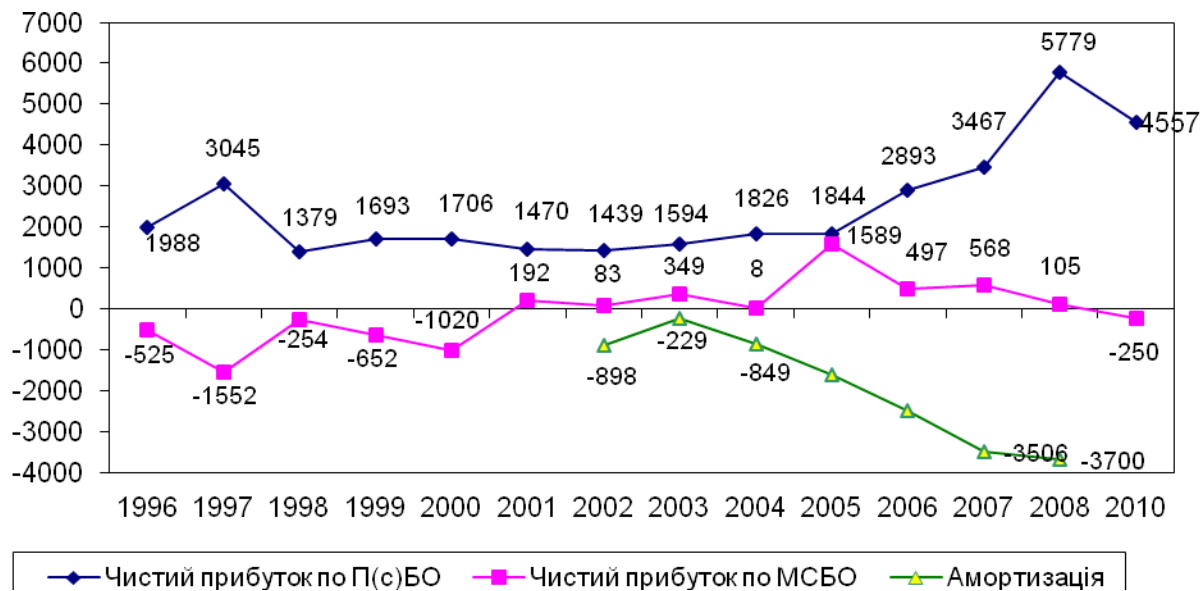


Рис. 1. Фінансовий результат (чистий прибуток (збиток)), млн. грн.

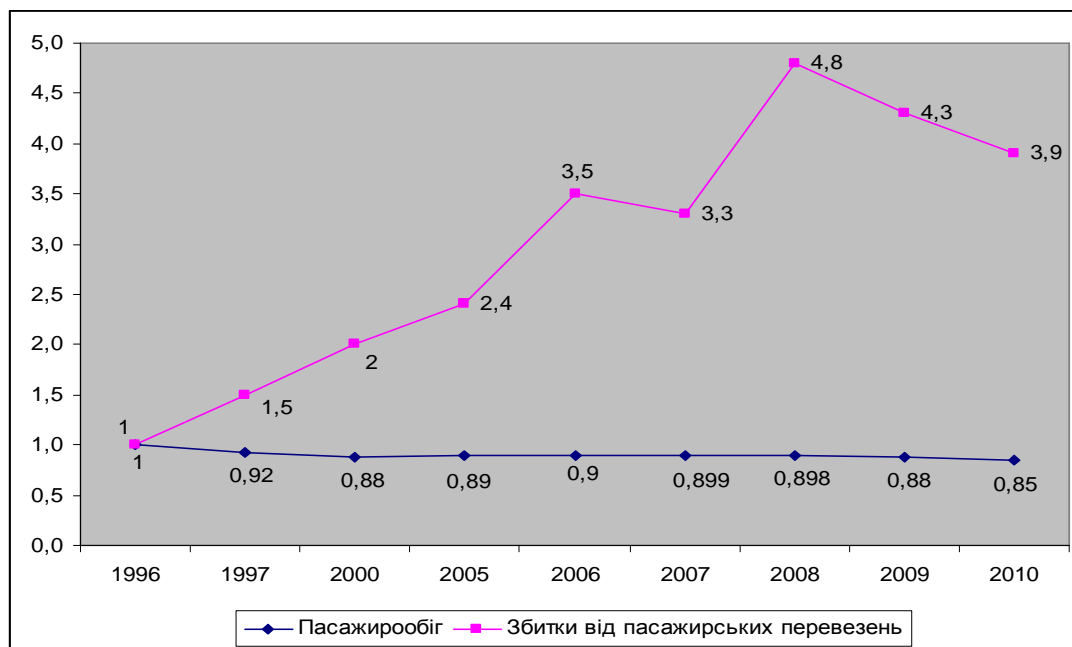


Рис. 2. Індекс зростання пасажирообігу та збитків від пасажирських перевезень

Суми податку на прибуток та відрахування від чистого прибутку за останні 7 років зросли більше ніж у 24,6 рази.

Різкі зміни в динаміці питомої ваги амортизаційних відрахувань можна пояснити неодноразовою зміною правил і норм амортизаційних відрахувань на реновацію, а також

несвоєчасним і неповним проведенням індексації основних фондів і дооцінки їхньої вартості до справедливої.

Витрати за окремими статтями групуються за місцем виникнення витрат – по господарствах залізничного транспорту. Особливо значних змін у структурі витрат зазнали амортизаційні відрахування, питома вага яких у 2008 р. скоротилась до 17,3 % з 30,1 % у 1999 р. або в 2,15 рази, а порівняно з 1996 р. у 3,2 рази (з 45,2 %), а у 2010 р. цей показник становить – 6688700 тис. грн. (18,6 %).

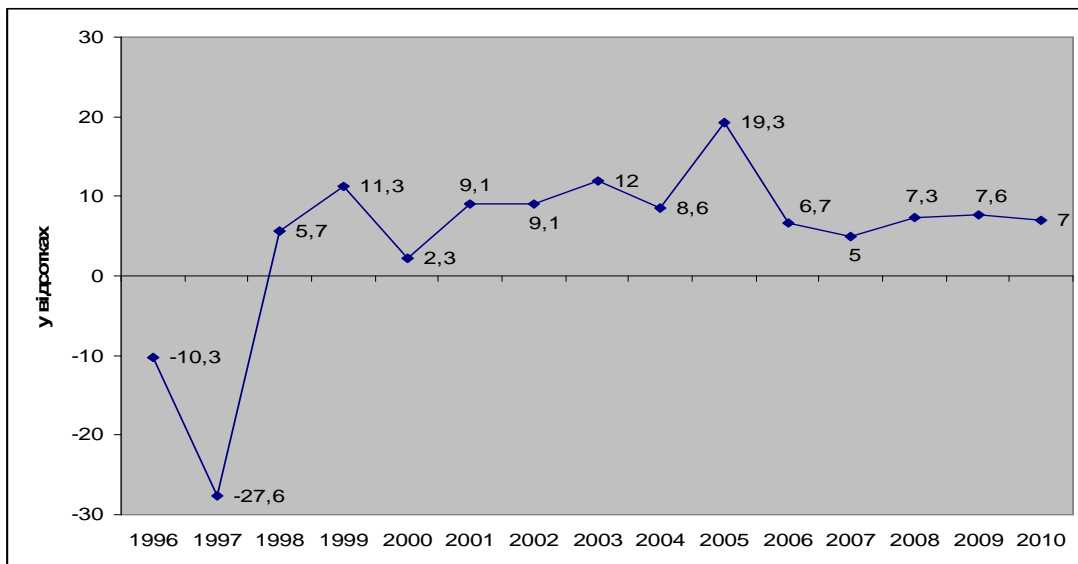


Рис. 3. Рентабельність перевезень

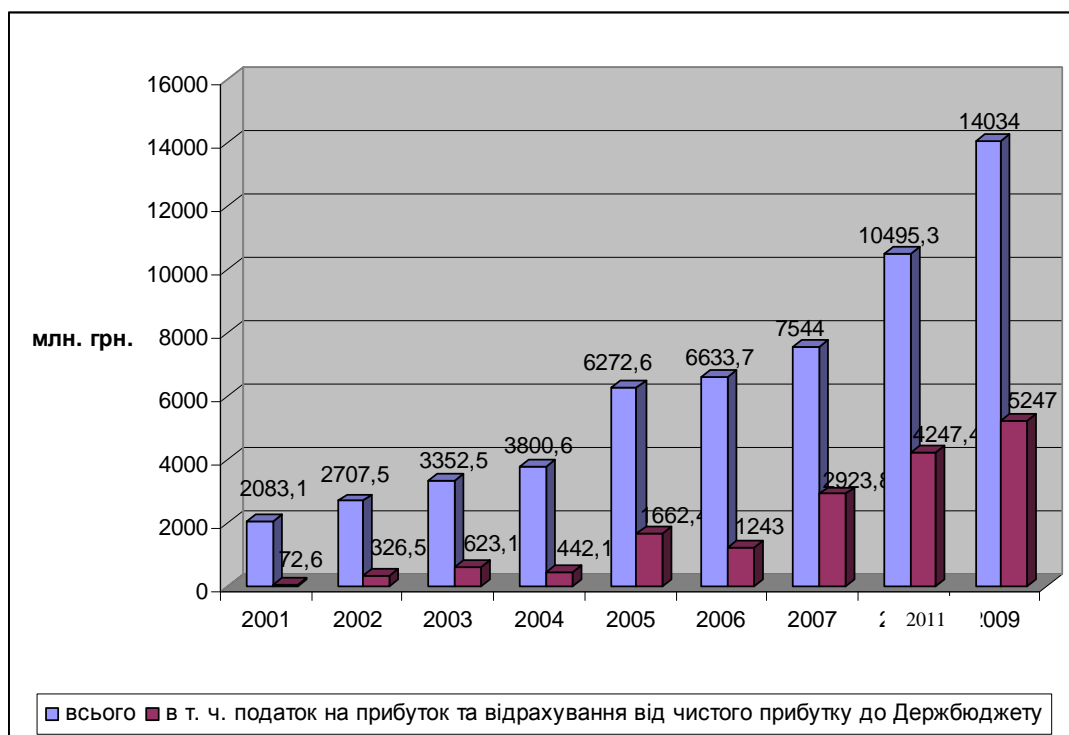


Рис. 4. Динаміка платежів до бюджету всіх рівнів та державних цільових фондів

Найбільша питома вага витрат (30,3 %) належить локомотивному господарству, по інших господарствах питома вага розподілилась так: по колійному – 19,8 %, пасажирському –

11,2 % та вагонному – 9,3 %. На частку цих чотирьох господарств припадає 70,6 % загальної суми експлуатаційних витрат.

За період 1999–2011 рр. собівартість перевезень у цілому зросла в 3,5 рази і склала 93,41 коп. (за 10 приведених т-км), при цьому індекс зростання цін виробників у промисловості за зазначений період збільшився майже в 4 рази. Існуюча система визначення собівартості та віднесення витрат за статтями витрат («Номенклатура витрат по основній діяльності підприємств залізничного транспорту України») застосовується на залізничному транспорті з 2000 р., залізниці перейшли на нову номенклатуру витрат з 01.01.2009 р., тому що діюча з 2000 р. методологія не дає можливості повною мірою розраховувати реальні витрати, які не-суть різні види діяльності.

Частина прямих основних витрат відразу враховується по пасажирських та вантажних перевезеннях окремо. Тоді як основні загальні витрати та загальновиробничі витрати, а також частина прямих основних витрат розподіляється по вантажних і пасажирських перевезеннях розрахунковим шляхом.

Згідно з аналізом частка витрат, які розподіляються, складає 38,6 % в експлуатаційних витратах. Ця ситуація не дозволяє аналізувати реальний фінансово-економічний стан за видами діяльності та ефективно впливати на скорочення витрат.

Незважаючи на те, що на залізничному транспорті постійно здійснюються заходи по скороченню витрат, визначальною ідеєю функціонування та розвитку залізничного транспорту і в подальшому має стати оптимізація експлуатаційних витрат при якісному задоволенні платоспроможного попиту на перевезення і утримання в належному стані технічних засобів, що можливе при відповідному співвідношенні попиту на залізничні перевезення з рівнем тарифів.

Однією із причин росту збитковості пасажирських перевезень є пільгові перевезення, оскільки збитки, які повинні відшкодовуватись за рахунок державного або місцевого бюджетів відповідно до статті 9 Закону України «Про залізничний транспорт», із року в рік компенсуються не в повному обсязі.

Залізниці України відповідно до чинного законодавства безперешкодно надають 25 категоріям населення пільговий та безкоштовний проїзд. Суми, які фактично перераховуються залізницям за пільгові перевезення пасажирів, складають зазвичай лише невелику частину від реальних витрат на пільгові перевезення.

Незважаючи на незначне погіршення показників платоспроможності та фінансової стійкості у 2011 р. порівняно із 2010 р. фінансовий стан залізниць України залишався стабільним (табл. 1, 2).

Таблиця 1

Оцінка ліквідності (платоспроможності) залізниць

Показник	Норматив	2010	2011	Відхилення (+; -)
Коефіцієнт поточної (загальної ліквідності)	1,5	0,770	0,559	-0,211
Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,6-0,8	0,350	0,276	-0,074
Коефіцієнт абсолютної ліквідності (платоспроможності)	0,2-0,35	0,025	0,009	-0,016
Коефіцієнт покриття запасів	>1	0,686	0,321	-0,365
Коефіцієнт покриття	>1	0,243	0,163	-0,080
Коефіцієнт фінансової автономії	0,5	0,690	0,632	-0,059

За 2010 р. залізницями України отримано «Дохід» (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) у розмірі 51500,9 млн. грн., що порівняно з минулим роком, становив 51924 млн. грн. що більше на 13314,5 млн. грн. (на 25,8 %). За 2011 р. чистий дохід порівняно з минулим роком збільшився на 424 млн. грн.

## Оцінка фінансової стійкості залізниць

Показник	Норматив	2010	2011	Відхилення (+; -)
Коефіцієнт концентрації власного капіталу	>0,5	0,690	0,632	-0,059
Коефіцієнт фінансової залежності	2	1,438	1,565	0,127
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	>0,1	-0,341	-0,490	-0,149
Коефіцієнт концентрації позикового капіталу	<0,5	0,304	0,361	0,057
Коефіцієнт співвідношення позикових та власних капіталів	<1	0,441	0,572	0,131
Коефіцієнт забезпечення власними засобами	0,1	-3,106	-5,132	-2,027
Показник фінансового левериджу	<0,25	2,229	1,714	-0,515
Коефіцієнт Бівера	> 0,2	-0,152	-0,189	-0,037

Загальна сума чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт послуг) за 2011 рік складає 44756,9 млн. грн., що на 636,3 млн. грн. (1,42 %) більше порівняно з минулим роком.

Собівартість реалізованої продукції за 2011 р. становить 39600,7 млн. грн., що більше за попередній період на 259,8 млн. грн. (на 0,65 %).

На збільшення собівартості вплинуло зростання цін на паливно-енергетичні та матеріальні ресурси, що використовуються в перевізному процесі та у допоміжному виробництві, а саме:

- збільшення витрат на дизельне паливо для забезпечення перевізного процесу за рахунок зростання ціни; фактична вартість 1 т дизельного палива, використаного на тягу поїздів, в середньому за 2011 р. склала 7093,6 грн. (з ПДВ) при запланованій – 5775,4 грн. (на 22,8 %);

- зростання витрат на електроенергію для забезпечення перевізного процесу за рахунок росту вартості 1 квт-год електроенергії: фактична вартість 1 квт-год., використаної на тягу поїздів, в середньому за 2009 р. склала 40,3 коп. при запланованій – 36,7 коп. (на 9,8 %);

- зростання витрат на матеріали пояснюється дією об'єктивних зовнішніх факторів, таких як зростання цін на промислову продукцію (індекс оптових цін виробників промислової продукції за 2011 р. склав 126,0 %).

Слід зазначити, що витрати на товарно-матеріальні цінності, що забезпечують перевізний процес і допоміжне виробництво, передбачалися в планах з урахуванням індексу цін виробників промислової продукції (згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 27.07.2007 № 976 «Про схвалення основних прогнозних макропоказників економічного і соціального розвитку України на 2008 рік») у розмірі 115,5 %.

Отже, зростання витратної частини до плану викликано швидким темпом загальнодержавного зростання цін порівняно із передбаченим законодавством, це також вплинуло на перевищення запланованих витрат над доходами. Тобто витрати ПЗТ до запланованих зросли з об'єктивних економічних причин.

Адміністративні витрати зменшились по відношенню до запланованих на 3,2 % і становлять 1494,4 млн. грн. Це пояснюється скороченням чисельності зростанням заробітної плати адміністративного персоналу, зростанням цін на товарно-матеріальні цінності та паливно-енергетичні ресурси. Порівняно з минулим роком адміністративні витрати зменшились на 460,4 млн. грн. (на 26,0 %). Витрати на збут зменшені до запланованих на 2,4 млн. грн. (на 12,7 %) за рахунок скорочення витрат на рекламу та на утримання підрозділів, що займаються збутом продукції (товарів).

Інші операційні витрати складають 2256,7 млн. грн. і зменшені до минулого року на 1002,9 млн. грн. (на 20,5 %). Собівартість становить 39600,7 млн. грн., збільшення до попереднього періоду на 259,8 млн. грн. пов'язано зі зростанням обсягів реалізованих оборотних

активів (виробничих запасів, малоцінних та швидкозношуваних предметів) підрозділам інших залізниць та на сторону, реалізації оборотних активів (металобрухту, староприсадатних матеріалів). Витрати на утримання, експлуатацію та забезпечення основної діяльності об'єктів соціальної інфраструктури склали 76,3 млн. грн., зменшення витрат до плану на 8,8 млн. грн. (на 10,4 %) по утриманню комунального господарства, оздоровчих та спортивно-культурних закладів. Благодійні витрати (безоплатний проїзд дітей, безкоштовне надання в поїздах постільної білизни та чаю інвалідам і учасникам війни, бойових дій) понесені в розмірі 8,8 млн. грн., що більше плану на 3,9 млн. грн. (на 77,8 %) внаслідок збільшення обсягів безкоштовно перевезених дітей та безкоштовного надання в поїздах постільної білизни і чаю інвалідам та учасникам війни. Інші витрати порівняно з планом зменшились на 73,4 млн. грн. (на 6,7 %) і склали 1018,1 млн. грн., у зв'язку зі зменшенням залучення залізницями кредитних коштів у валюті на 165,2 млн. грн. та зменшенням витрат на матеріальну допомогу непрацюючим на 12,3 млн. грн.

Фінансові витрати склали 1080,4 млн. грн., що менше планового завдання на 218 млн. грн. (на 16,8 %) в основному за рахунок зменшення відсотків за користування залученими коштами. Фінансовим планом залізниць України на 2012 р. передбачено залучення довгострокових кредитів для виконання Інвестиційної програми у сумі 1 273 103 грн., на цю суму були нараховані та заплановані відсотки. Оскільки у 2009 р. кредити для виконання Інвестиційної програми не було залучено, відповідно й відсотки не сплачувались: тому сума запланованих відсотків за кредити у 2009 р. менша за суму фактично сплачених відсотків.

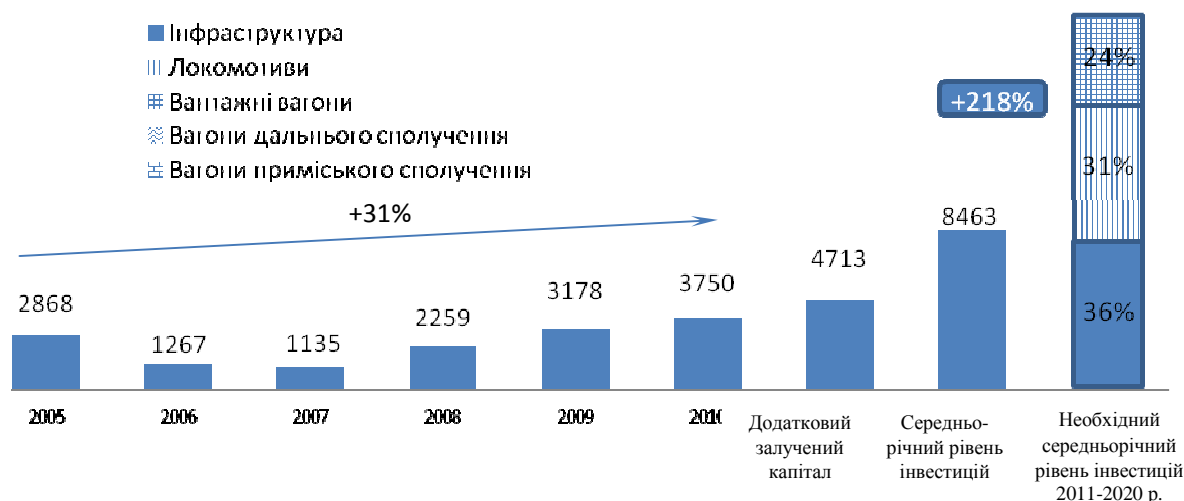


Рис. 5. Операційний прибуток УЗ від перевезень (2005-2010 рр.)

До державного бюджету залізницями сплачено 4247,4 млн. грн., що більше від запланованого на 22,9 млн. грн. або на 0,5 % та на 1323,6 млн. грн. або на 45,3 % більше, ніж у минулому році.

Внески до державних цільових фондів порівняно з планом збільшились на 635,1 млн. грн. (на 16,6 %), з минулим роком на 1186,2 млн. грн. (на 36,2 %). Елементи операційних витрат склали 35801,2 млн. грн., що менше ніж за попередній рік на 1734,7 млн. грн.

Впродовж 2011 р. на виконання вимог Генеральної та Галузевої угод Укрзалізницею проводилася робота з підвищення середньомісячної заробітної плати залізничників. Мінтрансв'язку підтримав Укрзалізницю в питанні підвищення соціального рівня залізничників і у травні поточного року було затверджено графік підвищення заробітної плати. Амортизаційні відрахування становлять 6688,7 млн. грн., тобто збільшені до попереднього періоду на 683,1 млн. грн. Це пояснюється тим, що роботи по дооцінці вартості основних засобів ще тривають.

У 2011 р. залізницями України освоєно капітальних інвестицій на суму 11253,0 млн. грн. при запланованих 30033,4 млн. грн., або 112,2 %, у тому числі за рахунок власних коштів – 8290,1 млн. грн. при запланованих 6227,2млн грн., або 133,1 %, за рахунок залучених коштів – 2962,9 млн. грн. при запланованих 3806,2 млн. грн., або 77,8 %. Пріоритетним напрямом інвестиційної діяльності у 2011 р. було оновлення рухомого складу (придбання нового та модернізація наявного парку).

Погіршення ситуації у світовій економіці, що зумовлене кризою на глобальних фінансових ринках, та різкий спад виробництва у гірничо-металургійному, хімічному та будівельному комплексах негативно відбивається на результатах роботи залізничного транспорту. З причини погіршення рівня платоспроможності залізниць, кредиторська заборгованість підприємств залізничного транспорту складала 5,7 млрд. грн., у тому числі за товари, роботи, послуги 3,2 млрд. грн. Крім того, кредитний портфель Укрзалізниці з причини девальвації національної валюти та збільшення курсової різниці до долара зріс на 3,1 млрд. грн. і станом на 01.01.2011 р. досяг 10 млрд. 991 млн. грн.

Таке різке збільшення зовнішніх кредитних зобов'язань у сукупності з наявністю великої суми внутрішньої кредиторської заборгованості вкрай негативно впливає на фінансову безпеку залізниць, практично веде до її розбалансування та ставить на грань банкрутства ряд залізниць, що дуже негативно може позначитись на міжнародному рейтингу платоспроможності України.

Таким чином для розвитку залізничного транспорту потрібне триразове зростання середньорічних інвестицій. Операційний прибуток від перевезень УЗ<sup>1</sup> у 2005-2010 рр. та необхідні інвестиції 2011-2020 рр., млрд. грн. показані на рис. 5 на основі даних УЗ (форма 10- зал).

Залучення інвестицій в даному об'ємі потребує, в першу чергу, реструктуризації активів. Реструктуризація дозволить забезпечити оптимальний баланс джерел фінансування (рис. 6)

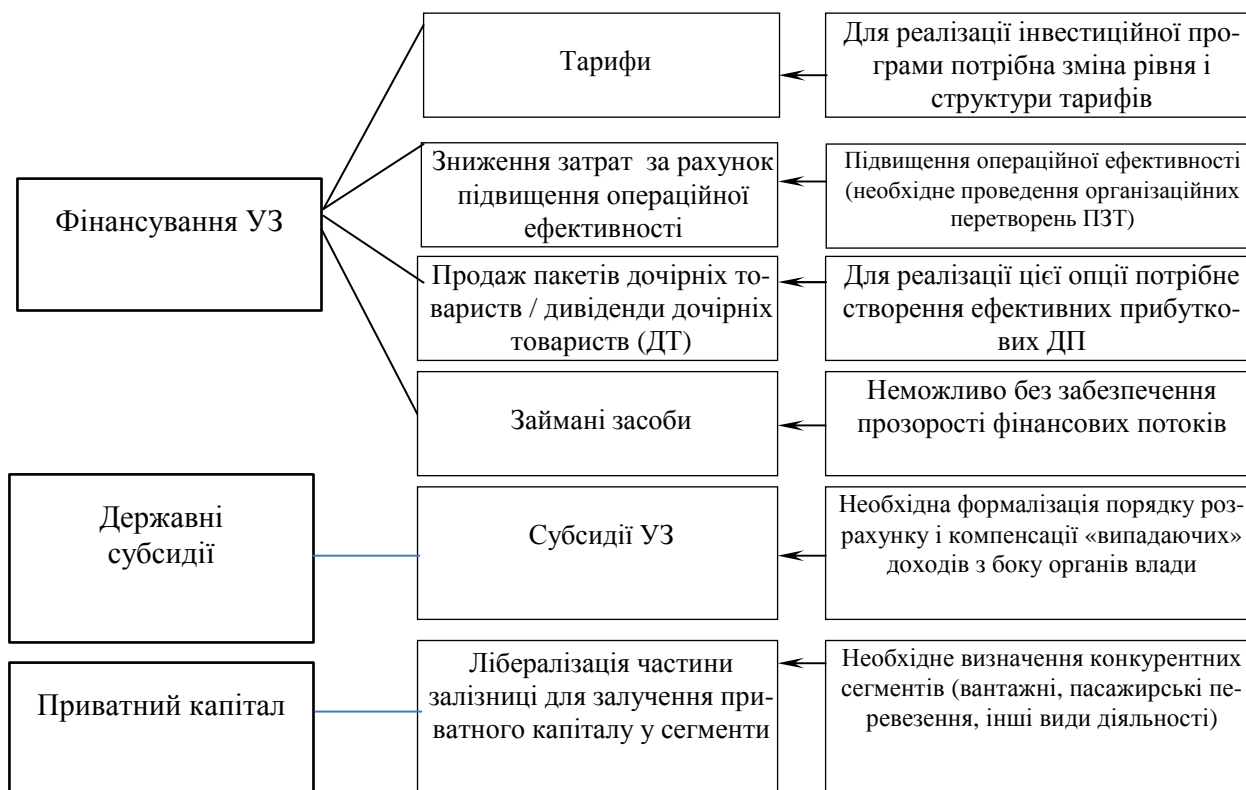


Рис. 6. Джерела фінансування залізничної галузі

<sup>1</sup>Не включає фінансовий результат за іншими видами діяльності (807 млн. грн. у 2010 р.)



**Висновки.** Використання фінансового аналізу дозволило отримати системне розуміння про фінансовий стан ПЗТ. Для визначення джерел фінансування процесів реструктуризації необхідно провести факторний аналіз.

Система фінансування процесів реструктуризації представляє складений механізм, важливою складовою якого є залучення грошових коштів.

Запропонована методика визначення фінансово-економічних показників і аналіза платоспроможності, конкурентоспроможності та фінансової стійкості ПЗТ на стадії підготовки до реструктуризації, дозволяє обґрунтувати необхідність проведення системних перетворень, визначити оптимальні терміни початку і закінчення перетворень, провести їх оцінку, об'єм і вартість необхідних складових, визначити джерела фінансування програми реструктуризації ПЗТ.

#### **ЛІТЕРАТУРА**

1. Минцберг Г. Стратегический процесс: пер. с англ. / Г.Минцберг, Дж. Б. Куинн, С. Гошал; под. Ред. Ю.Н. Каитуревского. СПб.: Питер, 2001, 650 с.
2. Мазур И.И. Реструктуризация предприятий и компаний \ И.И. Мазур, В.Д. Шаниро. М.: Экономика, 2001. – 587 с.
3. Савицкая Г.В. Анализ эффективности деятельности предприятия: методологические аспекты \ Г.В. Савицкая. – М: Новое знание, 2003. – 160 с.
4. Макаренко М.В., Лозова Т.І., Олійник Г.Ю. Організаційно-економічний механізм реформування залізничного транспорту. – К.: КУЕТТ, 20007. – 428 с.
5. Закон України від 23 лютого 2012 року № 4442 – VI «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» / <http://zakon.rada.gov.ua>

*Рассмотрены финансово-экономический анализ показателей предприятий железнодорожного транспорта (далее ПЗТ) как важный компонент комплексного анализа на стадии подготовки их к реструктуризации.*

**Ключевые слова:** *финансовый анализ, показатели, системное представление финансового состояния предприятия, реструктуризация.*

*We consider the financial and economic analysis of rail transport (the PZT) as an important component of complex analysis in preparation for their restructuring.*

**Keywords:** *financial analysis, performance, systematic presentation of the financial condition of enterprise restructuring.*