



АНАЛІТИК
АУДИТОРСЬКА ФІРМА



ЕКОНОМІКА ФІНАНСИ ПРАВО

ЩОМІСЯЧНИЙ ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНИЙ ЖУРНАЛ

№ 10/4'2016

(видається з 1994 року)

ISSN 2409-1944

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата з економічних і юридичних наук

Наказ Міністерства освіти і науки України від 21 грудня 2015 р. №1328 (економічні науки), Наказ Міністерства освіти і науки України від 11 липня 2016 р. № 820 (юридичні науки). Реєстраційне свідоцтво серії КВ № 21620-11520ПР від 12 жовтня 2015 р.

Засновники:

Аудиторська фірма "Аналітик" спільно з Академією муніципального управління та Національною академією внутрішніх справ України

Статті обов'язково проходять

відбір, внутрішнє і зовнішнє рецензування

Рекомендовано до друку та до поширення через мережу Інтернет Вченою радою Національної академії внутрішніх справ України (Протокол №31 від 25 жовтня 2016 року) та Вченою Радою Академії Муніципального Управління (Протокол №35 від 25 жовтня 2016 року). Повний або частковий передрук матеріалів журналу

допускається лише за згодою редакції. Відповідальність за добір і викладення фактів несуть автори. За зміст та достовірність реклами несе відповідальність рекламодавець.

Підписано до друку 31.10.2016

Формат 60/84/8

Наклад – 250 прим.

Адреса редакції: 01001, м. Київ, вул. Хрещатик, 44

Телефони: (050) 735-43-41, (096) 221-88-61

Факс: (044) 278-05-88

Е-mail: efp.redaktor@gmail.com

Сайт: www.efp.in.ua



Суб'єкт видавничої
справи

© "Аналітик", 2016
© "Економіка. Фінанси. Право",
2016

Типографія: ТОВ "Міжнародний бізнес
центр"

Заступник редакційної колегії з правових наук:

Лоцихін Олександр Миколайович, д.ю.н., професор, декан юридичного факультету Академії муніципального управління, Заслужений економіст України

Члени редакційної колегії з правових наук:

Баймуратов Михайло Олександрович, д.ю.н., професор, завідувач кафедри конституційного, адміністративного та міжнародного права Маріупольського державного університету, заслужений діяч науки і техніки України

Бичкова Світлана Сергіївна, д.ю.н., професор, заступник начальника кафедри цивільного права і процесу Національної академії внутрішніх справ

Василинчук Віктор Іванович, д.ю.н., професор, професор кафедри спеціальної техніки та оперативно-розшукового документування Національної академії внутрішніх справ

Глушков Валерій Олександрович, д.ю.н., професор, завідувач спеціальною кафедрою № 1 Національної академії Служби безпеки України, заслужений юрист України

Джужа Олександр Миколайович, д.ю.н., професор, головний науковий співробітник відділу організації науково-дослідної роботи Національної академії внутрішніх справ

Кампо Володимир Михайлович, к.ю.н., доцент, громадський діяч, заслужений юрист України

Клименко Олена Вікторівна, к.ю.н., доцент, доцент кафедри теорії, історії держави і права та конституційного права Академії муніципального управління

Кононенко Леонід Минович, к.ю.н., професор, професор кафедри муніципального, цивільного та адміністративного права Академії муніципального управління

Копан Олексій Володимирович, д.ю.н., професор, перший заступник Керівника Міжвідомчого науково-дослідного центру з проблем боротьби з організованою злочинністю при Раді національної безпеки і оборони України

Литвин Олександр Петрович, к.ю.н., професор, професор кафедри публічно-правових дисциплін Університету сучасних знань

Луць Володимир Васильович, д.ю.н., професор, завідувач відділу проблем приватного права Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака НАПрН України, заслужений діяч науки і техніки України

Озерський Ігор Володимирович, д.ю.н., доцент, професор кафедри кримінального права та правосуддя Запорізького національного університету, академік міжнародної кадрової академії, відмінник освіти України, радник юстиції

Приходько Христина Вікторівна, к.ю.н., професор, доцент кафедри муніципального, цивільного та адміністративного права Академії муніципального управління

Фрицький Юрій Олегович, д.ю.н., професор, професор кафедри теорії, історії держави і права та конституційного права Академії муніципального управління

Шеф-редактор:

Головач Володимир Володимирович, к.ю.н., голова правління Аудиторської фірми "Аналітик", Заслужений юрист України

Випусковий редактор:

Куцяк Олександр Анатолійович

Керівник редакційної колегії з економічних наук:

Даций Олександр Іванович, д.е.н., професор, в.о. ректора Академії муніципального управління, Заслужений працівник освіти України

Заступник керівника редакційної колегії з економічних наук:

Бутинець Тетяна Анатоліївна, д.е.н., професор, професор кафедри бухгалтерського обліку та аналізу за видами економічної діяльності Житомирського державного технологічного університету

Члени редакційної колегії з економічних наук:

Невелєв Олександр Михайлович, д.е.н., доцент, завідувач кафедри менеджменту зовнішньоекономічної діяльності та адміністрування менеджменту Академії муніципального управління

Вініченко Ігор Іванович, д.е.н., професор, завідувач кафедри економічної теорії та економіки сільського господарства Дніпропетровського державного аграрно-економічного університету

Іванюта Василь Фалімонович, д.е.н., доцент, професор кафедри бізнес-адміністрування та зовнішньоекономічної діяльності Полтавського університету економіки і торгівлі

Клименюк Микола Миколайович, д.е.н., професор, завідувач кафедри менеджменту Академії муніципального управління

Кондрашихін Андрій Борисович, д.е.н., доцент, завідувач кафедри державних та місцевих фінансів Академії муніципального управління

Корецька Світлана Олександрівна, д.е.н., доцент

Манцевич Юрій Миколайович, д.е.н., доцент, завідувач секретаріату Комітету Верховної Ради України з питань будівництва, містобудування і житлово-комунального господарства

Прушківський Володимир Геннадійович, д.е.н., професор, перший проректор Запорізького національного технічного університету

Сук Петро Леонідович, д.е.н., доцент, професор кафедри бухгалтерського обліку і аудиту Національного університету біоресурсів і природо-користування України

Царенко Оксана В'ячеславівна, д.е.н., доцент, завідувач кафедри обліку і аудиту Академії муніципального управління

Керівник редакційної колегії з правових наук:

Константінов Сергій Федорович, д.ю.н., професор, учений секретар Вченої ради Національної академії внутрішніх справ

ЗМІСТ

<i>С.А. ТКАЧЕНКО.</i> Призначення методологічного гарантування функції діагностики в системі стратегічного управління діяльністю підприємств та виробничих об'єднань при формуванні і функцілюванні підсистеми	4
<i>К.О. ЄРЕСЬКО, С.В. ЮДІНА.</i> Інноваційні підходи реформування державного бюджету в Україні ...	10
<i>М.В. ДЕМЕНКО, Н.Г. СЕЙСЕБАЄВА.</i> Особливості проведення санаційного аудиту підприємства ...	14
<i>Є.С. ДАНИЛЕНКО.</i> Тенденції розвитку ринку продажу легкових автомобілів в Україні	17
<i>А.В. ДЕМЕНКО, Н.Г. СЕЙСЕБАЄВА.</i> Сутність, необхідність та задачі фінансового контролінгу ...	25
<i>О.М. КИРИЛЕНКО.</i> Основні завдання транспортної галузевої модернізації з урахуванням стратегічних пріоритетів національної економіки	28
<i>Т.А. СУХАРЕНКО, Н.Г. СЕЙСЕБАЄВА.</i> Економічні аспекти досудової санації	34

ТКАЧЕНКО

Сергій Анатолійович
nukoblikaudit@inbox.ru

к.е.н., доцент кафедри
обліку і аудиту, в.о.
ректора Вищого навчаль-
ного закладу «Міжна-
родний технологічний
університет «Миколаїв-
ська політехніка»

УДК 338.242.2:[65.012.122:338.43]

**ПРИЗНАЧЕННЯ МЕТОДОЛОГІЧНОГО ГАРАНТУВАННЯ ФУНКЦІЙ
ДІАГНОСТИКИ В СИСТЕМІ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ
ДІЯЛЬНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ ТА ВИРОБНИЧИХ ОБ'ЄДНАНЬ ПРИ
ФОРМУВАННІ І ФУНКЦІОНУВАННІ ПІДСИСТЕМИ**

**ASSIGNING FUNCTIONS METHODOLOGICAL SUPPORT ECONOMIC
DIAGNOSTICS IN THE SYSTEM OF STRATEGIC MANAGEMENT OF
BUSINESS ACTIVITIES AND PRODUCTION ASSOCIATIONS IN THE
FORMATION AND FUNCTIONING OF SUBSYSTEM**

У статті обґрунтована необхідність формування для суб'єктів господарської діяльності багатofункціональних теоретико-методологічних наробіток із інтегрованої економічної діагностики, які надають можливість аналізувати багатогранні сторони їх функціонування за обумовлений відрізок періоду та такі, що узгоджуються із правилами, які представляються до розробки економічно продуктивних функціонально розвинутих систем стратегічного управління діяльністю промислових підприємств і виробничих об'єднань. Доведено, що методологічне гарантування виступає першорядною компонентою способу асекурації економічно результативного розвитку підсистеми інтегрованої економічної діагностики, яка багато в чому формулює функцію та

спрямування постанов за іншого роду, такими, які її обладнують, складовими ланками схеми. Через це безперечно, що створення, санкціонування і надання теоретико-методологічних кахлів та інструктивних роз'яснень із функції інтегрованої економічної діагностики організаціям і установам, які конструюють у функціонально розвинутих системах стратегічного управління діяльністю підприємств та виробничих об'єднань підсистему діагностики, вимушена реалізовуватися у порядку, який має першорядне значення і бути предтечею виконанню програмних дій в області інших форм гарантування функції системи управління. Проміж передумов майбутнього анагенезу у вищезазначеному призначенні прогресу специфічною значимістю виділяються поєднання орієнтовані на встановлення загальної сукупності завдань раціоналізації методологічного гарантування іпостасі планомірної економічної діагностики у функціонально розвинутих системах стратегічного управління діяльністю промислових підприємств й виробничих об'єднань.

В статті обоснована необхідність формування для субъектов хозяйственной деятельности многофункциональных теоретико-методологических наработок по интегрированной экономической диагностике, которые дают возможность анализировать многогранные стороны их функционирования в обусловленный отрезок периода и такие, которые согласовываются с правилами, которые представляются к разработке экономически продуктивных функционально развитых систем стратегического управления деятельностью промышленных предприятий и производственных объединений. Доказано, что методологическое обеспечение выступает первостепенной компонентой образа асекурации экономически результативного развития подсистемы интегрированной экономической диагностики, которая во многом определяет функции и направления постановлений другого рода, такими, которые её оборудуют, составляющими звеньями схемы. Поэтому бесспорно, что создание, санкционирование и предоставление теоретико-методологических изразцов и инструктивных разъяснений по функции интегрированной экономической диагностики организациям и учреждениям, которые конструируют в функционально развитых системах стратегического управления деятельностью предприятий и производственных объединений подсистему диагностики, вынуждены реализовываться в порядке, который имеет первостепенное значение и быть предтечей выполнению программных действий в области иных форм обеспечения функции системы управления. Промеж предпосылок будущего анагенеза в вышеупомянутом назначении прогресса специфической значимостью выделяются сочетания ориентированные на установление общей совокупности задач рационализации методологического обеспечения ипостаси планомерной экономической диагностики в функционально развитых системах стратегического управления деятельностью промышленных предприятий и научно-производственных объединений.

In the article the necessity of formation of business entities multifunction theoretical and methodological developments for integrated economic diagnostics that allow to analyze the multifaceted aspects of their operation in due time interval and those who agreed with the rules that seem to develop economically productive functionally advanced strategic systems management activities of industrial enterprises and industrial associations. It is proved that the methodological support in favour of primary components form assekuratsii cost-effective development of an integrated economic subsystem diagnostics, which largely determines the function and direction of another kind of regulations, such that it is equipped, functioning components of the scheme. Therefore, it is indisputable that the creation, approval and provision of theoretical and methodological tiles and instructive explanations on the functions of the integrated economic diagnosis of organizations and institutions that are designed to functionally advanced systems of strategic management activities of enterprises and production associations diagnostic subsystem, forced to be implemented in a manner that is of paramount importance and to be the forerunner of the

implementation of program activities in the field of other forms of security management functions. Intermediary prerequisites anagenesis future progress in the above assignment of specific significance allocated combination targeted at establishing a common set of objectives rationalization theoretical and methodological ensure incarnation planned economic diagnostics in the functional development of the system of strategic management of the activities of industrial enterprises and scientific-production associations.

Ключові слова: виробниче об'єднання, діагностика, діяльність, країна, методологічне забезпечення, підсистема, промислове підприємство, роль, система стратегічного управління, створення, функціонування, функція, ціль

Ключевые слова: деятельность, интегрированная экономическая диагностика, методологическое обеспечение, подсистема, производственное объединение, промышленное предприятие, роль, система стратегического управления, создание, страна, функционирование, функция управления, цель

Keywords: activity, the integrated economic diagnostics, methodological support, subsystem, Production Association, industrial enterprise, role, strategic management system, creature, a country, operation, management feature, purpose

ВСТУП

Підсистема інтегрованої економічної діагностики, як і будь-яка інша підсистема функціонально розвинутої системи стратегічного управління діяльністю підприємств й виробничих об'єднань, включає у себе наступні елементи методу, що забезпечують: комплекси методологічних, інформаційних, економетричних, технічних та організаційних проектних рішень, необхідних для її проектування, формування, функціонування і інше.

Життєво важливе місце серед них посідає методологічне забезпечення підсистеми, яке являє собою сукупність керівних матеріалів, які визначають зміст діагностики та регламентують порядок її здійснення на всіх рівнях стратегічного управління діяльністю підприємств і виробничих об'єднань. Незважаючи на те, що в загальногалузевих керівних теоретико-методологічних матеріалах із створення функціонально розвинутих систем стратегічного управління діяльністю підприємств та виробничих об'єднань цей вид забезпечення не передбачається, практика переконливо свідчить, що економічно ефективне формування і впровадження функцій управління можливе тільки на основі глибокого вироблення теоретико-методологічних аспектів кожної конкретної функції, та зокрема економічної діагностики. Необхідним виступає відзначення того беззаперечного факту, що ще не всі функції системи стратегічного управління діяльністю підприємств і виробничих об'єднань в однаковій мірі цілком забезпечені науково обґрунтованими теоретико-методологічними та інструктивними напрацюваннями. У достатній мірі забезпечені теоретико-методологічними матеріалами такі функції, як планування, облік і регулювання, за якими наявні затверджені відповідними органами державної влади нормативно-інструктивні матеріали, які визначають порядок виконання вказаних функцій в системах стратегічного управління діяльністю підприємств, об'єднань та ін.

Не у такому ступені аніж інші мажоранти системи управління теоретико-методологічними розробками забезпечено інтегровану економічну діагностику, у галузі якої, умовно кажучи, сучасна передова практика усе більше висуває нові умови розробникам його наукових основних принципів.

Всупереч тому, що за проблематикою функції діагностики в системах стратегічного управління

діяльністю підприємств і виробничих об'єднань надруковано велику кількість робіт у виконанні таких авторів, як, М.М. Глазов [1], О.В. Дмитрієва [2], В.А. Катаєв [3], М.М. Редіна [4], Т.В. Сабельфельд [5], В.П. Савчук [6], Д.Ю. Фролов [7], В.М. Фунтов [8], С.М. Шутов [9], І.С. Юдіна [10] та видані інструктивно-методичні матеріали, більшість із них через різні причини не забезпечують комплексного дослідження усіх сторін суб'єкта господарської діяльності. Слабке теоретичне розроблення й недостатнє практичне використання конкретних методик здійснення функції діагностики на різних рівнях системи стратегічного управління діяльністю підприємств і виробничих об'єднань відзначає значна кількість фахівців. Істинно, надзвичайно правильно можливо сприйняти сформовану обставину, акцентуючи увагу на той факт, що перешкодою еволюції підсистеми діагностики в національній економічній системі держави представляється брак зразкових та загальногалузевих схем інтегрованої економічної діагностики. Теоретико-методологічні матеріали і інструктивні директиви в області економічної діагностики не в змозі виправити означений недолік, тому що вони не мають можливостей охопити увесь спектр проблем діагностики, із якими повсякденно трапляється зустрічатися працівникам планово-економічних та обліково-аналітичних структурних підрозділів підприємств і виробничих об'єднань, ін.

Найновітні обставини керування діяльністю підприємств та виробничих об'єднань, які відрізняються наступним підвищенням якості планово-економічного забезпечення і градаційним введенням інноваційно-орієнтованого (науково-технічного) розвитку, всеосяжною експлуатацією економетричних технологій та машин електронних цифрових, встановили сучасні цілі перед вченням і емпіризмом функції економічної діагностики, ін.

МЕТА РОБОТИ виступає у судженні необхідності формування для суб'єктів господарської діяльності багатофункціональних теоретико-методологічних наробіток із інтегрованої економічної діагностики, які надають можливість аналізувати багатогранні сторони їх функціонування за обумовлений відрізок періоду та такі, що узгоджуються із правилами, які представляються до розробки економічно продуктивних функціонально розвинутих систем стратегічного управління

діяльністю промислових підприємств і виробничих об'єднань і ін.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Теоретико-методологічною основою даної статті виступає діалектичний метод та основні положення теорії функції діагностики, системи управління. В процесі дослідження використовувалися такі методи: *абстрактно-логічний* (для теоретичного узагальнення і формулювання висновків); *монографічний* (при дослідженні теоретичних методик діагностики, системи управління); *економіко-статистичний*, *розрахунково-конструктивний*, *порівняльний* (при комплексному аналізі та оцінці стану функції діагностики системи стратегічного управління діяльністю підприємств і виробничих об'єднань); *групування* (з метою характеристики інструментарію методологічного забезпечення підсистеми діагностики в системі стратегічного управління діяльністю підприємств та виробничих об'єднань); *графічний* (при побудові структури методології інтегрованої економічної діагностики в функціонально розвинутих системах стратегічного управління діяльністю промислових підприємств, виробничих об'єднань, із точки зору складових її елементів), ін.

РЕЗУЛЬТАТИ

З метою врегулювання вищезначеного вузлового завдання уявляється доцільним визначити, яке ж значення потрібно вкладати в саме поняття «методологічне забезпечення» стосовно до функції діагностики в системах стратегічного управління діяльністю підприємств й виробничих об'єднань. Окремі пропозиції за цим питанням трапляються в роботах багатьох авторів і, зокрема, таких як, О.С. Вартанов [11], О.М. Виборова [12], Л.М. Крепкий [13], Н.М. Терещенко [14], О.А. Толпегіна [15] і багатьох інших. Із чого можливо сформувати особливо вагоме й точне тлумачення сутності методології єдиної діагностики. Зокрема, методологія підсистеми діагностики зобов'язана утримувати в собі виразні фундаментальні компоненти: а). Програма та логічність виконання планомірної діагностики; б). Засоби і порядок цілісної економічної діагностики техніко-економічних інформаційних даних; в). Номенклатура координаційних стадій оформлення неподільної діагностики; г). Методика прийняття й переробки інформаційних даних, що знаходить застосування для сукупної діагностики; д). Ранжування необхідностей відносно здійснення системної економічної діагностики, інше.

При всьому при тому, сучасна практика розроблення і використання теоретико-методологічних матеріалів із діагностики показує, що це навіть вельми змістовне визначення змісту методології потребує уточнення. Уявляється, зокрема, що методологія інтегрованої економічної діагностики повинна містити й додатково включати у

себе, по меншій мірі, ще 8 (вісім) наступних складових елементів методу: по-перше, схему та послідовність проведення діагностики; по-друге, способи, прийоми і методи діагностики техніко-економічної інформації; по-третє, перелік організаційних етапів проведення діагностики; по-четверте, способи отримання та обробки інформації, яка використовується для діагностики; по-п'яте, розподіл обов'язків із проведення діагностики; по-шосте, об'єкти діагностики; по-сьоме, цілі діагностики, тобто визначення того, що і з якою ціллю повинне досліджуватися; по-восьме, порядок використання отримуваної інформації. Виключно при даній обставині, на нашу думку, методологія буде всебічно охоплювати підсистему діагностики в функціонально розвинутих системах стратегічного управління діяльністю підприємств і виробничих об'єднань, ін.

Так само як свідчать навички генерації теоретико-методологічного забезпечення підсистеми інтегрованої економічної діагностики в системах стратегічного управління діяльністю підприємств та виробничих об'єднань, зміст методології діагностики, її структура, передбачені в ній технічні рішення в основному визначаються трьома факторами (чинниками) впливу: специфікою об'єктів управління; принципами організації управляючих систем; особливостями діагностики як функції управління. При початковій обставині на методологічне забезпечення впливають об'єкти управління, в яких, насамперед, знаходять своє відображення конкретні процеси постачання, виробництва готової продукції і її продажу. У другому випадку на зміст методологічного забезпечення впливають цілі та призначення системи управління в цілому, існуюча методологія виконання функцій планування, обліку й регулювання, у взаємозв'язку з якими здійснюється підсистема діагностики. І в третьому випадку зміст методологічного забезпечення багато в чому визначається особливостями безпосередньо функції діагностики – її цілями, методом дослідження, способами та прийомами вивчення виробничо-господарської діяльності суб'єкта сфери і ін.

Вплив перерахованих чинників веде до того, що створювані для різних об'єктів управління теоретико-методологічні матеріали із діагностики, з одного боку, утримують яскраво виражені галузеві й внутрішньогалузеві особливості, а з іншого – мають досить багато спільного у своєму змісті та ін.

Не виділяючи частковостей структурна композиція методологічного забезпечення функції інтегрованої економічної діагностики в функціонально розвинутих системах стратегічного управління діяльністю промислових підприємств й виробничих об'єднань, із точки зору складових її елементів методу і може бути представлена у наступному вигляді, блок-схема на рис. 1.



Рис. 1. Картировочні компоненти теоретико-методологічного забезпечення підсистеми інтегрованої економічної діагностики в функціонально розвинутих системах стратегічного управління діяльністю промислових підприємств і науково-виробничих об'єднань

Значення методологічного забезпечення інтегрованої економічної діагностики суб'єктів господарської діяльності важко переоцінити, але особливо вона зростає в умовах створення функціонально розвинутих систем стратегічного управління діяльністю підприємств й виробничих об'єднань, подальшого поглиблення та трансформації ринкових процесів у національній економічній системі країни. Підвищення якості діагностики веде до створення якісно нового механізму реалізації цієї функції, до інтенсифікації і розвитку методів здійснення діагностики. Відповідно, в процесі організації підсистеми економічної діагностики в функціонально розвинутих системах стратегічного управління діяльністю підприємств та виробничих об'єднань більш за все відчувається потреба у всебічно обґрунтованих напрацюваннях методологічного забезпечення. Цей факт може тлумачитися таким чином, що методологічне забезпечення інтегрованої економічної діагностики дозволяє, із одного боку, встановити перелік економіко-аналітичних інформаційних даних, потрібних для прийняття управлінських рішень, а з іншого боку – визначити потреби в початкової інформації, яка необхідна для виконання належних обчислень. Кажучи іншими словами, методологічне забезпечення надає можливість визначити інформаційний вихід й інформаційний вхід інтегрованої економічної діагностики в системі стратегічного управління і ін.

Систематично відтворюючи усі сторони та процеси виробничо-господарської діяльності

підприємств і виробничих об'єднань, методологічне забезпечення формує склад задач підсистеми інтегрованої економічної діагностики, визначає їх взаємозв'язки та послідовність вирішення, що забезпечує побудову моделі функціонально розвинутої структури функції, ін.

Рекомендуючи методи, прийоми й способи дослідження різних аспектів виробничо-господарського процесу, методологічне забезпечення тим самим дозволяє визначити алгоритми вирішення (принципові схеми розрахунку) задач підсистеми інтегрованої економічної діагностики. Видаючи роз'яснення відносно застосування підсумків планомірного аналізу і оцінки, методологічне забезпечення постає причиною припустимості обрання у найбільшій мірі прийнятних методів, способів та форм надання вихідних інформаційних даних підсистеми інтегрованої економічної діагностики тощо.

В умовах дефіциту точних постановок економіко-аналітичних задач методологічне забезпечення виступає практично єдиним джерелом інформаційних даних для вироблення попередніх керуючих рішень у галузі технічного і організаційного забезпечення функції інтегрованої економічної діагностики. При цьому теоретико-методологічні матеріали діагностики систем стратегічного управління повинні задовольняти наступним вимогам:

I. Методологічне забезпечення підсистеми інтегрованої економічної діагностики повинне забезпечувати реалізацію встановлених цілей дослідження (надавати висновки відносно процесів,

які відбуваються; забезпечувати можливість складання прогнозів на перспективу та таке інше);

II. Методологічне забезпечення повинне передбачати суцільне за охопленням і безперервне за часом вивчення процесів виробничо-господарської діяльності (усі аспекти діяльності систем стратегічного управління діяльністю підприємств та виробничих об'єднань – економічні, технічні, соціальні і ін. повинні підлягати діагностиці в усі часові інтервали);

III. У методологічному забезпеченні повинні бути відображені функціонально необхідні процеси підсистеми інтегрованої економічної діагностики при створенні, функціонуванні систем стратегічного управління діяльністю промислових підприємств та науково-виробничих об'єднань, а не ті, які традиційно склалися на тому чи іншому об'єкті функції управління ін.;

IV. Рекомендовані у методології методи, способи і прийоми дослідження виробничо-господарської діяльності повинні бути обґрунтовані і зорієнтовані на отримання необхідної та достатньої економіко-аналітичної інформації, ін.;

V. Методологічне забезпечення повинне бути системним описом виконання підсистеми інтегрованої економічної діагностики господарської діяльності на відповідному рівні функціонально розвинутої системи стратегічного управління діяльністю підприємств і виробничих об'єднань, ін.

ВИСНОВКИ

Стало бути, підсумовуючи висвітлене мається можливість відверто відзначити, що методологічне гарантування виступає першорядною компонентою способу асекурації економічно результативного розвитку підсистеми інтегрованої економічної діагностики, яка багато в чому формулює функцію й спрямування постанов за іншого роду, такими, які її обладнують, складовими ланками схеми. Через це безперечно, що створення, санкціонування та надання теоретико-методологічних кахлів і інструктивних роз'яснень із функції інтегрованої економічної діагностики організаціям та установам, які конструюють у функціонально розвинутих системах стратегічного управління діяльністю підприємств і виробничих об'єднань підсистему діагностики, вимушена реалізовуватися у порядку, який має першорядне значення та бути предтечею виконанню програмних дій в області інакших форм гарантування функції системи управління. Проміж передумов майбутнього анагенезу у вищезазначеному призначенні прогресу специфічною значимістю, на мою думку, виділяються поєднання орієнтовані на встановлення загальної сукупності завдань раціоналізації методологічного гарантування іпостасі економічної діагностики у функціонально розвинутих системах стратегічного управління діяльністю підприємств і об'єднань тощо.

Список використаних джерел

1. Глазов, М. М. Диагностика предприятий: новые решения / Михаил Михайлович Глазов; С.-Петерб. университет экономики и финансов, Высшая экономическая школа. – СПб.: Издательство С.-

Петербургского университета экономики и финансов, 1997. – 122 с.: схема; 20 см.; ISBN 5-7310-0684-9: Б.ц.

2. Дмитриева, О. В. Исследование эффективности деятельности полиграфических предприятий с применением экономической диагностики (методический аспект): монография / О.В. Дмитриева; М-во образования Рос. Федерации, Моск. гос. ун-т печати. – Москва: Моск. гос. ун-т печати, 2004 (ИПК МГУП). – 93, [2] с.: ил., табл.; 20 см.; ISBN 5-8122-0674-0 (в обл.).

3. Катаев, В.А. Диагностирование производственного потенциала автотранспортного предприятия / Виталий Анатольевич Катаев. – М.: МАКС Пресс, 2005. – 112, [3] с.: иллюстр., табл.; 21 см.; ISBN 5-317-01310-0 (в обл.).

4. Редина, М.М. Эколого-экономическая диагностика устойчивости предприятий нефтегазового комплекса [Текст] / М.М. Редина. – М.: Рос. ун-т дружбы народов, 2011. – 167, [1] с.: ил., табл.; 21см.; ISBN 978-5-209-03585-5.

5. Сабельфельд, Т.В. Диагностика финансовой несостоятельности предприятий [Текст]: монография / Т.В. Сабельфельд; Авт. некоммерческая образовательная орг. высш. образования «Алтайская акад. эконом. и права». – Барнаул: ААЭП, 2013. – 159 с.: илл., таблиц.; 21 см.; ISBN 978-5-8349-0175-4.

6. Савчук, В.П. Диагностика предприятия: поддержка управленческих решений [Текст] / Владимир Павлович Савчук. – Москва: БИНОМ. Лаборатория знаний, 2014. – 174, [1] с.: ил., таблиц.; ISBN 978-5-94774-195-7.

7. Фролов, Д.Ю. Методы экономической диагностики деятельности организаций: автореферат дис. ... к.э.н.: 08.00.05 / Фролов Дмитрий Юрьевич; [Место защиты: Междунар. межакадемический союз]. – Москва, 2011. – 48 с.

8. Фунтов, В.Н. Управление проектами развития фирмы: теория и практика: [монография] / Валерий Николаевич Фунтов. – СПб.: Питер®, 2009. – 488с.: ил., табл.; 21 см. – (Практика менеджмента); ISBN 978-5-388-00675-2.

9. Шутов, С.М. Диагностика предприятия: Монография / С.М. Шутов; Издательско-книготорговый центр «Маркетинг». – Москва: Маркетинг, 2003 (ПИК ВИНТИ). – 175с.: иллюстр., табл.; 20 см.; ISBN 5-94462-352-7 (в обл.).

10. Юдина, И.С. Диагностика обеспеченности предприятия трудовыми ресурсами / Ирина Сергеевна Юдина. – Москва: Лаборатор. книги, 2010. – 58с.

11. Вартанов, А.С. Экономическая диагностика деятельности предприятия: организация и методология / Александр Степанович Вартанов. – Москва: Финансы и статистика, 1991. – 78,[2] с.; 20 см.; ISBN 5-279-00559-2.

12. Выборова, Е. Н. Методология финансовой диагностики субъектов хозяйствования: Научное издание / Елена Николаевна Выборова. – Иркутск: Издательство ИГЭА, 2002. – 138 с.: илл., таблиц.; 20 см.; ISBN 5-86149-024-4.

13. Крепкий, Л.М. Экономическая диагностика предприятия: [методология, методика, организация, диагнозы, пути совершенствования] / Лазарь

Моисеевич Крепкий. - Москва: Экономика, 2006 (М.: «Центральная типография» 12 МО РФ). – 214, [1] с.: илл., табл.; 20 см.; ISBN 5-282-02564-7.

14. Терещенко, Н.Н. Экономическая диагностика развития рынка потребительских товаров: теория, методология, практика: диссертация ... доктора экономических наук: 08.00.05 / Наталья Николаевна Терещенко; [Место защиты: Сиб. гос. ун-т потреб.

кооп.]. – Красноярск, 2009. - 427 с.: ил.

15. Толпегина, О.А. Методология формирования комплексной экономической диагностики [Текст]: монография / Ольга Акимовна Толпегина; Московский университет им. С. Ю. Витте. - Москва: Московский ун-т им. С.Ю. Витте, 2014. - 167 с.: ил., табл.; 21 см.; ISBN 978-5-9580-0158-3.

ЄРЕСЬКО

Катерина Олександрівна
www.kadi@mail.ru

УДК 338.24.021.8

ЮДІНА

Світлана Валеріївна

ІННОВАЦІЙНІ ПІДХОДИ
РЕФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОГО
БЮДЖЕТУ В УКРАЇНІINNOVATIVE APPROACHES THE STATE
BUDGET REFORM INстудент, Дніпродзержин-
ський державний технічний
університетд.е.н., професор, завідувача
кафедри «фінанси та облік»,
Дніпродзержинський держав-
ний технічний університет

У статті розкрито проблеми та перспективи державних фінансів в Україні. У статті актуалізується завдання формування засад стратегій нового етапу реформування державного бюджету. На основі системно-аналітичного методу зроблено теоретичне узагальнення наукових концепцій, розробок та пропозицій провідних вітчизняних наукових діячів по проблемам визначення основних напрямлень інноваційних перетворень в галузі бюджетної політики.

В статье раскрыты проблемы и перспективы государственных финансов в Украине. В статье актуализируется задача формирования основ стратегии нового этапа реформирования государственного бюджета. На основе системно-аналитического метода сделано теоретическое обобщение научных концепций, разработок и предложений ведущих отечественных научных деятелей по проблемам определения основных направлений инновационных преобразований в области бюджетной политики.

In the article the problems and prospects of public finance in Ukraine. Article updated task of forming new strategies bases stage of reforming the state budget. Based on systematic and analytical methods theoretical generalization is made scientific concepts, developments and proposals leading local academics on issues of defining the basic directions of innovative changes in fiscal policy.

Ключові слова: державні фінанси, реформування, бюджетна політика, інновації, інструменти бюджетного регулювання

Ключевые слова: государственные финансы, реформирование, бюджетная политика, инновации, инструменты бюджетного регулирования

Keywords: public finance, reform, fiscal policy, innovation, budget management tools

ВСТУП

Стабільність будь-якої сучасної держави незалежно від форми правління та політичного режиму значно залежить від її здатності ефективно реалізовувати покладені на неї функції. Перехід економіки України до інноваційної моделі розвитку вимагає удосконалення системи державного регулювання інноваційної діяльності як на рівні країни, так і на регіональному рівні. Лише перехід до інноваційної моделі розвитку дозволить національній економіці зайняти пристойне місце у світовому ринковому середовищі. Адже рівень і динаміка розвитку інноваційних процесів є визначальним показником економічного стану країни, здатності суспільства до реальних ринкових перетворень за рахунок створення, впровадження, освоєння новітніх технологічних процесів тощо.

МЕТОЮ РОБОТИ є формування засад стратегій нового етапу реформування, через те що сучасні інноваційні підходи щодо реформування державного бюджету залишається недостатньо дослідженими.

Методологічною основою дослідження є загальнонаукові та спеціальні економічні методи пізнання явищ і процесів, наукові праці, матеріали

періодичних видань. У процесі дослідження були застосовані такі методи, як структурно-логічного аналіз, діалектичний метод наукового пізнання, порівняння та узагальнення.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Існує багато наукових поглядів на сутність та складові державних фінансів. Проаналізувавши визначення таких наукових діячів як В.П. Кудряшов, В.М. Опарін, А.Г. Загороднюк, Г.Л. Вознюк, М.І. Карлін, О.Ю. Оболенський та ін. формується таке визначення: державні фінанси – це складова фінансової системи, за допомогою якої держава здійснює вплив на соціально-економічний розвиток країни, опосередковується формуванням і використанням розподілених на різних рівнях адміністративного поділу фондів грошових коштів. Але сучасні інноваційні підходи щодо реформування державного бюджету залишається недостатньо дослідженими, тому метою статті є формування засад стратегій нового етапу реформування.

РЕЗУЛЬТАТИ

Негаразди в країні понесли за собою ряд негативних змін в економіці України. Істотне скорочення зовнішнього попиту на продукцію

вітчизняних підприємств, різке обмеження припливу капіталу нерезидентів та збільшення його відпливу та погіршення умов залучення фінансових ресурсів на зовнішніх ринках понесли за собою – підвищення ризиків розвитку реального сектору, фінансової системи та зменшення обсягів кредитування підприємств і домогосподарств. Також, як наслідок, різке скорочення внутрішнього попиту, зниження ділової активності, зайнятості й реальних доходів населення, погіршення показників платіжного балансу.

Падіння внутрішнього попиту та слабкий зовнішній попит спричинили падіння реального ВВП. Це, разом із падінням експорту, спричинило стрімке знецінення гривні. Протягом року уряд мусив приймати складні рішення у фінансовій політиці, оскільки потрібні були дедалі більші видатки на оборону та безпеку на фоні обмежених бюджетних доходів: уряд переглядав бюджет та податкове законодавство. Бюджетна політика була ключовим пріоритетом Програми МВФ та порядку денного уряду. Бюджетний дефіцит, рекапіталізація державних банків та Нафтогазу, а також стрімке знецінення гривні призвело до стрімкого зростання державного боргу до 70,3% від ВВП. [7]

Структура доходів бюджету досить швидко змінюється, що пояснюється постійними перетвореннями і змінами в податковій системі України і неподаткових надходженнях до бюджету. Саме тому актуальним є питання підвищення результативності бюджетно-податкової підтримки підприємств із метою забезпечення розвитку національної економіки в умовах обмеженості бюджетних ресурсів.

Зростання доходів зведеного бюджету в II кварталі 2015 року суттєво прискорилося – до

43%(табл. 1) у річному вимірі насамперед завдяки відновленню зростання неподаткових надходжень. Податкові надходження, частка яких у загальному обсязі доходів становила 75.2%, у II кварталі дещо сповільнили зростання, яке однак залишилося значним – 31.7% у річному вимірі. Це зокрема пов'язано зі зниженням девальваційних ефектів на фоні стабілізації валютного ринку, а також поглибленням падіння імпорту.

Незважаючи на збільшення обсягів відшкодування, значною залишалася заборгованість з його відшкодування (22 млрд. грн. 18). Загалом надходження від ПДВ та акцизного податку в II кварталі збільшилися на 14.8% та 36.9% в річному вимірі відповідно (32.3% та 45.7% у першому півріччі 2015 року).

Водночас надходження від податків на міжнародну торгівлю збільшилися в 3.2 рази в II кварталі (1.9 рази у першому півріччі 2015 року). Значною мірою таке зростання пов'язано з введенням додаткового імпортного збору наприкінці лютого 2015 року. Дія підвищеної ставки, розширення бази оподаткування та пришвидшення зростання номінальної заробітної плати обумовили зростання податку на доходи фізичних осіб на 35.1% у річному вимірі в II кварталі 2015р. Неподаткові надходження на відміну від попередніх періодів у II кварталі 2015 року зросли на 82.6% у річному вимірі. Передусім це сталося через збільшення до 19.7 млрд. грн. перерахувань Національним банком [8]. Також зросли власні надходження бюджетних установ (на 17.2% у річному вимірі) та отримано додаткові надходження від продажу 3G-ліцензій (у сумі 2.7 млрд. грн.). У липні 2015 року доходи зведеного бюджету зросли на 69.4% у річному вимірі

Таблиця 1

Зростання доходів Зведеного бюджету України з податків за 2014-2015 роки

Показники	Факт, млн. гривень		Темпи росту у порівнянні з попереднім періодом, %
	2014 рік	2015 рік	
<i>I</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
Доходи	456067,3	652031,0	143,0
податок та збір на доходи фізичних осіб	75202,9	99983,2	133,0
податок на прибуток підприємств	40201,5	39053,2	97,1
податок на додану вартість, у т.ч.:	139024,3	178452,4	128,4
ПДВ з вироблених товарів	81953,2	108093,3	131,9
відшкодування ПДВ	-50216,3	-68405,3	136,2
ПДВ з ввезених товарів	107287,3	138764,3	129,3
акцизний податок з вироблених товарів	28244,2	38783,8	137,3
акцизний податок з ввезених товарів	16855,4	24326,8	144,3
акцизний податок з реалізації	-	7684,6	-
рентна плата за користування надрами	19620,4	38008,3	193,7

Продовження таблиці 1

1	2	3	4
земельний податок та орендна плата	12083,9	14831,4	122,7
ввізне мито	12388,6	39881,0	321,9
плата за видачу, переоформлення, продовження терміну дії ліцензій	168,2	9085,8	-
кошти, що перераховуються Національним банком України	22807,3	61803,6	271,0
власні надходження бюджетних установ	31672,0	41692,7	131,6

Реформування податкової політики здійснюється в рамках виконання Стратегію сталого розвитку "Україна - 2020". Мета податкової реформи - побудова податкової системи, яка є простою, економічно справедливою, з мінімальними затратами часу на розрахунок і сплату податків, створює необхідні умови для сталого розвитку національної економіки, забезпечує достатнє наповнення Державного бюджету України і місцевих бюджетів. Головними напрямками реформи є перехід до обслуговуючої функції фіскальних органів, що допомагає у нарахуванні та проведенні сплати податків.

24 грудня 2015 року Верховна Рада схвалила пакет законів, критично важливих для отримання третього траншу кредиту МВФ (1,7 млрд доларів США) у рамках Механізму розширеного фінансування (\$17 млрд) та пов'язаних офіційних кредитів (\$2,3 млрд). Так званий бюджетний пакет – 2016 включає Закон про бюджет 2016 року[9] з плановим дефіцитом на рівні 3,7% ВВП, зміни у Податковий кодекс і декілька інших законів, спрямованих на запуск структурних реформ у залежних від бюджету секторів.

Закон "Про внесення змін до Податкового кодексу і деякі законодавчі акти України про забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2016 році" [10] встановлює, що з 2016 року єдину ставку єдиного соціального внеску (ЄСВ) 22% і скасовує 3,6%, що утримується із зарплати працівників. В таблиці 2 наведено порівняння основних податкових ставок до та після реформи. Одночасно підвищується максимальна величина бази нарахування ЄСВ до 25 мінімальних місячних заробітних плат (близько 34,45 тисяч грн). В частині податку на доходи фізичних осіб встановлюється єдина базова ставка у розмірі 18% замість двох діючих ставок 15% та 20%.

Щодо податку на нерухоме майно збільшено граничну ставку податку з 2% до 3% розміру мінімальної заробітної плати за 1 кв. метр загальної площі житлової та нежитлової нерухомості. Також підвищується рентна плата за користування радіочастотним ресурсом України на половину прогнозного індексу інфляції – 13,35%, екологічний податок – на весь прогнозний індекс – 26,7%, рентна плата за користування надрами в цілях, не пов'язаних з видобуванням корисних копалин, а також плата за спеціальне користування водою і лісовими ресурсами на прогнозний індекс цін виробників -26,5%.

Таблиця 2

Порівняння основних податкових ставок

Податок	До реформи	Після реформи
ПДВ	20%	20%
Податок на доходи фіз. осіб	15% / 20% *	18% **
Податок на прибуток	18%	18%
Єдиний соціальний внесок	44,6%	22%
- сплачує роботодавець	41% ***	22%
- сплачує працівник	3,5%	0,0%

Згідно з оновленою редакцією документа, передбачено щорічне коригування ставок акцизного податку, збору за першу реєстрацію транспортного засобу, екологічний податок, плату за використання надр і видобуток корисних копалин, податок на землю, нормативно-грошова оцінка яких не проводилася, збори за використання радіочастотного ресурсу, спеціальне використання води і лісових ресурсів.

ВИСНОВКИ

Основною метою модернізації бюджетної політики має стати стабілізація економіки та формування сприятливого макроекономічного

середовища. Відтворення бюджетних ресурсів можливо через розв'язання таких проблем як: вдосконалення умов реалізації інвестиційно-інноваційних проектів, активізацію досліджень та прикладних розробок на рівні країни за рахунок залучення не тільки державних ресурсів, а й приватних інвесторів, заохочуючи їх бізнес-привабливими податковими пільгами. Отже, у межах реформування податкової системи необхідно забезпечити поліпшення податкового простору для підприємницької діяльності, інноваційні перетворення для модернізації податкової системи в напрямі посилення її соціальної справедливості, а також

збільшення доходів в бюджет країни без додаткового тиску на населення та малий бізнес.

Список використаних джерел

1. Кудряшов В.П. Фінанси: навчальний посібник: Херсон: Олдіплюс, 2002. — 352 с.
2. Опарін В. М. Фінанси (Загальна теорія): навч. посібник. — 2-ге вид., доп. і перероб. — К.: КНЕУ, 2002. — 240 с.
3. Загороднюк А.Г., Вознюк Г.Л. Фінансово-економічний словник. — К.: Знання, 2007. — 1072 с.
4. Карлін М.І. Фінансова система України: навч. посіб. — К.: Знання, 2007. — 324 с.
5. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій / Економічні підсумки для України "Рік кризи та нові можливості" – 2015
6. Інфляційний звіт 2015 / Національний Банк України
7. Про Державний бюджет України на 2016 рік: Верховна Рада України; Закон, Бюджет від 25.12.2015 № 928-VIII
8. Про внесення змін до Податкового кодексу України: Верховна Рада України; Закон від 24.12.2015 № 909-VIII

ДЕМЕНКО

Марина Володимирівна
demenko92@inbox.ru

УДК 657.631.6

СЕЙСЕБАЄВА

Наталія Григорівна

ОСОБЛИВОСТІ ПРОВЕДЕННЯ
САНАЦІЙНОГО АУДИТУ
ПІДПРИЄМСТВАFEATURES OF AUDIT CURATIVE
ENTERPRISEЗапорізький національний
університетк.е.н., Запорізький національ-
ний університет

У статті досліджено сутність санаційного аудиту та особливості його проведення на підприємстві. Встановлено часові межі його проведення.

В статье исследована сущность санационного аудита и особенности его проведения на предприятии. Установлены временные рамки его проведения.

In the article the essence of curative and features its audit of the company. Established time limits of its holding.

Ключові слова: аудит, санація, санаційний аудит

Ключевые слова: аудит, санация, санационный аудит

Keywords: audit, sanitation, curative audit

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Ринкова економіка висуває нові завдання у сфері контролю, від правильного вирішення яких залежать його подальший розвиток і удосконалення. Серед різних видів фінансового контролю чільне місце займає аудиторський незалежний контроль, який здійснює на договірних засадах перевірку достовірності звітних даних, балансів, законності господарських операцій, аналіз фінансового стану тощо.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Важливим питанням у контролі за функціонуванням підприємства є проведення санаційного аудиту підприємства. Під останнім розуміють як систему заходів, що здійснюються під час провадження у справі про банкрутство з метою запобігання визнання боржника банкрутом та його ліквідації, спрямованої на оздоровлення фінансово-господарського становища боржника, а також задоволення в повному обсязі або частково вимог кредиторів шляхом кредитування, реструктуризації підприємства, боргів і капіталу та (або) зміну організаційно-правової та виробничої структури боржника. Протягом останніх років в Україні зроблені реальні спроби сформувати правову та методологічну основу для проведення санації підприємств. Прикладом таких спроб є "Положення про порядок погодження планів санації господарських товариств та державних підприємств, щодо яких прийнято рішення про приватизацію" [1].

Важливе місце в процесі санації займають заходи фінансово-економічного характеру, які відображають фінансові відносини, що виникають в процесі мобілізації та використання внутрішніх і зовнішніх фінансових джерел оздоровлення підприємств. Мета фінансової санації – покриття поточних збитків та ліквідація причин їх виникнення, оновлення та збереження ліквідності та платоспроможності підприємств, скорочення усіх видів заборгованості,

покращення структури оборотного капіталу та формування фондів фінансових ресурсів, необхідних для проведення санаційних заходів виробничо-технічного характеру [2].

У вітчизняній науково-практичній літературі поняттю «санаційний аудит» досі приділялося дуже мало уваги, оскільки здебільшого економісти не вбачали істотної різниці між звичайним аудитом та аудитом, здійснюваним на підприємствах, що перебувають у фінансовій кризі. З прийняттям Закону України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом», яким передбачена можливість досудової санації, а також санації підприємства і укладання мирової угоди під час провадження справи про банкрутство, питання проведення саме санаційного аудиту підприємств набуває надзвичайної актуальності. Адже рішення санаторів, кредиторів, арбітражного суду щодо застосування процедури санації чи мирової угоди істотно залежить від висновків санаційного аудиту досліджуваного підприємства.

Зазначеним Законом передбачено, зокрема, що для з'ясування фінансового стану боржника суддя на підготовчому засіданні суду чи під час розгляду справи про банкрутство може призначити експертизу фінансового стану та наявного в підприємства плану санації. Окрім цього, якщо боржник звернеться до суду із заявою про порушення справи про своє банкрутство, на підготовчому засіданні з'ясовуються ознаки його неплатоспроможності. Арбітражний суд в ухвалі щодо порушення справи про банкрутство може зобов'язати боржника подати аудиторський висновок або провести аудит. Якщо в боржника немає для цього коштів, арбітражний суд може призначити аудит за рахунок кредитора лише за згодою останнього. У такому разі йдеться, з одного боку, про аудит з метою встановити наявність підстав для порушення справи про банкрутство, а з іншого – про санаційний аудит, що має визначити доцільність санації підприємства.

Загалом аудит – це незалежна експертиза публічної бухгалтерської та фінансової звітності, іншої інформації щодо фінансово-господарської діяльності суб'єктів господарювання, мета якої – перевірити достовірність їх звітності, визначити повноту та відповідність чинному законодавству здійснюваного обліку та сформулювати висновки про реальний фінансовий стан підприємства.

Аудиторські послуги можуть надаватися у формі аудиторських перевірок (аудиту) та пов'язаних з ними експертиз, консультацій з питань бухгалтерського обліку, звітності, оподаткування, аналізу фінансово-господарської діяльності та інших аспектів економіко-правового забезпечення підприємницької діяльності юридичних і фізичних осіб. Аудит проводиться зовнішніми, незалежними від підприємства органами, найчастіше спеціалізованими аудиторськими фірмами або аудиторами.

До основних принципів аудиту належать:

- цілісність та повнота;
- об'єктивність;
- незалежність;
- конфіденційність;
- компетентність;
- документальне оформлення.

Ці принципи є основою всіх міжнародних норм аудиту і повністю стосуються й санаційного аудиту.

Санаційний аудит є окремим напрямком діяльності аудиторських фірм. Він має свої особливості як щодо методів, так і щодо об'єктів і цілей проведення. Характерним для санаційного аудиту є те, що він проводиться на підприємствах, які перебувають у фінансовій кризі. Головна його мета — оцінити санаційну спроможність підприємства на підставі аналізу фінансово-господарської діяльності та наявної санаційної концепції.

Необхідність проведення санаційного аудиту зумовлена тим, що користувачам потрібна інформація про фінансовий стан суб'єкта господарювання та реальність санаційної концепції.

Замовниками санаційного аудиту підприємства, яке перебуває у фінансовій кризі, можуть бути:

- нинішні та потенційні власники корпоративних прав підприємства (якщо приймається рішення про збільшення статутного капіталу);
- андеррайтери (якщо вирішується питання про викуп ними корпоративних прав нової емісії);
- позикодавець, наприклад банківський консорціум (якщо вирішується питання про надання санаційного кредиту);
- саме підприємство (якщо воно виходить з пропозицією про укладання мирової угоди та проведення санації під час провадження справи про банкрутство);
- потенційний санатор (якщо вирішується питання про санацію підприємства реорганізацією);
- державні органи (якщо вирішується питання про надання підприємству державної санаційної підтримки).

Зовнішнім замовникам аудиту потрібна обґрунтована інформація, яка має підтвердити, що:

- 1) дані про фінансово-майновий стан боржника є достовірними і повними;

- 2) план санації є реалістичним;

- 3) вибрано найраціональніший із можливих варіантів розвитку підприємства.

Вони доручають аудиторів провести економіко-правову експертизу наявної санаційної концепції та зробити висновки про доцільність вкладання коштів в об'єкт санації. Висновок спеціаліста потрібний і тому, що користувачі не мають доступу до відповідних джерел інформації та спеціальних знань для її оцінювання.

Проведення санаційного аудиту, як правило, містить наступні етапи [3]:

1. Збір інформації про підприємство. При зборі інформації про підприємство використовуються як внутрішні, так і зовнішні джерела отримання інформації, призначені для забезпечення повноти аналізу оперативного та стратегічного положення підприємства. Повноту аналізу оперативної діяльності забезпечує наявність: річної фінансової звітності за 2–3 попередніх роки; документів про результати інвентаризації; розрахунків нормативу власних оборотних коштів; розшифровки дебіторської та кредиторської заборгованості; звіту про наявність та рух основних виробничих фондів та амортизації; даних про наявність та рух грошових коштів на банківських рахунках; висновків попередніх аудиторських перевірок та актів перевірок підприємства державними контролюючими органами; даних про кадровий склад підприємства та рівень заробітної плати; даних про наявність на балансі підприємства об'єктів соціальної сфери. До інформації стратегічного значення відносять: бізнес-плани; фінансові плани та інші прогностичні розрахунки; аналіз ринків збуту та конкурентоспроможності продукції; галузевий аналіз; звітні та дані прогнозу про розвиток народного господарства в цілому; оцінку впливу виробничої діяльності підприємства на екологічну ситуацію та зайнятість в регіоні; матеріали маркетингових досліджень; законопроекти Верховної Ради та проекти нормативних актів уряду України; іншу інформацію.

2. Оцінка глибини фінансової кризи підприємства (розрахунок та аналіз фактичних показників та тенденції розвитку). Оцінка глибини фінансової кризи підприємства проводиться на основі аналізу фінансового стану підприємства та оцінки ефективності його виробничо-господарської діяльності. Аналіз фінансового стану підприємства передбачає: оцінку динаміки та структури валюти балансу; дослідження та висновки по джерелам власних коштів; структурі дебіторської (кредиторської) заборгованості; аналіз структури активів; аналіз формування та використання прибутку. В основі аналізу виробничо-господарської діяльності виділяють: дослідження та аналіз сфери виробництва; аналіз складу та ефективності використання основних виробничих фондів; оцінку ефективності використання трудових ресурсів; огляд конкурентного середовища; аналіз ефективного складу об'єктів соціального, культурного побуту та незавершеного будівництва; оцінку екологічної сфери.

3. Виявлення причин та симптомів фінансової кризи підприємства та "слабких" місць в його

діяльності. При вивченні симптомів фінансової кризи підприємства використовують такі основні показники його діяльності, як: рівень ліквідності та рентабельності; величину Cash-Flow; якість менеджменту; відносини зі споживачами, виробничими партнерами та державними органами; відносини із засновниками; відносини з банками. Для ідентифікації “вузьких місць” діяльності підприємства орієнтуються на такі дані: дефіцит ліквідності; високий рівень заборгованості; високий рівень собівартості продукції порівняно з конкурентами; прорахунки в інвестиційній діяльності; відсутність ефективної системи контролінгу; низька якість маркетингу і т.д.

4. Прийняття рішення про санацію або ліквідацію підприємства (підведення підсумків санаційної здатності підприємства). Рішення про санаційну (не) здатність приймається на основі результатів порівняльного аналізу сильних та слабких сторін підприємства. В проведенні даного аналізу і полягає смисл санаційного аудиту.

З метою удосконалення організації процесу проведення санаційного аудиту виділено загальні та спеціальні фактори впливу на організацію і методику аудиту, які зумовлюються специфікою бізнесу українських підприємств. До загальних факторів належать: історичні передумови розвитку аудиту, рівень його програмного забезпечення, особливості законодавства з аудиту. Спеціальними факторами названо такі: структуру фінансової звітності, принципи групування та зміст їх статей, ступінь доступу до даних обліку та ступінь деталізації даних, завдання та порядок оформлення результатів аудиту. Виділені фактори сприятимуть ефективному здійсненню санаційному аудиту шляхом мінімізації їх негативного впливу на процес та результати аудиторської перевірки.

Висновки. В сучасних умовах проведення санаційного аудиту проблема доступу до інформації є однією з найбільших перешкод для надання адекватного аудиторського висновку. З метою підвищення ступеня доступу аудитора до інформації підприємства, покращання якості санаційного аудиту доведено необхідність застосування при проведенні даного виду аудиту інвентаризації як методу господарського контролю. Це дозволить підвищити ступінь обґрунтованості аудиторської думки у разі підтвердження висновків про результати санаційного аудиту. Рішення про санаційну здатність приймається на основі результатів порівняльного аналізу сильних та слабких сторін підприємства. В проведенні даного аналізу і полягає мета санаційного аудиту. Мета санації вважається досягнутою, якщо за рахунок зовнішніх та внутрішніх фінансових джерел (або за допомогою реорганізації), проведення організаційних та виробничо-технічних вдосконалень вдалося вивести підприємство з кризи (нормалізувати виробничу діяльність та уникнути оголошення підприємства-боржника банкрутом в наступною його ліквідацією) та досягнути його рентабельності та конкурентоспроможності в довгостроковому періоді існування.

Список використаних джерел

1. Положення про реєстр неплатоспроможних підприємств та організацій, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 25 листопада 1996 року № 14031
2. Бланк И.А. Стратегия управления финансами: [учебн. пособ.] / И.А. Бланк. – К. : МП «ИТЕМ», 2010
3. Кравченко Л.И. Анализ финансового состояния предприятия: [учебн. пособ.] / Л.И. Кравченко. – Мн.: ПКФ «Экаунт», 2014.

ДАНИЛЕНКО

Євген Сергійович

ye.s.danilenko@gmail.com

УДК 330.123.5

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РИНКУ ПРОДАЖУ ЛЕГКОВИХ
АВТОМОБІЛІВ В УКРАЇНІTENDENCIES OF THE DEVELOPMENT OF CAR SALES MARKET IN
UKRAINE

аспірант, Харківський національний автомобільно-дорожній університет

У статті досліджено динаміку обсягів продажу легкових автомобілів на первинному та вторинному ринках в Україні. Ідентифіковано структуру вітчизняного первинного ринку продажу легкових автомобілів за марками. Визначено, що у структурі продажів на вітчизняному ринку легкових найбільшу частку займають вживані легкові автомобілі. Проаналізовано динаміку обсягів продажу вітчизняних легкових та наведено причини зниження їх конкурентоспроможності. З'ясовано, що в Україні спостерігається тенденція скорочення імпорту нових легкових, натомість збільшується частка імпорту вживаних легкових автомобілів. Встановлено, що в Україні спостерігається тенденція зростання автомобілізації населення (збільшення кількості автомобілів на 1 тис. осіб). Розглянуто фактори, що формують попит покупців на легкові автомобілі в Україні.

В статье исследовано динамику объемов продаж легковых автомобилей на первичном и вторичном рынках в Украине. Идентифицировано структуру отечественного первичного рынка продаж легковых автомобилей по маркам. Определено, что в структуре продаж на отечественном рынке легковых автомобилей наибольшую долю занимают бывшие в употреблении легковые автомобили. Проанализировано динамику объемов продаж отечественных легковых автомобилей и приведены причины снижения их конкурентоспособности. Установлено, что в Украине наблюдается тенденция сокращения импорта новых легковых автомобилей, зато увеличивается доля импорта поддержанных легковых автомобилей. Установлено, что в Украине наблюдается тенденция роста автомобилизации населения (увеличение количества автомобилей на 1 тыс. человек). Рассмотрены факторы, формирующие спрос покупателей на легковые автомобили в Украине.

Article considers dynamics of sales volumes of new and secondary cars in Ukraine. Structure of the domestic primary market of sales of cars is identified on brands. In sales pattern in the domestic market of cars the greatest share is occupied by the cars which were in the use. Dynamics of sales volumes of domestic car makers is analysed and the reasons of decrease in their competitiveness are specified. The factors creating demand of consumers for cars are considered. It is established that the tendency of reduction of import of new cars is observed. Also the share of import of used cars increases. It is established that the tendency of growth of automobilization of the population is observed in Ukraine (increase in number of cars by 1 thousand people). The factors creating demand of buyers for cars in Ukraine are considered.

Ключові слова: ринок продажу легкових автомобілів, автомобілебудування, автомобілізація населення

Ключевые слова: рынок продаж легковых автомобилей, автомобилестроения, автомобилизация населения

Keywords: market of sales of cars, automotive industry, automobilization of the population

ВСТУП

Тенденції розвитку ринку легкових автомобілів є одним з найяскравіших індикаторів як рівня економічного розвитку держави взагалі, так і стану його споживчого сегмента. В сучасному світі автомобіль є одним з найбільш затребуваних товарів тривалого використання, тому прагнучи залучити кошти населення в національну економіку, всі країни світу намагаються розвивати власну автомобільну промисловість.

На сьогодні спостерігається значний спад економіки України, що відбивається на доходах населення. Унаслідок цього ринок легкових автомобілів знаходиться в складному стані. Наша країна стала рекордсменом у Європі за величиною спаду обсягів продажу легкових автомобілів у результаті впливу політичної та економічної кризи у 2013-2016 рр. Так, у період 2013-2016 рр. різко скоротився щорічний обсяг реалізації нових легкових автомобілів (на 79,34%). Також зменшився обсяг продажів продукції вітчизняних автовиробників.

З огляду на це, актуальності набуває виявлення основних тенденцій розвитку вітчизняного ринку продажу легкових автомобілів, його специфіки та особливостей, що впливають на попит споживачів.

Аналіз останніх наукових досліджень

На сьогодні існує достатньо публікацій, що присвячені аналізу тенденцій вітчизняного ринку легкових автомобілів. Вагомий внесок належить роботам І. Златової [6], О. Юринець [7], О. Марущак [8], О. Письменного [9]. У своїх дослідженнях вище зазначені автори здійснювали аналіз попиту на легкові автомобілі в Україні, визначали обсяги продажу легковиків, структуру продажу за класами та ціною.

Так, О. Письменний займався дослідженням впливу глобалізації на вітчизняний ринок легкових автомобілів. На думку автора, одним з напрямів збереження вітчизняного автомобілебудування є організація нових сучасних виробництв спільно зі світовими лідерами ринку. Адже власний технологічний потенціал українських підприємств, а також вузька спеціалізація і недостатній рівень якості продукції не дозволяють ефективно і глобально експортувати вітчизняні авто на світових ринках.

О. Юринець та О. Марущак проводили дослідження факторів, які впливають на динаміку автомобільного ринку, та встановили математичну взаємозалежність між ними. Авторами було встановлено, що зростаюча динаміка обсягів кредитування та заробітної плати дають підстави прогнозувати зростання попиту на автомобілі. Метод є практичним для використання, хоча має похибку за рахунок великої кількості неофіційних та неоподаткованих доходів громадян, які не відображаються у статистичних звітах.

У свою чергу І. Златова займалася удосконаленням маркетингового інструментарію розвитку автомобілебудівних підприємств. Автор запропонував науково-методичний підхід до

визначення обсягу асигнувань на рекламу автомобілебудівних підприємств, який враховує дві специфічні складові: лінію тренду попиту та питомі рекламні витрати на 1 клієнта, що дозволяє враховувати ступінь знецінення асигнувань на рекламу.

Водночас слід зазначити, що майже усі дослідження стану та тенденцій ринку легкових автомобілів проводилися в 2010-2012 роках, що обґрунтовано різким спадом обсягів продажів та виробництва. На нашу думку, необхідно провести подальше дослідження тенденцій розвитку ринку легкових автомобілів, що мали місце в після кризовий період у 2010-2016 рр.

МЕТА РОБОТИ полягає у дослідженні тенденцій розвитку ринку легкових автомобілів в Україні, а також визначення факторів, що впливають на обсяги продажів легковиків.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методологічною основою роботи є сукупність способів наукового пізнання, загальнонаукових і спеціальних методів дослідження. Для вирішення поставлених завдань у статті використані такі методи дослідження: методи аналізу, синтезу та наукової абстракції – під час аналізу тенденцій автомобільного ринку; метод структурного аналізу – для систематизації автомобільних брендів за товарним асортиментом; логічний аналіз – для обґрунтування впливу змін у Податковому кодексі на структуру та обсяг імпорту легкових автомобілів в Україну.

РЕЗУЛЬТАТИ

Автомобіль забезпечує високу мобільність людини, ефективність праці, визначає сучасний спосіб життя суспільства. Він є критерієм рівня матеріальної забезпеченості його власника, а також здатний підкреслити діловий імідж.

На початок 2016 року середня кількість автомобілів на 1 тис. осіб в Україні становила 202 авто [1], що говорить про збільшення цього показника порівняно з 2011 роком майже на 28% (158 авто на 1 тис. осіб [2]). Для довідки, найбільший рівень автомобілізації спостерігається в США – 765 авто на 1000 жителів, на другому місці – Люксембург (686 авто), на третьому – Малайзія (641 авто). У сусідній Польщі цей показник становить 261 авто. У середньому аналогічний показник у країнах Європейського Союзу складає 400 авто на 1000 жителів [3]. Це вказує на те, що ринок легкових автомобілів України має тенденцію до зростання, однак значно відстає від світових показників.

У структурі продажів на вітчизняному ринку легкових автомобілів найбільшу частку займають вживані автомобілі. Це спричинено зниженням рівня купівельної спроможності населення. Адже, крім витрат на придбання автомобіля, покупець несе значні витрати на його експлуатацію, пов'язані з необхідністю оплати страхування, придбання бензину, масел, антифризу тощо. При цьому, необхідно враховувати, що чим вищий клас

придбаного автомобіля, тим вищий рівень витрат на його експлуатацію.

У період 2013-2016 рр. різко скоротилась щорічна реалізація нових легкових автомобілів з 213 тис. шт. до 44 тис. шт., тобто на 169 тис. шт. (на 79,34%). Ринок вживаних легкових автомобілів поводить себе неоднозначно. У 2012 році спостерігалось максимальне скорочення обсягів до 54,42% порівняно з 2010 роком, а у 2015 році дана частка максимально зросла до 86,29% (рис. 1).

Таку структуру попиту можна пояснити зменшенням реальних доходів потенційних покупців та девальвацією гривні. Адже показники реальної офіційної середньої заробітної плати (скореговані на індекс інфляції за базовими цінами 2013 року) становили у 2013 р. – 2980 грн., у 2014 р. – 2522 грн., у 2015 р. – 2046 грн. У доларах США середня

заробітна знизилась з близько \$370 у 2013 році до близько \$150 в 2015 році [4].

Крім цього на структуру попиту вплинуло зменшення обсягів автокредитування та інших фінансових продуктів через високу відсоткову ставку та зменшення термінів по автокредитуванню.

Аналізуючи обсяги продажів нових легкових автомобілів в Україні, можна дійти до висновку, що негативні зміни на ринку почались у 2013 році – саме в період світової фінансової кризи 2012-2013 рр. При цьому вже у 2014 році обсяг продажів легкових автомобілів скоротився на 54,38% порівняно з обсягом продажу у 2013 році та на 59,80% у порівнянні з 2012 роком. Таким чином, обсяг продажів легкових зменшився нижче рівня 2010 року, за підсумками якого було реалізовано 169, 54 тис. авто (рис. 2).

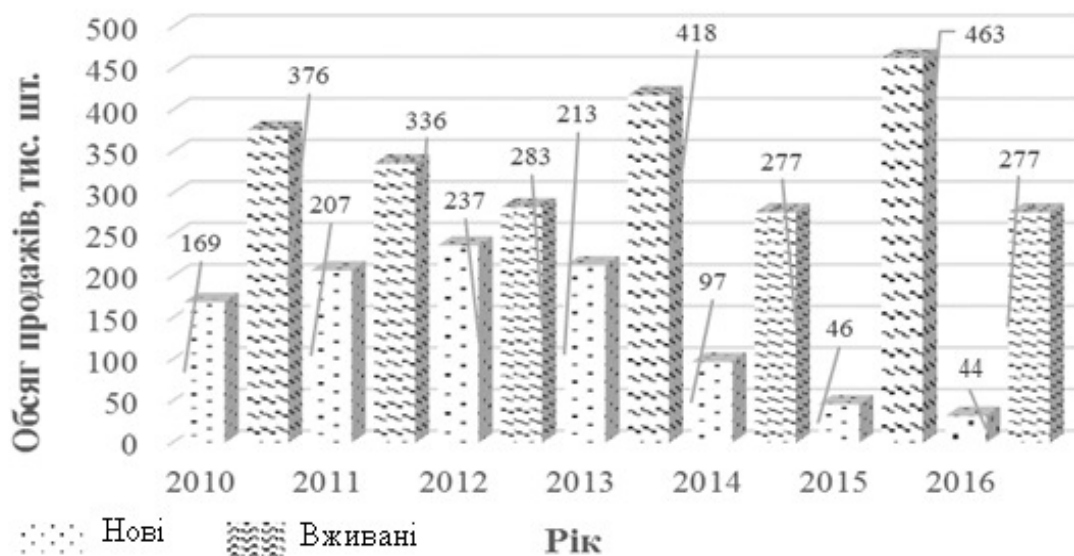


Рис. 1. Обсяги продажів нових та вживаних легкових автомобілів на ринку України за 2010-2016 рр., тис. шт. [побудовано автором на підставі [4]]

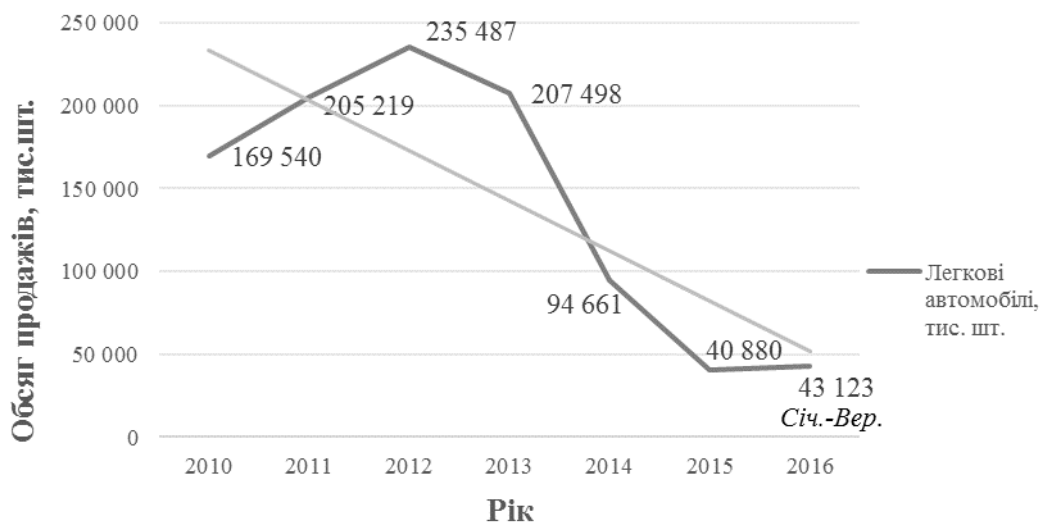


Рис. 2. Динаміка обсягів продажу нових легкових автомобілів на ринку України за 2010-2016 рр., шт. [побудовано автором на підставі [4; 5]]

До кризового періоду важливим інструментом стабільного росту ринку легкових автомобілів було автокредитування, за рахунок якого здійснювалося більшість продажів на ринку. Саме за рахунок вигідних умов, доступності кредитних продуктів та відносної стабільності національної валюти відбувалося постійне зростання обсягів продажу на первинному ринку легкових автомобілів.

Відновлення стійкого тренда зростання ринку буде можливим лише за умови повернення до зростання реальних доходів населення. Навіть у разі зниження вартості нового автомобіля або стимулювання покупки шляхом підвищення податкових

ставок на володіння зношеним автомобілем, ефект подібних заходів буде обмеженим, оскільки потенційний покупець відчуває серйозні фінансові труднощі.

Найбільшим попитом на українському ринку серед нових автомобілів користуються вітчизняні легкові марки ВАЗ – загальний обсяг продажів з січня 2010 року по вересень 2016 склав 88 022 авто. Українські покупці також охоче купують корейський бренд Hyundai – 87 213 авто, ЗАЗ – 83 010 авто, Toyota – 74 520 авто, Renault – 58 146 авто. Найменш популярними є автомобілі марок Seat, Opel, Land Rover, Fiat, Subaru (табл. 1).

Таблиця 1

Рейтинг продажів нових легкових автомобілів на ринку України за марками у 2010-2016 рр., шт.

[згруповано автором на підставі [5; 8, С. 46]]

№	Марки	Роки							За весь період
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
1	ВАЗ	25 908	28 436	19 718	9 162	2 531	10 00	12 67	88 022
2	Hyundai	14 643	21 829	22 868	18 001	5 511	2 164	2 197	87 213
3	ЗАЗ	14 966	19 529	18 124	17 709	79 08	2 868	1 906	83 010
4	Toyota	10 685	12 906	15 710	15 436	10 296	4 287	5 200	74 520
5	Renault	8 157	11 478	13 567	11 307	5 256	4 300	4 081	58 146
6	Skoda	7 916	10 596	13 948	12 285	5 219	2 123	2 604	54 691
7	KIA	7 445	9 307	16 111	13 224	3 770	1 864	2 655	54 376
8	Volkswagen	5 013	10 099	15 786	12 851	5 419	23 18	3 657	52 825
9	Geely	4 249	6 449	12 099	16 436	9 365	1 299	372	50 269
10	Ford	7679	10446	10238	10721	4506	2700	2275	48 565
11	Nissan	5 778	9 245	12 609	11 327	4 753	2 449	2 309	48 470
12	Chevrolet	8 994	10 869	9 616	4 524	1 466	1 515	851	37 835
13	Mitsubishi	8 317	6 938	5 501	5 298	2 193	765	534	29 546
14	Chery	8 533	4 374	3 519	2 006	1 120	678	–	20 230
15	Daewoo	3 240	5 072	4 549	2 636	2 053	291	37	17 878
16	Peugeot	1 281	3 259	3 718	4 752	2 154	666	802	16 632
17	Honda	3 818	3 154	3 752	3 502	1 360	270	249	16 105
18	Mercedes-Benz	1 875	1 649	2 791	3 260	1 703	1 289	1 729	14 296
19	Ssang Young	2 682	2 723	3 017	3 371	1 583	455	45	13 876
20	Mazda	2 951	16 98	1 714	2 632	2 440	1 965	1 752	13 454
21	BMW	1 427	1 668	2 674	2 006	1 267	1 791	2 182	13 015
22	Citroen	324	1 401	3 149	4 047	1 543	518	589	11 571
23	Audi	999	1 471	2 752	2 542	1 657	967	1 053	11 441
24	Suzuki	1 872	1 712	1 687	1 763	1 344	1 071	1 225	1 0674
25	Lexus	2 240	1 838	1 887	–	862	491	758	8 076
26	Subaru	1 942	1 355	1 142	1 543	1 206	358	423	7 969
27	Fiat	821	1 350	2 118	2 106	760	364	286	7 805
28	Land Rover	703	879	1 472	1 841	1 026	612	693	7 226
29	Opel	893	1 240	2 460	2 098	–	–	272	6 963
30	Seat	559	–	–	–	–	–	–	559
	Інші	3 630	3 947	7 191	9 112	4 390	1 760	1 120	31 150
	Разом	169540	205219	235487	207498	94661	40880	43123	996408

Попри те, що за 2010-2016 рр. загальна кількість проданих автомобілів зменшилась, частка деяких брендів у загальному обсязі реалізації збільшилась. Передусім ці зміни торкнулись автомобілів марки Toyota, які збільшили за 2010-2016 роки свою

ринкову частку з 6,3% до 12,06%, автомобілів Volkswagen – частка зросла з 2,96% до 8,48%, легковиків Renault (зростання з 4,81% до 9,46%). Також посилили свої конкурентні позиції автомобілі Hyundai, Mercedes-Benz, Mazda, Nissan (табл. 2).

Таблиця 2

Динаміка часток ринку автомобілів різних марок на ринку легкових України за 2010-2016 рр, %
[розраховано автором на підставі [5]]

№	Марка	Роки							Абсолютне відхилення, +, -
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
1	Toyota	6,3	6,29	6,67	7,44	10,88	10,49	12,06	+5,76
2	Volkswagen	2,96	4,92	6,7	6,19	5,72	5,67	8,48	+5,52
3	Renault	4,81	5,59	5,76	5,45	5,55	10,52	9,46	+4,65
4	BMW	0,84	0,81	1,14	0,97	1,34	4,38	5,06	+4,22
5	Hyundai	8,64	10,64	9,71	8,68	5,82	5,29	5,09	+3,54
6	Mercedes-Benz	1,11	0,8	1,19	1,57	1,8	3,15	4,01	+2,9
7	Mazda	1,74	0,83	0,73	1,27	2,58	4,81	4,06	+2,32
8	Nissan	3,41	4,5	5,35	5,46	5,02	5,99	5,35	+1,95
9	Audi	0,59	0,72	1,17	1,23	1,75	2,37	2,44	+1,85
10	KIA	4,39	4,54	6,84	6,37	3,98	4,56	6,16	+1,77
11	Suzuki	1,1	0,83	0,72	0,85	1,42	2,62	2,84	+1,74
12	Skoda	4,67	5,16	5,92	5,92	5,51	5,19	6,04	+1,37
13	Land Rover	0,41	0,43	0,63	0,89	1,08	1,5	1,61	+1,19
14	Citroen	0,19	0,68	1,34	1,95	1,63	1,27	1,37	+1,17
15	Peugeot	0,76	1,59	1,58	2,29	2,28	1,63	1,86	+1,1
16	Ford	4,53	5,09	4,35	5,17	4,76	6,6	5,28	+0,75
17	Lexus	1,32	0,9	0,8	0	0,91	1,2	1,76	+0,44
18	Fiat	0,48	0,66	0,9	1,01	0,8	0,89	0,66	+0,18
19	Subaru	1,15	0,66	0,48	0,74	1,27	0,88	0,98	+0,16
20	Opel	0,53	0,6	1,04	1,01	0	0	0,63	+0,1
21	Seat	0,33	0	0	0	0	0	0	-0,33
22	Ssang Young	1,58	1,33	1,28	1,62	1,67	1,11	0,1	-1,48
23	Geely	2,51	3,14	5,14	7,92	9,89	3,18	0,86	-1,64
24	Honda	2,25	1,54	1,59	1,69	1,44	0,66	0,58	-1,67
25	Daewoo	1,91	2,47	1,93	1,27	2,17	0,71	0,09	-1,83
26	Chevrolet	5,3	5,3	4,08	2,18	1,55	3,71	1,97	-3,33
27	Mitsubishi	4,91	3,38	2,34	2,55	2,32	1,87	1,24	-3,67
28	ЗАЗ	8,83	9,52	7,7	8,53	8,35	7,02	4,42	-4,41
29	Chery	5,03	2,13	1,49	0,97	1,18	1,66	0	-5,03
30	ВАЗ	15,28	13,86	8,37	4,42	2,67	2,45	2,94	-12,34
	Інші	2,14	1,92	3,05	4,39	4,64	4,31	2,60	+0,46
	Разом	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	-

Варто відмітити, що ринкова частка вітчизняних автовиробників зменшилась найбільше. Особливо це стосується автомобілів ВАЗ, які втратили 12,34% обсягів продажу ринку порівняно з 2010 роком. Теж саме стосується ринкової частки автомобілів ЗАЗ, яка зменшилась з 8,83% до 4,42% за 2010-2016 рр.

Основними причинами зменшення обсягів продажу вітчизняних легкових є девальвація гривні, висока конкуренція з імпортними вживаними автомобілями, а також скорочення обсягів виробництва. Для традиційних вітчизняних автовиробників характерними є: брак технологій (високий рівень фізичного і морального зносу), інвестиційних ресурсів, навичок інжинірингу,

гнучкості виробництва і професіоналізму менеджменту, а також вертикальна структура виробництва та велика частка непрофільних активів [6, С. 83].

При цьому важливо відзначити той факт, що якщо в 2010-2011 рр. збиранням легкових автомобілів займалися чотири вітчизняних підприємств, то вже в 2015-2016 рр. їх кількість скоротилася до двох (табл. 3).

Пріоритетного значення набуває ПАТ «ЗАЗ», що за обсягами та повним характером виробничого циклу можна назвати національним виробником. Проте, інші автоскладальні заводи також мають значимість для національної економіки.

Таблиця 3

Виробництво легкових автомобілів в Україні за 2011-2016 рр. в розрізі автовиробників, тис. шт.

[складено автором на підставі [4; 7, С. 103]]

№	Авто-виробник	Роки						Марки, що виробляються	Офіційне посередництво
		2011	2012	2013	2014	2015	2016 січ-лип		
1	ПАТ «ЗАЗ»	59,4	40,0	19,3	12,8	3,7	1,9	ZAZ, KIA, UZ Daewoo, Chevrolet, Chery, Chance, KIA	Maseratti, Chraisler, Jeep, Mercedes, Smart, Opel, Chevrolet, Cadillac, Renault, Toyota, Nissan
2	Корпорація «Богдан»	20,2	12,0	6,0	2,0	–	–	Богдан, Hyundai, Subaru, Lada, Great Wall, Lifan	Hyundai, Subaru, LADA, Great Wall, Lifan, Bogdan
3	ТОВ «ВО «КрАСЗ»»	6,3	3,2	9,0	7,5	–	–	Geely, Great Wall, SsangYong	Audi, Citroën, Renault; Geely, SsangYong, Hyundai, Chevrolet
4	ПрАТ «Єврокар»	11,7	14,5	11,5	3,6	2,0	0,004	Skoda	Skoda

Різке падіння попиту на легкові автомобілі серед українців сприяло скороченню обсягів та зміні структури їх імпорту. У 2015 році в Україну було імпортовано близько 62 тис. шт. легкових автомобілів загальною вартістю 0,8 млрд. дол., що на 1 тис. шт. менше ніж у 2014 р. та на 111 тис. шт. менше ніж у 2013. Середня вартість одного імпортованого легкового автомобіля у 2015 році складала 13,2 тис. дол., що є найменшим значенням даного показника за період з 2010 по 2016 роки (рис. 3).

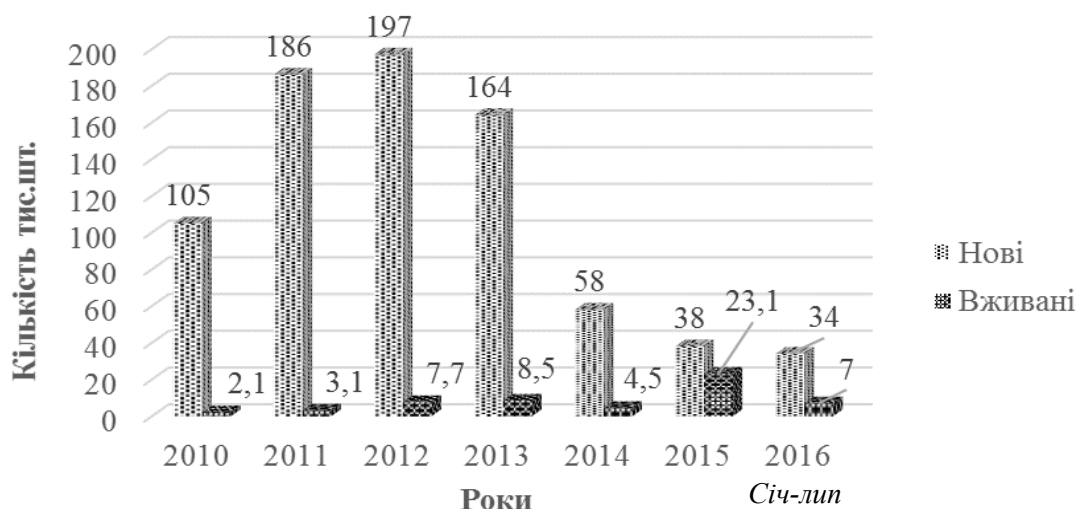


Рис. 3. Імпорт легкових автомобілів на територію України за 2010-2016 рр., тис. шт.

Скорочення загального імпорту легкових автомобілів відбулося через значне скорочення ввезення нових легкових автомобілів. Натомість імпорт вживаних авто збільшився у 4 рази (18,6 тис. шт.) з 4,5 тис. до 23,1 тис. шт. у 2015 р., що є наслідком зниження доходів населення та зростання попиту на дешевші автомобілі.

Традиційно користуються значним попитом недорогі авто 13-20 тис. дол. Середня вартість імпортованого легкового автомобіля за 2010-2015 рр. зменшилась з 16,3 до 13,2 тис. дол. (рис. 4).

Згідно з прийнятими змінами до підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України від 31 травня 2016 року, ставки

акцизного податку на імпорт вживаних легкових авто значно знизилися – на 21-96% залежно від об'єму циліндрів двигуна. Найбільшого відсоткового зниження зазнали ставка податку на автомобілі з бензиновими двигунами об'ємом від 1000 до 1500 куб. см., найменшого – автомобілі з дизельними двигунами об'ємом понад 2500 куб. см. З 16 ставок, які були змінені, 12 зменшились більше ніж на 80% [4].

Дані фактори дали змогу імпортерам завезти велику кількість дешевих вживаних легкових автомобілів, старших 5 років (ввезено близько 10 тис. автомобілів середньою вартістю 1-2,5 тис. дол.).

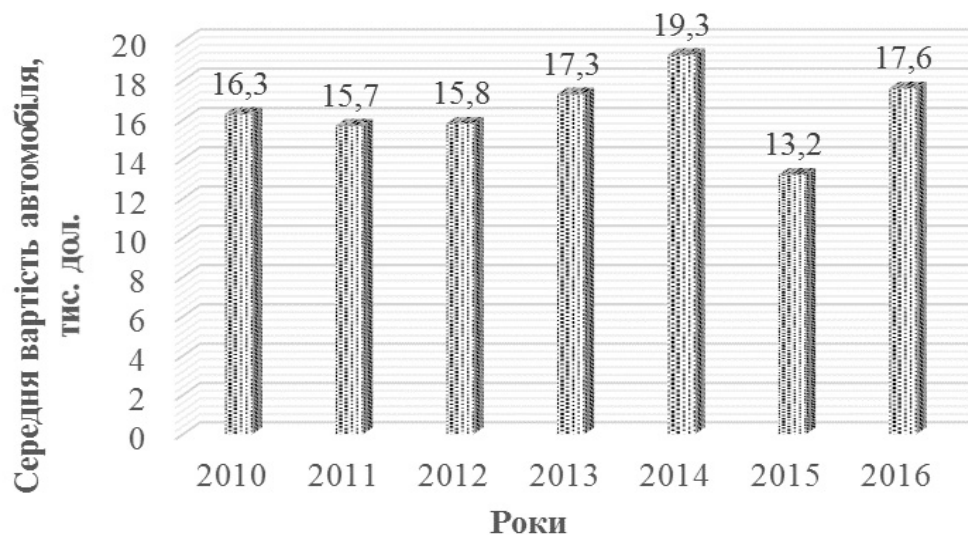


Рис. 4. Середня вартість імпортованого автомобіля в Україну за 2010-2016 рр., тис. дол.

Таблиця 4

Структура імпорту легкових автомобілів в Україну за 2015 рік [4]

Автомобілі товарної позиції 8703 (що використовувалися)	Нові легковики		Вживані легковики	
	Кількість, шт.	Середня ціна, тис. дол.	Кількість, шт.	Середня ціна, тис. дол.
З бензиновим двигуном:				
≤ 1000 см ³	2793	6,4	5256	1,0
1000 - 1500 см ³	5733	10,2	4387	2,4
1500 - 3000 см ³	12495	16,6	634	8,5
> 3000 см ³	719	64,9	61	41,9
З дизельним двигуном:				
≤ 1500 см ³	4143	9,7	9486	2,5
1500 - 2500 см ³	9546	23,6	2854	7,6
> 2500 см ³	2734	49,6	444	36,8

В сучасних умовах економічної та політичної нестабільності збільшення імпорту дешевих вживаних автомобілів ще більше знизить попит на продукцію вітчизняних товаровиробників і, як наслідок, може призвести до ще більшого зниження виробництва (збирання) автомобілів, що призведе до втрати робочих місць працівниками виробничих підприємств.

Тому державі необхідно розробити відповідне нормативно-правове середовище, яке сприятиме розвитку виробництва власних легковиків всередині країни.

Проведений аналіз дозволяє виділити низку факторів, що впливають на обсяги продажу легковиків. На нашу думку, на зниження продажів впливають:

- зниження макроекономічних показників – падіння ВВП, інфляція, курс гривні до долара США, зниження реальної заробітної плати;
- відсутність чіткого механізму кредитування, здатного суттєво розширити попит на легкові автомобілі;

– податкові фактори, наприклад, запровадження пільгового оподаткування при купівлі нових авто;

– вплив політичних факторів, особливо це стосується змін законодавства у сфері автомобільного транспорту, а також в інших сферах діяльності, що змінюють політико-правове та економічне становище країни в цілому.

ВИСНОВКИ

Дослідження вітчизняного ринку легкових автомобілів у 2010-2016 рр., показало, що в Україні спостерігається тенденція до збільшення кількості автомобілів на 28%. При цьому скоротилась щорічна реалізація нових легкових автомобілів на 79,34%. Обсяги продажу вживаних авто за 2010-2013 рр. збільшились на 86,29%.

У 2016 році у структурі продажів на вітчизняному ринку легкових автомобілів найбільшу частку займають вживані автомобілі – 86,29%. Найбільшим попитом на українському ринку серед нових автомобілів користуються вітчизняні легковики марки ВАЗ. Українські покупці також охоче купують

бренди Hyundai, ЗАЗ, Toyota, Renault. Найменш популярними є автомобілі марок Seat, Opel, Land Rover, Fiat, Subaru.

Попри те, що за 2010-2016 рр. загальна кількість проданих автомобілів зменшилась, частка деяких брендів у загальному обсязі реалізації збільшилась. Передусім ці зміни торкнулись автомобілів марки Toyota, автомобілів Volkswagen, легковиків Renault.

Варто відмітити, що ринкова частка вітчизняних автовиробників зменшилась найбільше. Особливо це стосується автомобілів ВАЗ, які втратили 12,34% обсягів продажу ринку порівняно з 2010 роком. Теж саме стосується ринкової частки автомобілів ЗАЗ, яка зменшилась з 8,83% до 4,42% за 2010-2016 рр.

Різке падіння попиту на легкові автомобілі серед українців сприяло скороченню обсягів та зміні структури їх імпорту.

У 2015 році в Україну було імпортовано на 64,16% менше нових авто ніж у 2013 році. Натомість імпорт вживаних авто збільшився у 4 рази. Середня вартість імпортованого легкового автомобіля за 2010-2015 рр. зменшилась з 16,3 до 13,2 тис. дол.

На думку автора, зазначені тенденції ринку легкових автомобілів можна пояснити зниження макроекономічних показників, зокрема реальних доходів потенційних покупців та девальвацією гривні, відсутністю чіткого механізму кредитування, а також зміни законодавства у сфері автомобільного транспорту та в інших сферах діяльності, що змінюють політико-правове та економічне становище країни в цілому.

У подальшому дослідженні необхідно провести групування факторів, що впливають на обсяги продажу легковиків, зокрема на фактори внутрішнього та зовнішнього середовища, прямого та непрямого впливу.

Також доцільно провести кореляційний аналіз між макроекономічними показниками та продажами легкових автомобілів, приділити увагу визначенню споживчих уподобань та характеристик автомобілів та їх важливості для покупців. Це дозволить конкурувати з імпортними автомобілями по деяким показникам.

Список використаних джерел

1. В Украине вырос уровень автомобилизации. Лидирует Киев [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=35442>. – Дата звернення: 12.10.16. – Заголовок з екрану.

2. Число авто на 1000 жителей в отдельных странах Европы уже перевалило за 600 штук [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=2040>. – Дата звернення: 12.10.16. – Заголовок з екрану.

3. Рейтинг стран по количеству автомобилей на 1000 жителей [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=19763>. – Дата звернення: 12.10.16. – Заголовок з екрану.

4. Фінансові наслідки від внесення змін до підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» податкового кодексу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://feao.org.ua/wp-content/uploads/2016/10/Tax-on-used-cars_2016-09-29.pdf. – Дата звернення: 12.10.16. – Заголовок з екрану.

5. Статистика за 2009-2016 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika>. – Дата звернення: 12.10.16. – Заголовок з екрану.

6. Златова І.О. Маркетинговий інструментарій розвитку автомобілебудівних підприємств : дис. на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук : спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / І.О. Златова. – Одеса., 2015. – 236 с.

7. Юринець О.В. Тенденції та перспективи розвитку автомобілебудівної галузі України у післякризовий період / О.В. Юринець, О.Я. Марущак // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». № 754. – 2013. – С. 99-105.

8. Письменний О.А. Динаміка і тенденції розвитку автомобільного ринку України / О.А. Письменний // Научные труды ДонНТУ. Серия: экономическая. № 4 (46) – 2013. – С. 283-289.

ДЕМЕНКО

Анастасія Володимирівна
demenko92@inbox.ru

УДК 336.64

СЕЙСЕБАЄВА

Наталія Григорівна

СУТНІСТЬ, НЕОБХІДНІСТЬ ТА ЗАДАЧІ
ФІНАНСОВОГО КОНТРОЛІНГУNATURE, NECESSITY AND TASKS OF
FINANCIAL CONTROLLINGЗапорізький національний
університетк.е.н., Запорізький національний
університет

У статті розкрито сутність фінансового контролінгу, його мета, завдання та функції. Розглянуто особливості організації та доцільність впровадження системи фінансового контролінгу на українських підприємствах. Принципи побудови системи фінансового контролю та необхідність фінансового контролю на підприємстві. Зазначено ряд питань, які перешкоджають пропорційному запровадженню контролінгу в системі управління підприємством.

В статье раскрыта сущность финансового контроллинга, его цели, задачи и функции. Рассмотрены особенности организации и целесообразность внедрения системы контроллинга на украинских предприятиях. Принципы построения системы финансового контроля и необходимость финансового контроля на предприятии. Отмечено ряд вопросов, препятствующих пропорциональному внедрению контроллинга в системе управления предприятием.

The article reveals the essence of financial controlling, its purpose, objectives and functions. The features and feasibility of the implementation of financial controlling at Ukrainian enterprises. Principles of financial controls and the need for financial control at the company. The specified number of issues that re-introduction of proportional shkodzhayut controlling in enterprise management system.

Ключові слова: контролінг, фінансовий контролінг

Ключевые слова: контролинг, финансовый контролинг

Keywords: controlling, financial controlling

МЕТА СТАТТІ полягає в тому, щоб узагальнити необхідність впровадження систем фінансового контролю на підприємстві.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Фінансовий контролінг – це система фінансового управління розвитком суб'єктів підприємницької діяльності в напрямку прогнозування й планування механізмів та інструментів досягнення стійкого фінансового стану. У разі відхилень фактичних фінансових показників від прогнозованих, на фінансовий контролінг поставлено завдання розробки рекомендації щодо застосування коригуючих заходів для досягнення поставлених завдань.

Фінансовий контролінг передбачає: розробку фінансової стратегії; прогнозування і планування; бюджетування; фінансовий аналіз; внутрішній консалтинг; методологічне забезпечення; внутрішній аудит; фінансовий контроль; ревізію; оцінку ризиків; систему раннього попередження та реагування; прогнозування та попередження банкрутства.

Для цього вирішуються такі основні завдання:

- збір та аналіз внутрішньої і зовнішньої інформації, яка стосується об'єкта фінансового контролінгу;

- виявлення та ліквідація «вузьких місць» на підприємстві в напрямку забезпечення фінансовими ресурсами;

- своєчасне реагування на появу нових шансів і можливостей збільшення фінансового потенціалу підприємства.

- організація оперативного та адміністративного контролю та проведення систематичного аналізу фінансово-господарської діяльності;

- недопущення ризиків у фінансово-господарській діяльності, а також розробка заходів щодо їх нейтралізації;

- проведення внутрішнього консалтингу та розробка методичного забезпечення фінансово-господарської діяльності окремих структурних підрозділів;

- проведення внутрішнього аудиту та координація своєї діяльності з діями незалежних аудиторських фірм під час зовнішнього аудиту підприємства з метою забезпечення оптимальних умов фінансово-господарської діяльності підприємства.

В теорії та практиці до функцій фінансового контролінгу відносять такі:

- формування інформаційних каналів та інформаційне забезпечення підприємства;

- координація планів господарської та фінансової діяльності;

- стратегічне та оперативне планування фінансової діяльності;

- контроль, ревізія та внутрішній аудит;

- методологічне забезпечення та внутрішній консалтинг.

Побудова системи фінансового контролінгу базується на таких основних принципах:

- 1) спрямованість системи фінансового контролінгу на досягнення фінансової стратегії підприємства;

2) багатофункціональність фінансового контролінгу;

3) орієнтованість фінансового контролінгу на кількісні показники;

4) відповідність методів фінансового контролінгу специфіці методів фінансового аналізу та фінансового планування;

5) своєчасність, простота та гнучкість побудови системи фінансового контролінгу;

6) економічна ефективність запровадження фінансового контролінгу на підприємстві [1].

З урахуванням перелічених принципів фінансовий контролінг на підприємстві будується за такими основними етапами:

1. Визначення об'єкта контролінгу. Це загальна вимога до побудови будь-яких видів контролінгу на підприємстві з позицій цільової його орієнтації. Об'єктом фінансового контролінгу є управлінські рішення щодо основних аспектів фінансової діяльності підприємств.

2. Визначення видів і сфери контролінгу. Відповідно до концепції побудови системи контролінгу він поділяється на такі основні види: стратегічний контролінг; поточний контролінг; оперативний контролінг.

Кожному з перелічених видів контролінгу повинна відповідати певна його сфера і періодичність здійснення його функцій.

3. Формування системи пріоритетів показників, які контролюються. Вся система показників, які входять до сфери кожного виду фінансового контролінгу, ранжується за значущістю. У процесі такого ранжування спочатку в систему пріоритетів першого рівня добираються найбільш важливі з контрольованих показників, потім формується система пріоритетів другого рівня, показники якої перебувають у факторному зв'язку з показниками пріоритетів першого рівня; аналогічним чином формується система пріоритетів третього і наступних рівнів.

Фінансові контролери в процесі виконання своїх функцій використовують загальноекономічні та специфічні методи. До перших методів належать такі, як спостереження, порівняння, групування, аналіз, трендовий аналіз, синтез, систематизація, прогнозування. До основних специфічних методів контролінгу належать: аналіз точки беззбитковості, бенчмаркінг, вартісний аналіз, портфельний аналіз, SWOT-аналіз (аналіз сильних і слабких місць), ABC-аналіз, методи фінансового прогнозування, нуль-базис-бюджетування тощо.

Управлінський регламент фінансового контролінгу передбачає розробку певних планових показників, моніторингу й контролю їх виконання, що в свою чергу дозволить своєчасно виявляти, виправляти відхилення та запобігати негативні явища.

Запровадження на підприємстві системи фінансового контролінгу дає змогу значно підвищити ефективність всього процесу управління фінансовою діяльністю. У загальній системі контролінгу, організованого на підприємстві, виділяється один із центральних його блоків – фінансовий контролінг.

Провідною метою фінансового контролінгу є орієнтація управлінського процесу на максимізацію прибутку та вартості капіталу власників при мінімізації ризику і збереженні ліквідності та платоспроможності підприємства.

Реалізація покладених на фінансовий контролінг завдань досягається в ході виконання службами контролінгу своїх функцій та використання специфічних методів.

У системі антикризового управління контролінг забезпечує реалізацію стратегічного потенціалу діяльності підприємства і досягнення поточних цілей щодо ліквідності та прибутковості. У сучасних умовах нестабільності економіки здійснення відповідних заходів дає підприємству змогу забезпечити стабільність і довгострокові перспективи [2]. Контролінг як інструмент антикризового управління підприємством дає можливість уникнути неузгодженості під час прийняття управлінських рішень і своєчасно виявити прихований потенціал у системі управління.

Висновок. На сучасному етапі розвитку економіки будь-яке підприємство функціонує в жорстких умовах конкурентного середовища. Ефективність роботи підприємства в таких умовах особливо в довгостроковій перспективі, яке припускає не просто виживання на ринку, а забезпечення високих темпів розвитку і підвищення конкурентоспроможності, визначається рівнем фінансового потенціалу і якістю управління фінансами на підприємстві, що забезпечується певною мірою ефективною організацією та впровадженням системи фінансового контролінгу.

Причин для визнання питання щодо пропорційного запровадження контролінгу, однією з актуальних проблем на сьогоднішньому етапі розвитку економіки України є чимало, але для прикладу наведемо лише три з них.

Перша – це зростання нестабільності зовнішнього середовища, що висуває додаткові вимоги до системи управління підприємства, йдеться про необхідність переміщення акценту з контролю минулого на аналіз майбутнього, забезпечення безперервного відстеження змін, що відбуваються у внутрішньому і зовнішньому середовищах підприємства, збільшення швидкості реакції на зміни у навколишньому середовищі, підвищення гнучкості підприємства.

Друга причина – це ускладнення системи управління підприємством, що вимагає механізму координації всередині системи його управління. Адже сьогодні безпосереднім управлінням власники здебільшого не займаються.

Насамкінець, третя причина – це наявність інформаційного буму при недостатності суттєвої інформації, що потребує побудови спеціальної системи інформаційного забезпечення управління.

Сьогодні перед підприємства постала гостра проблема створення ефективних систем у сфері управління фінансовою діяльністю. Таким чином, фінансовий контролінг є інформаційною підтримкою прийняття управлінських рішень на підприємстві щодо формування, використання та розвитку фінансових ресурсів.

Список використаних джерел

1. Маєвська Я.В. Види та місце фінансового контролінгу на підприємстві / Я.В. Маєвська // Науковий вісник НЛТУ України. – 2009. – Вип. 19.6. – С. 47–52.
2. Партин Г.О. Види та місце фінансового контролінгу на підприємстві / Г.О. Партин, Я.В. Маєвська // Науковий вісник НЛТУ України. – 2009. – № 19.6. – С. 199–202.

КИРИЛЕНКО

Оксана Миколаївна
ons@ua.fm

УДК 656.3

ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗЕВОЇ МОДЕРНІЗАЦІЇ З
УРАХУВАННЯМ СТРАТЕГІЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ
ЕКОНОМІКИMAIN CHALLENGES OF THE TRANSPORT INDUSTRY MODERNIZATION
TAKING INTO ACCOUNT STRATEGIC PRIORITIES OF THE NATIONAL
ECONOMY

к.е.н., доцент кафедри
менеджменту ЗЕДП,
Національний авіацій-
ний університет

У статті визначені перспективні напрямки розвитку транспортної системи України, з урахуванням досвіду зарубіжних країн та стратегічних пріоритетів національної економіки. На підставі проведених досліджень, визначені основні завдання розвитку транспортної галузі в Україні в умовах післякризового відновлення, узагальнені та запропоновані основні завдання галузевої транспортної модернізації, шляхи залучення зовнішніх інвестицій для забезпечення структурних трансформацій у транспортній галузі та основні заходи щодо запровадження механізмів державно-приватного партнерства для залучення фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури.

В статье определены перспективные направления развития транспортной системы Украины, с учетом опыта зарубежных стран и стратегических приоритетов национальной экономики. На основании проведенных исследований, определены основные задачи развития транспортной отрасли в Украине в условиях послекризисного восстановления, обобщены и предложены основные задачи отраслевой транспортной модернизации, пути привлечения внешних инвестиций для обеспечения структурных преобразований в транспортной отрасли и основные мероприятия по внедрению механизмов государственно-частного партнерства для привлечения финансовых ресурсов в развитие транспортной инфраструктуры.

There have been described the perspective directions of development of transport system of Ukraine in the article taking into account the experience of foreign countries and There have been the strategic priorities of the national economy. There have been defined the main objectives of development of transport sector in Ukraine on the basis of the conducted research under conditions of post-crisis recovery, summarized and proposed the main tasks of transport industry modernization, ways of attracting external investment to achieve structural transformation in the transport sector and the main activities for the implementation of public-private partnerships to attract financial resources for the development of transport infrastructure.

Ключові слова: транспортна система, транспортна галузь, транспортна інфраструктура, реформування транспортної інфраструктури

Ключевые слова: транспортная система, транспортная отрасль, транспортная инфраструктура, реформирование транспортной инфраструктуры

Keywords: transport system, transport industry, transport infrastructure, reform of transport infrastructure

ВСТУП

Метою реформування транспортно-дорожнього комплексу, у контексті завдань внутрішнього облаштування країни, є створення комплексної транспортної інфраструктури, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства в перевезеннях пасажирів і вантажів, забезпечувала зниження транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й

забезпечила б ефективну реалізацію транзитного потенціалу України.

МЕТОЮ НАПИСАННЯ СТАТТІ є визначення перспективних напрямків розвитку транспортної системи України, з урахуванням досвіду зарубіжних країн та стратегічних пріоритетів національної економіки.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

У роботах вітчизняних авторів І.М. Аксьонова, Ю.С.Бараша, Д.Г.Ейтутіса, Ю.Ф. Кулаєва, В.Г. Коби,

М.І. Міщенко, В.І.Пасічника, Є.М. Сича, К.М. Разумової розглядаються питання розвитку транспортної системи України.

РЕЗУЛЬТАТИ

У сфері розбудови транспортно-дорожнього комплексу, спрямованій на забезпечення потреб економічного розвитку та підвищення якості життя громадян, пріоритетними напрямками на 2017-2020рр. мають бути: створення нової системи органів, відповідальних за управління та розвиток транспортно-дорожнього комплексу на різних видах транспорту. Необхідно закласти основи державного регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сфері транспорту й створити Національну комісію, що здійснює державне регулювання в сфері транспорту; розвиток і вдосконалення правового підґрунтя для подальшого

впровадження реформ у сфері транспорту, насамперед, здійснення гармонізації стандартів у сфері транспорту зі стандартами Євросоюзу, підвищення безпеки перевезень і якості наданих послуг під час доставки вантажів та обслуговування пасажирів, реформування системи тарифоутворення на транспортні послуги; реалізація проектів загальнодержавного значення щодо розвитку транспортної інфраструктури, у т.ч., з використанням ресурсів міжнародних фінансових організацій, міжнародної технічної допомоги та коштів приватних інвесторів.

З огляду на зазначене, зроблені висновки, що основними завданнями розвитку транспортної галузі в Україні в умовах післякризового відновлення мають бути такі (рис. 1).



Рис. 1. Основні завдання розвитку транспортної галузі в Україні [розроблено автором]

Розкриваючи основні складові розвитку транспортної галузі в Україні, автором узагальнені та запропоновані основні завдання галузевої транспортної модернізації (рис. 2), шляхи залучення зовнішніх інвестицій для забезпечення структурних трансформацій у транспортній галузі (рис. 3) та основні заходи щодо запровадження механізмів державно-приватного партнерства для залучення фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури (рис. 4).

Для забезпечення подальшої реалізації національних проектів у транспортній галузі необхідно формувати й оновлювати перелік пріоритетних проектів загальнодержавного значення для розвитку транспортної інфраструктури; забезпечити впровадження рішень, ухвалених постановою Кабінету Міністрів України «Деякі питання реалізації проекту «Інфраструктури об'єкти Київського регіону» від 19 вересня 2011 р. № 982 у частині дотримання термінів реалізації, визначених

техніко-економічними обґрунтуваннями учасників проекту; здійснювати заходи, спрямовані на виявлення бар'єрів і проблем інвестування в Україні та сприяти їхньому вирішенню, із залученням галузевих вітчизняних і міжнародних експертів, зокрема, проводячи роуд-шоу за кордоном, окремі медіакампанії в Україні, удосконалення веб-порталу як дієвого засобу впливу, інформування та надання послуг для інвесторів; забезпечити виконання домовленостей із китайською стороною щодо реалізації національного проекту «Повітряний експрес». Транспортно-дорожній сектор економіки України є однією з найважливіших складових соціально-економічної системи країни. Перехід економіки до інтенсивного типу розвитку та дотримання політичного курсу на інтеграцію до Європейського Союзу вимагає прийняття адекватних рішень щодо розвитку транспортно-дорожнього сектора на довгострокову перспективу.

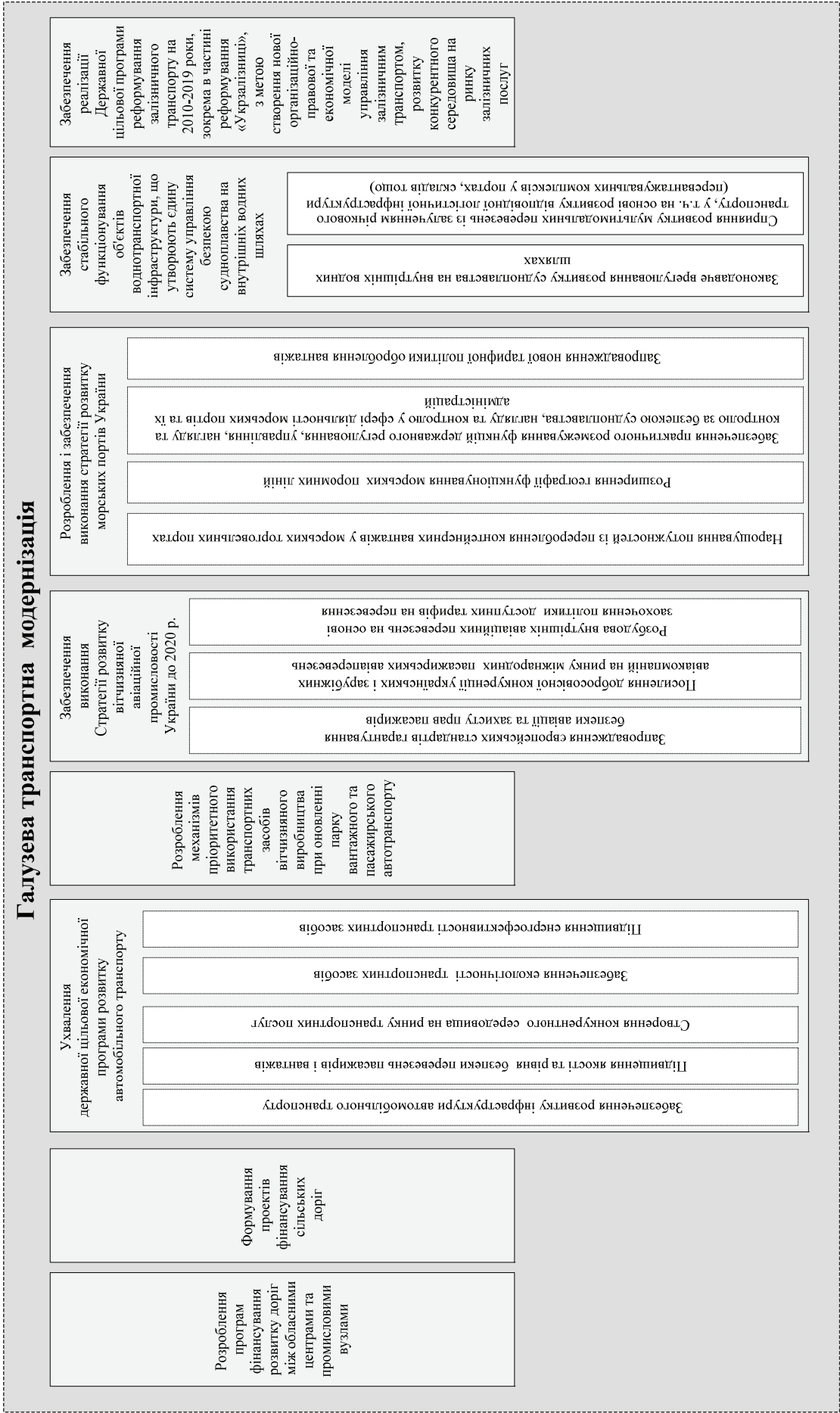


Рис. 2. Основні завдання галузевої транспортної модернізації в Україні [розроблено автором]

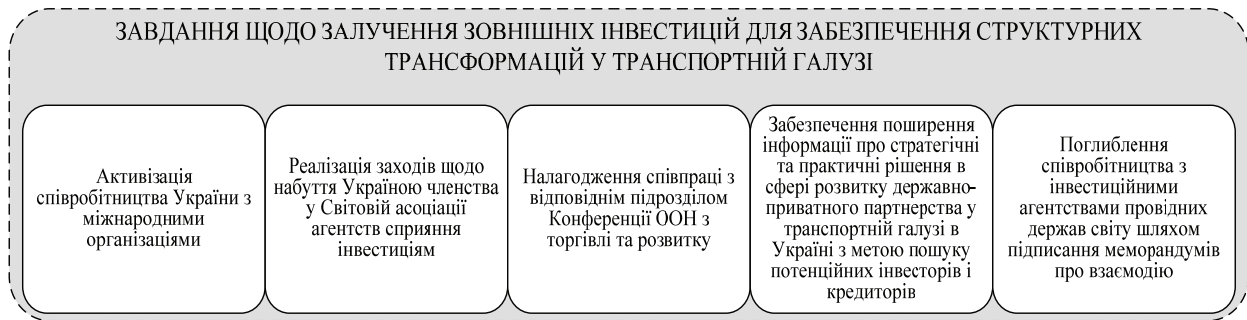


Рис. 3. Шляхи залучення зовнішніх інвестицій для забезпечення структурних трансформацій у транспортній галузі [розроблено автором]

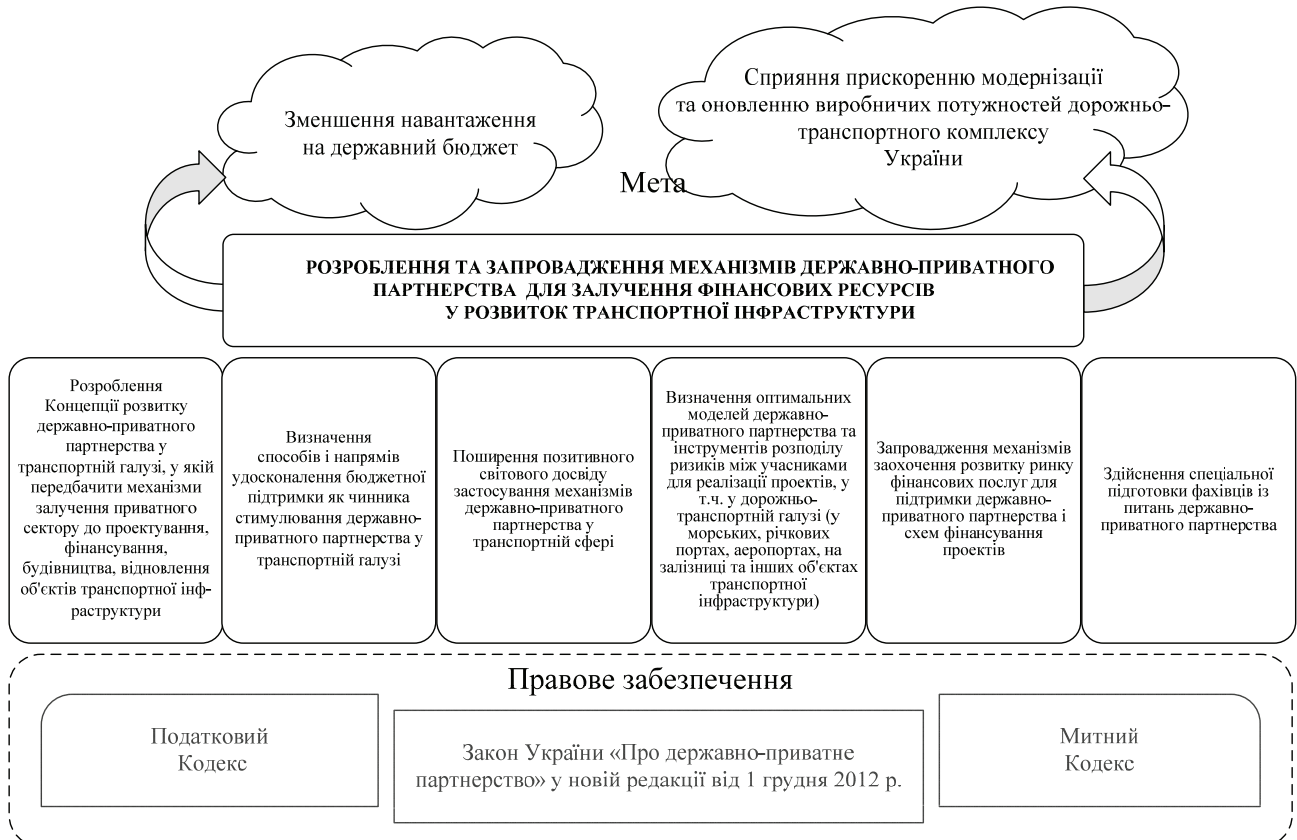


Рис. 4. Основні заходи щодо запровадження механізмів державно-приватного партнерства для залучення фінансових ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури [розроблено автором]

Урядом України розпорядженням від 20 жовтня 2010 року № 2174-р схвалено Транспортну стратегію України на період до 2020 року - цілісний системний документ стратегічного характеру щодо подальшого розвитку та функціонування транспортного сектора економіки України, розширення міжнародних транспортних зв'язків, ефективного використання транзитного потенціалу країни, проведення структурних реформ на транспорті. Потребує реформування система управління залізничним, морським та автомобільним транспортом, дорожнім господарством. Низьким є рівень безпеки перевезень. Значно гірші в порівнянні з країнами ЄС показники аварійності на автомобільному транспорті. Літаки вітчизняних авіакомпаній неодноразово включалися до "чорного списку" авіакомпаній, яким заборонено

здійснювати рейси до країн ЄС. Через незадовільне управління безпекою судноплавства Державний Прапор України включений до "чорного списку" Паризького меморандуму. Метою Стратегії є визначення концептуальних засад формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування галузі транспорту, створення умов для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення.

Принципи розробки та реалізації Стратегії:

- забезпечення доступності транспортних послуг для всіх верств населення, зокрема осіб з обмеженими фізичними можливостями, мало-забезпечених громадян;

- узгодження планів розвитку транспортної інфраструктури з генеральною схемою планування території України, планами використання земельних ресурсів;

- реалізація жорсткої антимонопольної політики; лібералізація ціноутворення на ринку транспортних послуг; функціонування транспортних підприємств на засадах самоокупності;

- концентрація фінансових ресурсів на виконанні основних завдань розвитку галузі транспорту;

- забезпечення екологічної безпеки, обов'язкового дотримання екологічних стандартів і нормативів під час провадження діяльності у галузі транспорту;

- стимулювання розвитку енергозберігаючих і екологічно безпечних видів транспорту.

Основними напрямками реалізації Стратегії є:

- розвиток транспортної інфраструктури шляхом забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг, насамперед, автомагістралей та обходів населених пунктів;

- підвищення пропускної спроможності основних залізничних ліній, транспортних вузлів, залізничних і автомобільних під'їздів до морських

портів, вулично-дорожньої мережі великих міст; модернізації промислового залізничного транспорту;

- будівництво та реконструкція мостів у містах Києві, Дніпропетровську, Запоріжжі, Миколаєві та Херсоні;

- будівництво та реконструкція терміналів, насамперед, контейнерних у морських портах;

- створення мережі логістичних центрів.

Оновлення транспорту шляхом формування раціональної структури парку рухомого складу необхідно здійснювати з урахуванням потужності, вантажопідйомності, пасажиромісткості, спеціалізації транспортних засобів; впровадження транспортних засобів, сервісні, технічні та економічні показники експлуатації яких відповідають сучасним європейським вимогам до безпечності, екологічності та енергоефективності транспорту.

Обґрунтування необхідності поліпшення інвестиційного клімату шляхом створення сприятливих умов забезпечення привабливості транспортної галузі для залучення інвестицій представлено на рис. 5.

Узагальнені шляхи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем розвитку представлені на рис. 6.



Рис. 5. Обґрунтування доцільності створення сприятливих умов для залучення інвестицій в транспортну галузь України [розроблено автором]

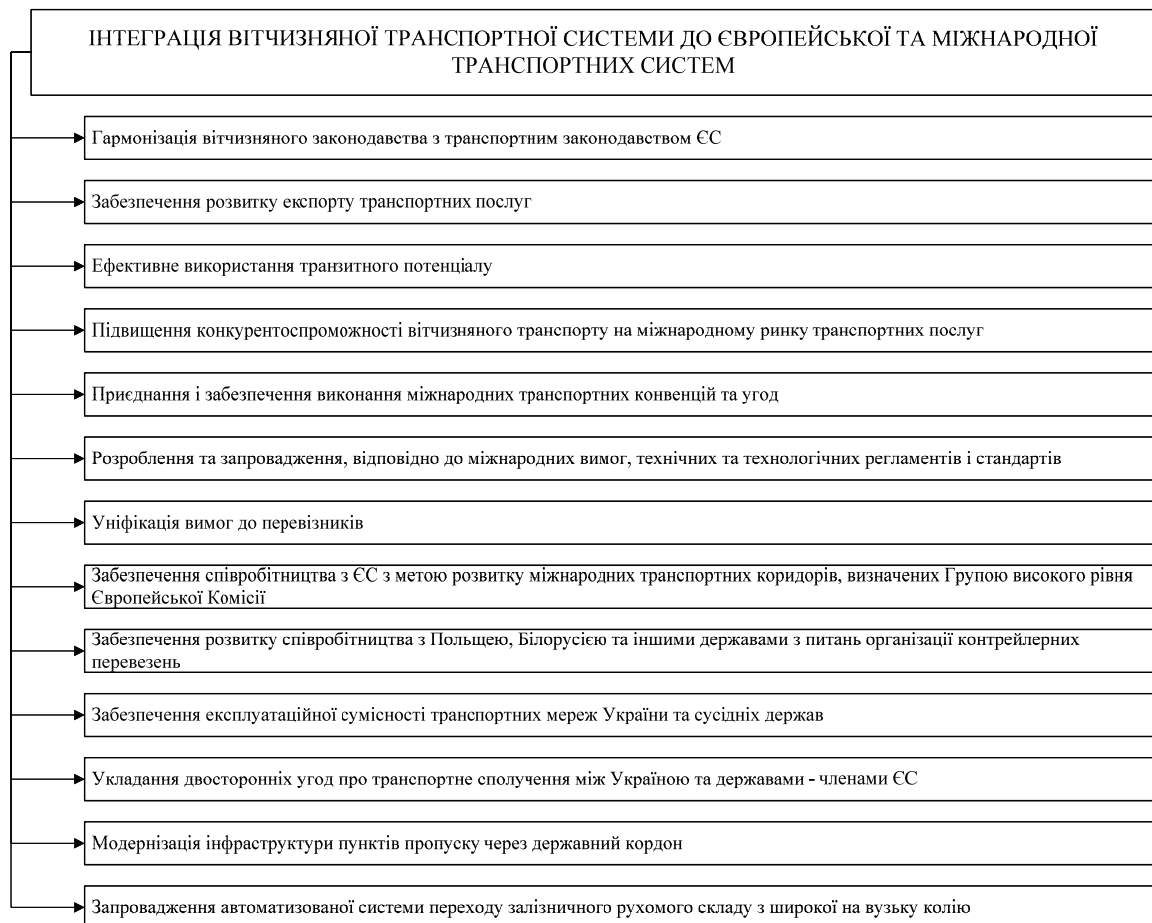


Рис. 6. Шляхи інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем [розроблено автором]

ВИСНОВКИ

В результаті досліджень стратегічної характеристики транспортно-дорожнього потенціалу національної економіки України, зроблені висновки, що транспортна інфраструктура задовольняє вантажоутворюючі підприємства транспортною продукцією, а об'єктивними складностями в функціонуванні транспортних підприємств є: значний фізичний та моральний знос рухомого складу, низький рівень якості та конкурентоспроможності транспортних послуг, низька адаптація до ринкових умов, відсутність дієвого механізму гармонізації вітчизняного транспортного законодавства до транспортного законодавства Європейського співтовариства тощо.

Список використаних джерел

1. Закон України «Про режим іноземного інвестування» від 19 березня 1996 р., № 94/96 – ВР; [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>
2. Розпорядження Кабінету Міністрів України. Про схвалення «Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>
3. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. №506–р. «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку

аеропортів на період до 2020 року». – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR080506.html.

4. Гордієнко І.В. Необхідність інтермодальності для ефективного функціонування транспортної системи України / І.В. Гордієнко // Формування ринкових відносин в Україні – 2011. – Вип. 4[119] – С. 123-128.

5. Гордієнко І.В. Розвиток змішаних перевезень як необхідна передумова глобалізації економіки / Гордієнко І.В.: матеріали II Всеукр. наук.-практ. конф. [Сучасні підходи до креативного управління економічними процесами], (Київ, 17-18 березня 2011р.) / Міністерство освіти і науки України, Національний авіаційний університет. – К.: НАУ, 2011. – С. 194-195.

6. Коба В.Г. Методичні підходи до визначення конкурентоздатності транспортних підприємств / В.Г. Коба, І.О. Лисак // Водний транспорт: збірник наукових праць. – 2005. – №4. – С. 102-110.

7. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційні кскастери як інструмент прискорення технологічного розвитку транспортної галузі України / Є.М. Сич, В.П. Ільчук // Вісник Чернігівського державного технологічного університету –2005. – № 24. – С. 5 – 14.

8. Сич Є.М. Закони економіки транспорту: монографія / Є.М. Сич, В.М. Кислий – Ніжин: Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 157 с.

СУХАРЕНКО

Тетяна Андріївна

Tanya_Suharenko@meta.ua

УДК 658.168.3:65.011.7:347.738

ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ДОСУДОВОЇ
САНАЦІЇ

СЕЙСЕБАЄВА

Наталія Григорівна

ECONOMIC ASPECTS OF PRETRIAL
REHABILITATION

студент, Запорізький національний університет

к.е.н., Запорізький національний університет

У статті розглянуто економічну сутність досудової санації, її роль для підприємства, переваги та недоліки а також етапи запровадження.

В статье рассмотрено экономическую сущность досудебной санации, её роль для предприятия, преимущества и недостатки а также этапы введения.

In the article the economic substance of pretrial rehabilitation, its role in the enterprise, the advantages and disadvantages and the stages of implementation.

Ключові слова: підприємство, санація, досудова санація, банкрутство

Ключевые слова: предприятие, санация, досудебная санация, банкротство

Keywords: company, readjustment, pretrial rehabilitation, bankruptcy

ВСТУП

Піддаючись впливу нестабільності зовнішнього середовища дуже велика кількість підприємств різних сфер діяльності на сьогодні потрапляють в кризові ситуації. Результатом цього є неспроможність сплачувати за рахунками, скорочення обсягів реалізації продукції та ін.. Саме за допомогою процедури санації підприємства можуть повернутися «до життя», відновити свою платоспроможність та адаптуватися до умов зовнішнього середовища. Поняття санації розглядали в своїх роботах Терещенко О., Самсонов Н., Бугасв В., Бланк І. та ін.

МЕТА РОБОТИ полягає у розгляді процесу досудової санації, виявлення недоліків та переваг даного процесу.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методологічною та інформаційною основою роботи є наукові праці, матеріали періодичних видань, ресурси Internet, нормативно-правові акти та Міжнародні стандарти аудиту.

При проведенні дослідження використано методи структурно-логічного аналізу та узагальнення економічних аспектів досудової санації.

РЕЗУЛЬТАТИ

Відповідно до статті 1 Закону України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом» досудова санація - це система заходів щодо відновлення платоспроможності боржника, які може здійснювати власник майна (орган, уповноважений управляти майном) боржника, інвестор, з метою запобігання банкрутства боржника шляхом реорганізаційних, організаційно-господарських, управлінських, інвестиційних, технічних, фінансово-економічних, правових заходів, відповідно до законодавства, до початку порушення провадження у справі про банкрутство [1].

З даного визначення визначаємо головну мету досудової санації - застосування певної системи заходів щодо фінансової стабілізації, оздоровлення підприємства та відновлення платоспроможності боржника і запобігання його банкрутства зацікавленими особами в результатах діяльності боржника. Ці заходи стосуються реорганізаційних, організаційно - господарських, управлінських, інвестиційних, технічних, фінансово - економічних, правових питань і проводяться згідно з чинним законодавством до початку порушення справи про банкрутство.

Законом визначено два шляхи відновлення платоспроможності боржника:

- санація до порушення справи про банкрутство (досудова санація);
- санація при порушенні провадження у справі про банкрутство [1].

У кожного з цих видів є спільна мета - дати можливість підприємству подолати кризу.

Основною відмінністю досудової санації і її головною перевагою, як можна зрозуміти з її назви, є те, що вона проводиться до відкриття господарським судом провадження у справі про банкрутство. В такому випадку публікується тільки оголошення про прийняття судом до розгляду заяви про затвердження плану санації боржника, що значно зменшує репутаційні втрати компанії в порівнянні з процедурою банкрутства.

Друга відмінність досудової санації, яке певним чином є її недоліком, - це те, що проведення досудової санації можливе лише за наявності письмової згоди власників боржника (органу, уповноваженого управляти майном боржника) і його кредиторів, загальна сума вимог яких перевищує 50% кредиторської заборгованості. Крім того, план проведення санації підлягає обов'язковому погодженню усіма забезпеченими кредиторами [2].

Якщо підприємство вирішило вдатися до заходів санації, то йому потрібно підготуватися до складного процесу управління. Такий процес включає наступні етапи:

1. Визначення доцільності і можливості проведення санації.
2. Обґрунтування концепції санації.
3. Визначення напрямків здійснення санації (рефінансування чи реорганізація).
4. Вибір форми санації. Форма санації безпосередньо характеризує той механізм, за допомогою якого досягаються її основні цілі. Ці форми обираються в рамках конкретного напрямку санації, обраного підприємством, з урахуванням особливостей його кризової ситуації.
5. Підбір санатора.
6. Підготовка бізнес-плану санації - основний документ, що визначає цілі і процес здійснення санації підприємства-боржника.
7. Затвердження бізнес-плану санації. Після розгляду проекту бізнес-плану санації з розрахунком її ефективності усіма зацікавленими сторонами (підприємством-боржником, його кредиторами і санаторами) він затверджується їх представниками і приймається до виконання.
8. Моніторинг реалізації заходів бізнес-плану санації. Такий моніторинг включається в систему поточного та оперативного фінансового контролінгу та забезпечується фінансовою службою підприємства [4].

Досудова санація здійснюється відповідно до плану санації, який, як і в випадку з судовою санацією, після його узгодження кредиторами, підлягає затвердженню господарським судом, який виносить відповідну постанову і одночасно встановлює мораторій на задоволення вимог кредиторів. На цьому участь господарського суду в процедурі досудової санації завершується.

Закон України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом» регламентує процедуру досудової санації у частині недопущення банкрутства боржника та вказує на такі позасудові заходи попередження [1]:

- власники підприємства, а також органи виконавчої влади та місцевого самоврядування повинні вживати своєчасних заходів для запобігання банкрутству підприємства;
- передбачається також можливість надання власниками майна чи кредиторами фінансової допомоги підприємству-боржнику на погашення зобов'язань та відновлення його платоспроможності;
- проведення досудової санації державних підприємств забезпечується коштами державних підприємств, Державного бюджету України та інших джерел фінансування.

Для того, щоб почати процес досудової санації, не потрібно мати стійкого рівня заборгованості. Ця межа не визначена законодавством на відміну від вимог для початку справи про банкрутство, де кордоном є заборгованість на рівні 300 мінімальних заробітних плат.

Крім того, витрати на проведення досудової санації є меншими, ніж на процедуру банкрутства боржника [3].

Таким чином, основними перевагами досудової санації є:

- ✓ невеликі репутаційні втрати;
- ✓ наявність мораторію для задоволення вимог кредиторів;
- ✓ мінімум втручання суду в процедуру санації;
- ✓ необов'язковість призначення керуючого санацією з числа арбітражних керуючих та можливість прийняття участі керівництвом компанії в процесі санації;
- ✓ велика свобода діяльності;
- ✓ менша вартість процесу відновлення платоспроможності;
- ✓ відсутність мінімальної суми заборгованості для введення процедури санації.

Досудову санацію краще починати при перших провісників банкрутства, адже в такому випадку коштів для оздоровлення підприємства значно більше, ніж при офіційному оголошенні початку справи про банкрутство, ініційованому кредиторами [2].

ВИСНОВКИ

Санація підприємства – досить складна й суперечлива процедура як з юридичного, так і з економічного боку. Сьогодні ця процедура, на жаль, не дуже відома, що є негативним фактором.

Досудова санація - це система заходів щодо відновлення платоспроможності боржника, які може здійснювати власник майна (орган, уповноважений управляти майном) боржника, інвестор, з метою запобігання банкрутства боржника шляхом реорганізаційних, організаційно-господарських, управлінських, інвестиційних, технічних, фінансово-економічних, правових заходів, відповідно до законодавства, до початку порушення провадження у справі про банкрутство. Головною метою досудової санації є застосування певної системи заходів щодо фінансової стабілізації, оздоровлення підприємства та відновлення платоспроможності боржника і запобігання його банкрутства зацікавленими особами в результатах діяльності боржника.

В Україні існує певна законодавча база, яка регламентує процес проведення санації підприємства, але в деяких моментах воно потребує доопрацювання та коригування. Отже, подальший розгляд даного питання вкрай необхідний та цікавий для вітчизняної економіки.

Список використаних джерел

1. Верховна Рада України. Закон України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом» № 1404-VIII від 02.06.2016 [Електронне видання]: - Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2343-12>
2. Канцурак О. Досудова санація як засіб уникнення банкрутства підприємства: переваги над судовою санацією / О. Канцурак / [Електронне ресурс]: - Режим доступу: http://protokol.com.ua/ua/dosudova_sanatsiya_yak_zasib_uniknennya_bankrutstva_pidpriemstva_perevagi_nad_sudovoyu_sanatsieyu

3. Поддєрьогін А.М., Буряк Л.Д., Нам Г.Г., Павліковський А.М., Павловська О.В., Потій В.З., Куліш А.П., Терещенко О.О., Шульга Н.П., Булгакова С.А. Фінанси підприємств: Підручник / Керівник авт. кол. і наук. ред. проф. А. М. Поддєрьогін. 3-тє вид., перероб. та доп. - К.: КНЕУ, 2000. - 460 с., іл. ISBN 966-574-010-5

4. Складання плану санації: Центр комерційного права / Складання плану санації методичні рекомендації та практичні поради [Електронне видання]: - Режим доступу: http://www.commerciallaw.com.ua/attachments/article/299/ABC_15_2013.pdf