

транспорта // Автотранспортное предприятие. 2006. №7. С. 15-21. **7. Улицкий М.П., Хмельницкий А.Д.** Стратегия развития грузового автомобильного транспорта в крупных городах // Автотранспортное предприятие. 2005. № 8. С. 4-11. **8. Хмельницкий А.Д.** Развитие рынка грузовых перевозок // Грузовое и пассажирское автохозяйство. 2007. № 7. С. 50-55. **9. Чернюк Л. Г.** Транспорт і регіональні системи продуктивних сил України: монографія / Л. Г. Чернюк, Т. В. Пепа, О. М. Ярош; за ред. Л. Г. Чернюк. – К.: Наук. світ, 2003.– 182 с. **10.** Державна служба статистики України: [електронний ресурс] // Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/> **11.** Регіони України, 2012 Частина II: стат. збірник/ Держ. ком. статистики України; за ред. О.Г. Осауленка. – К., 2012. – 801 с. **12. Голиков А. П., Дейнека А. Г., Казакова Н. А.** Размещение производительных сил и регионалистика. Учебное пособие. – Харьков: ООО «Олант», 2005 – 320 с.

Надійшла до редакції 10.04.2013

УДК 338.47

Регіональна асиметрія розвитку інфраструктури вантажного транспорту в Україні / Жовтяк Г. А. // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Актуальні проблеми управління та фінансово-господарської діяльності підприємства – Харків: НТУ «ХПІ». – 2013. – № 24(997). – С. 40–48. – Бібліогр.: 12 назв.

Принимая в расчет основные структурные показатели деятельности предприятий по их размерам, а именно: доли объемов реализованной продукции крупными, средними и малыми предприятиями в общем объеме реализованной продукции по региону, и учитывая результаты проведенного анализа и обработки экспертных оценок, была выявлена региональная асимметрия развития инфраструктуры грузового транспорта в Украине.

Ключевые слова: инфраструктура, грузовые перевозки, транспорт, транспортная региональная структура.

Taking into account basic structural performance indicators of enterprises according to their size, namely: the fate of sales large, medium and small enterprises in the total volume of sales in the region, and given the results of the analysis and processing of expert estimates, the regional asymmetry of cargo transport infrastructure in Ukraine was discovered.

Key words: infrastructure, freight, transport, transport regional structure.

УДК 338.47

О. В. ЗАГРЕБАЛЬНА, студентка, НТУ «ХПІ»

ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ ПОЛІТИКИ ФІНАНСУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ КОМПАНІЙ У СФЕРІ АВТОМОБІЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

В статті проводиться порівняльний аналіз політики фінансування у автомобілебудівній промисловості. Визначається структура капіталу певних підприємств, а також форми запозиченого капіталу, що вони використовують. Зроблені висновки щодо визначення найбільш поширених форм та причин такого вибору.

Ключові слова: політика фінансування, автомобільна промисловість, структура капіталу, власний капітал, запозичений капітал

Вступ. У даній статті буде проведено аналіз десяти європейських компаній, що виробляють автомобілі. Основними моментами буде визначити,

яка структура капіталу та які форми запозиченого капіталу переважають зараз у даній сфері. Виявлення причин тенденцій дозволить виявити, який ризик несуть компанії на сьогоднішній день.

Актуальність дослідження. Для прийняття важливих рішень кожній компанії необхідно вміти керувати ризиками. На сьогоднішній день у нестабільному ринковому середовищі фінансові ризики мають дуже важливе значення. За допомогою фінансових даних компаній за 2012 рік можна простежити сучасні тенденції у політиці фінансування міжнародних компаній та визначити ризики, які з цим пов'язані.

Мета. Метою даної роботи є знаходження спільних тенденцій та відмінностей у політиці фінансування міжнародних компаній у сфері автомобілебудування.

Виклад основного матеріалу. Міцність конкурентної позиції компанії прямо залежить від структури її капіталу. Фірми прагнуть до створення конкурентних переваг з метою отримання прибутку. Висока норма доходності приваблює конкурентів. Рішення нових гравців про вступ у галузь залежить від того, наскільки фірма забезпечена ресурсами, у першу чергу фінансовими.

Для зменшення ризиків та можливості адаптуватися до різних умов на ринку необхідно мати певний рівень гнучкості. Вона досягається формуванням структури капіталу, що дозволяє зменшувати або збільшувати долі різних фінансових інструментів залежно від тенденцій на ринку капіталу. Прикладом негнучкості може бути довгострокове позичання без права на дострокове погашення.

Асиметричність інформації – найважливіша причина залежності стратегії компанії та вартості її акцій від рішення щодо фінансування. Ця асиметрія у більшості випадків працює проти компанії, так як інвестори переконані, що якщо є інформація, яку вони не отримали, ця інформація негативного характеру. Тому програма формування програма формування міцних відносин з інвесторами може зіграти неоціниму роль в успішній реалізації корпоративної стратегії, якщо її результатом стануть доступність та вигідні умови фінансування для здійснення привабливих інвестиційних проектів компанії.

Реальний ринок капіталу не завжди є ефективним, компанії платять податки та несуть серйозні втрати, попадаючи до трудного фінансового

становища. Твердження про те, що вартість компанії визначається грошовими потоками, що генерують її активи, а не тим, як ці активи фінансуються, – це ключ до ефективного управління вартістю. Вартість компанії у першу чергу визначається лівою частиною балансу.

Під оптимальною структурою капіталу звичайно розуміють таку комбінацію цінних паперів, що максимізують ринкову вартість фірми, а це означає, що вона володіє найбільшою привабливістю для інвесторів. Проблема планування має дві складові: перша – це відношення боргу та власних коштів, що використовуються для фінансування активів, друга – вибір певних фінансових інструментів для залучення капіталу. У даній статті буде розглянуто саме другу складову планування структури капіталу у автомобілебудівній промисловості.

Для визначення структури капіталу буде визначено розмір власних та запозичених коштів, а також їх співвідношення – коефіцієнт заборгованості. Також буде розглянуто основні форми запозиченого капіталу.

Автомобільна промисловість – галузь транспортного машинобудування, що виробляє моторизовані нерейкові транспортні засоби, зокрема легкові автомобілі, вантажні автомобілі а також автобуси, мотоцикли, тролейбуси, трактори й інші. До галузі входять підприємства, котрі займаються дизайном, конструюванням, виробництвом, маркетингом та продажем моторизованих засобів транспорту.

Для аналізу політики фінансування у промисловості автомобілебудування було обрано країни Європи, а саме: Італію, Німеччину, Францію, Швецію, Чехію, Іспанію та Росію. На табл. 1 приведено перелік компаній, а також інформацію щодо структури капіталу та форми запозиченого капіталу, що ними використовуються найбільше.

Компанії розташовані у порядку спадання коефіцієнта заборгованості, тобто компанії Seat, Fiat та Peugeot демонструють найбільшу частку запозиченого капіталу, що означає більший ризик. Навпаки, компанії Audi, Skoda та Renault демонструють менші ризики. Також можна зазначити, що коефіцієнт у всіх компаній перевищує одиницю, що означає перевищення частки запозиченого капіталу у всіх виробників автомобілів, приведених вище.

Таблиця 1. Структура капіталу компанії автомобільної промисловості Європи (за даними на 2012 р.)

| Назва компанії | Країна | Власний капітал, млн. € | Запозичений капітал, млн. € | Коефіцієнт заборгованості | Основні форми запозиченого капіталу |
|----------------|----------|-------------------------|-----------------------------|---------------------------|---|
| Seat | Іспанія | 642,5 | 3699,6 | 5,76 | Лізинг, облігації |
| Fiat | Італія | 25820 | 143716 | 5,57 | Облігації, банківські кредити |
| Peugeot | Італія | 10 557 | 54 246 | 5,14 | Облігації, довгострокові банківські кредити, лізинг, депозити клієнтів |
| BMW | Германія | 30402 | 101448 | 3,34 | Облігації, банківські кредити, комерційні векселі, депозити клієнтів |
| Volkswagen | Германія | 66530 | 208429 | 3,13 | Облігації та векселі, банківські кредити, депозитний бізнес |
| AvtoVAZ | Росія | 796,3 | 2470,1 | 3,10 | Акції, банківські кредити |
| Volvo | Швеція | 9163,6 | 20466,5 | 2,23 | Облігації, банківські кредити, депозити клієнтів |
| Renault | Франція | 24567 | 48367 | 1,97 | Облігації, запозичення у кредитних установах, акції з правом погашення, депозити клієнтів |
| Skoda | Чехія | 3545,3 | 6239,5 | 1,76 | Депозити клієнтів, облігації |
| Audi | Германія | 15033 | 25393 | 1,69 | Лізинг, аванси за контрактом |

Також потрібно звернути увагу на найбільш поширені форми запозиченого капіталу.

Облігація – емісійний цінний папір, що засвідчує внесення його власником грошових коштів і підтверджує зобов'язання відшкодувати йому номінальну вартість цього цінного паперу в передбачений в ньому строк з виплатою фіксованого відсотка. Те, що більшість компаній обрала використовувати облігації, свідчить про те, що вони мають високий кредитний рейтинг та стабільні обігові кошти. Перевагою використання облігації є те, що згідно з між

народними стандартами фінансової звітності, на суму витрат по виплаті відсотків за облігаціями зменшується прибуток, що підлягає оподаткуванню. Всі компанії, крім AvtoVAZ, надають перевагу облігаціям над акціями через те, що вони не дають права власності у товаристві.

Банківський кредит – це кошти, що надаються банками підприємствам у позику на визначений строк для цільового використання та під процент. Один з найдорожчих видів запозиченого капіталу, але найпростіший у отриманні.

Депозит клієнта – це кошти, оплачені клієнтом, до того, як компанія надала товари та послуги. Зручність полягає у тому, що немає необхідності віддавати запозичені кошти у вигляді готівки та інших швидко ліквідних активів. Борг повинен бути сплаченим за допомогою товарів та послуг. Недоліком є ризик значної підвищення ціни на власний товар у даний строк.

Також був проведений аналіз найбільш популярних форм запозиченого капіталу, а саме яку частку вони займають у загальному обсязі фінансових зобов'язань компанії. Результати на прикладі компанії Volkswagen, Seat та Volvo приведено у табл. 2.

Таблиця 2. Частка форм запозиченого капіталу у загальних фінансових зобов'язаннях

| Компанія | Volkswagen | Seat | Volvo |
|--------------------------------------|------------|-------|-------|
| Фінансові зобов'язання млн. € | 30412 | 33021 | 1485 |
| Облігації, % | 24,42 | 52,35 | 0,03 |
| Банківські кредити, % | 15,11 | | |
| Депозити клієнтів, % | 33,13 | 21,79 | |
| Лізинг, % | | | 0,96 |
| Векселі, % | 15,05 | | |
| Запозичення у кредитних установах, % | | 18,69 | |
| Компанія | Volkswagen | Seat | Volvo |
| Фінансові зобов'язання млн. € | 30412 | 33021 | 1485 |
| Облігації, % | 24,42 | 52,35 | 0,03 |
| Банківські кредити, % | 15,11 | | |
| Депозити клієнтів, % | 33,13 | 21,79 | |
| Лізинг, % | | | 0,96 |
| Векселі, % | 15,05 | | |
| Запозичення у кредитних установах, % | | 18,69 | |

З даної таблиці бачимо, що навіть у процентному відношенні компанії надають перевагу облігаціям та іншим цінним паперам. Також депозити клієнтів

використовуються у досить значному обсязі. Банківський кредит не займає значної частки серед даних компаній.

Висновки. У даній роботі було виявлено, що європейські компанії у автомобільній сфері віддають перевагу мати більшу частку запозиченого капіталу, ніж власного. Найпоширенішою формою запозиченого капіталу є облигація, також з'явилася тенденція використовувати депозит клієнта. Банківський кредит через його високу вартість стає менш популярним. Компанії, які було проаналізовано у даній статті, мають схильність до високих ризиків.

Список літератури. 1. Бридин Є. Активізація фінансових результатів як чинник розвитку машинобудування // Економіст. – 2001. – №10. – С. 30-33. 2. Модильяни Ф., Миллер М. Скільки стоить фірма? М.: Дело. 1999. 3. Myers S. C. The Search for Optimal Capital Structure / Financial Strategy Adding Stakeholder Value. Ed Rutterford J.: John Wiley and Sons, 1998. 4. А.М. Поддєрьогін Фінанси підприємств: підручник – К.: КНЕУ, 2004. – 546 с. 5. Терещенко О.О. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання: навч. посібник / О.О. Терещенко. – К.: КНЕУ, 2003. – 554 с. 6. S.A. Ross, R.W. Westerfield, J.Jaffe. Corporate finance – IRWIN, 1996. – 899 p.

Надійшла до редакції 10.04.2013

УДК 338.47

Порівняльний аналіз політики фінансування міжнародних компаній у сфері автомобільної промисловості / Загребальна О. В. // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Актуальні проблеми управління та фінансово-господарської діяльності підприємства – Харків: НТУ «ХПІ». – 2013. – № 24(997). – С. 48–53. – Бібліогр.: 6 назв.

В статті проводиться сравнительный анализ политики финансирования в автомобилестроительной промышленности. Определяется структура капитала конкретных предприятий, а так же формы заимствованного капитала, которые они используют. Сделаны выводы относительно определения наиболее распространенных форм и причин такого выбора.

Ключевые слова: политика финансирования, автомобильная промышленность, структура капитала, собственный капитал, заимствованный капитал

In the article comparative analysis of financial policy in the automobile industry is conducted. The capital structure and also the forms of borrowed capital of the certain enterprises are defined. The conclusion about the most widespread forms and the reasons why they are chosen are defined.

Keywords: financial policy, automobile industry, capital structure, owned capital, borrowed capital

УДК 658.7:004

А. Б. ЗУБКОВА, канд. екон. наук, доц., НТУ «ХПІ»;

О. В. ПОВОЛОЦЬКА, студентка, НТУ «ХПІ».

ВИКОРИСТАННЯ СУЧАСНИХ КОМУНІКАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ В УПРАВЛІННІ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАВАННЯ

В роботі проведено огляд сучасних комунікаційних технологій, що використовуються в управлінні ланцюгами постачання, зокрема: технології штрих-кодування, радіочастотної ідентифікації, супутникового GPS моніторингу, мобільного зв'язку, електронного обміну даними, хмарних