

нову якого покладено критерій соціальної ефективності та систему відповідних показників, синтезованих в єдиний інтегральний показник ефективності інноваційної діяльності, що підпорядковуються поставленій меті оцінки та забезпечують адекватність й об'єктивність її результатів.

**Список літератури:** 1. Інноваційні процеси в змішаній економіці: монографія у 2-х т. / В. Г. Федоренко [та ін.]; під ред. В. Г. Федоренка, Н. П. Денисенко. – К.: Пік ДСЗУ, 2008. – Т.1. – 194 с. 2. Левченко Н. М. Аналіз ефективності інноваційної діяльності підприємств / Н. М. Левченко, Д. К. Носенко // Вісник Хмельницького національного університету. – 2009. – № 2. – Т.1. – С. 138–142. 3. Каракай Ю. В. Маркетинг інноваційних товарів: монографія / Ю. В. Каракай. – К.: КНЕУ, 2005. – 226 с. 4. Шилець О. П. Професійний аудит як засіб мобілізації персоналу в умовах світової економічної кризи. [Електронний ресурс] / О. П. Шилець // Регіональні аспекти розвитку продуктивних сил України. – 2010. – №15. – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Rarpsu/2010\\_15/Shilec%27.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Rarpsu/2010_15/Shilec%27.pdf). 5. Пасека С. Р. Управління персоналом та інноваційна стратегія підприємства / С. Р. Пасека // Вісник Черкаського університету. – 2009. – №153. – С. 109-116.

Надійшло до редколегії 24.02.2012

**УДК 656.073:658.153**

*Є.В. ДУБРОВСЬКА*, к.е.н., доц., ХНУБА, Харків

### **ГАЛУЗЕВА СПЕЦИФІКА ПРОЦЕСІВ ФОРМУВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ ОБОРОТНИХ КОШТІВ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ВАНТАЖНОГО АВТОТРАНСПОРТУ**

В статті представлено галузеву специфіку процесів формування та використання оборотних коштів на підприємствах вантажного автотранспорту.

В статті представлені отраслевую специфіку процессов формирования и использование оборотного средства на предприятиях грузового автотранспорта.

In article the Industry-specific processes of formation and use working capital of the cargo motor transportation enterprises is presented.

**Ключові слова:** оборотні кошти, підприємства вантажного автотранспорту.

**Вступ.** У сучасних умовах для багатьох вітчизняних підприємств вантажного автотранспорту типовим наслідком кризових явищ їх економічного розвитку є гостра нестача оборотних коштів, яка супроводжується низьким та нераціональним рівнем їх використання. Аналіз останніх досліджень та публікацій в царині цієї проблематики свідчить, про те, що не-

зважаючи на наявність чималої кількості наукових розробок з вищезазначеної проблематики, аналіз напрацювань зарубіжних і вітчизняних фахівців [1–11] дозволяє зробити висновок про існування проблеми, пов'язаної з відсутністю положень щодо галузевої специфіки процесів формування та використання оборотних коштів на підприємствах вантажного автотранспорту.

**Постановка завдання.** Враховуючи теоретичні надбання в питанні методології управління оборотними коштами, в статті ставиться за мету систематизувати галузеву специфіку процесів формування та використання оборотних коштів на підприємствах вантажного автотранспорту.

**Методологія.** Методичною основою, що дозволяє встановити галузеву специфіку процесів формування та використання оборотних коштів підприємств вантажного автотранспорту виступають методи аналізу, синтезу, дедукції та індукції.

**Результати дослідження.** Управління оборотними коштами підприємства пов'язане з конкретними особливостями формування його операційного циклу, що являє собою період повного обороту всієї суми оборотних коштів, у процесі якого відбувається зміна окремих їх елементів та характеризує проміжок часу між придбанням виробничих запасів та отриманням грошових коштів від надання послуг з транспортування вантажів. Постійний процес кругообігу оборотних коштів має наступний вигляд [1, с.7]: грошові кошти та їх еквіваленти – запаси сировини, матеріалів, напівфабрикатів – запаси готової продукції – дебіторська заборгованість – грошові кошти та їх еквіваленти.

В силу фундаментальних особливостей діяльності підприємств вантажного автотранспорту, а саме, відсутності готової продукції у структурі оборотних коштів, оскільки не створюється новий продукт у вигляді особливої речі, тобто продукцією є само переміщення, а виробництво та споживання співпадають у часі та просторі й являють собою єдиний та одночасний процес, безперервний процес кругообігу оборотних коштів на вищезгаданих підприємствах модифікується та має наступний вигляд: грошові кошти та їх еквіваленти – запаси паливно-мастильних матеріалів та запасні частини для ремонту вантажних транспортних засобів – дебіторська заборгованість – грошові кошти та їх еквіваленти. Цікавою та прагматичною є точка зору М.С. Дороніної, Л.С. Мартюшевої, Д.А. Горового, які стверджують, що невиправданим є об'єднання управління всіма елементами оборотних коштів у єдиний комплекс та пояснюють це тим, що окремі

елементи оборотних коштів підприємства функціонують у різних сферах: виробництва, обігу та у сферах виробництва й обігу, не пов'язаних з основним напрямом діяльності підприємства, оскільки питання управління оборотними коштами у сфері виробництва істотно відрізняються від управління у сфері обігу [2, с.23].

Обґрунтування даного твердження знаходить своє відображення у різновекторному цільовому спрямуванні управління окремими структурними елементами оборотних коштів, оскільки: метою управління грошовими коштами є забезпечення збалансованості їх потоків, що надає можливість підтримувати достатній рівень платоспроможності, фінансової стійкості підприємства та отримання доходу від тимчасово вільних грошових коштів [3, с.52; 4, с.3], метою управління дебіторською заборгованістю є оптимізація її розміру та строків її інкасації [5, с.14], управління запасами має на меті забезпечення безперебійного здійснення процесу виробництва й реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) та мінімізацію поточних витрат на їх обслуговування на підприємстві [5, с.14].

Управління процесами формування та використання оборотних коштів повинно базуватися на ґрунтовному та всебічному вивченні його елементів. Процеси управління оборотними коштами та пріоритетність управління їх окремими структурними елементами безпосередньо залежать від галузевої специфіки діяльності підприємств. Тому для формування комплексних та обґрунтованих висновків щодо пріоритетності управління окремими елементами оборотних коштів підприємств вантажного автотранспорту доцільно визначити особливості їх діяльності.

Дослідження наукових праць [6; 7; 8; 9] вітчизняних вчених та практиків у галузі управління діяльністю підприємств вантажного автотранспорту дозволило виділити та систематизувати особливості даної галузі з позиції різних аспектів діяльності. Таким чином, можна зробити висновок, що підприємствам вантажного автотранспорту притаманна низка особливостей, які визначають специфіку діяльності підприємств, що в ній функціонують з різних аспектів діяльності: екологічного, виробничого, технічного, обліку витрат, ціноутворення, формування та використання оборотних коштів. Дані особливості визначатимуть також особливості управління оборотними коштами та окремими їх складовими елементами: короткий цикл відтворення оборотного капіталу сприяє розширеному відтворенню, здебільшого екстенсивним шляхом розвитку, що забезпечує стабільний рівень прибутку без зміни характеристик елементів оборотних коштів; відсу-

тність у структурі оборотних коштів готової продукції, товарів впливає на загальний обсяг фондів обігу, так і на їхню структуру – висока питома вага фондів обігу у структурі оборотних коштів; безперервний процес кругообігу оборотних коштів на підприємствах вантажного автотранспорту модифікується та має наступний вигляд: грошові кошти та їх еквіваленти – запаси паливно-мастильних матеріалів та запасні частини для ремонту вантажних транспортних засобів – дебіторська заборгованість – грошові кошти та їх еквіваленти; висока динаміка трансформації структурних елементів оборотних коштів у зв'язку з коротким циклом відтворення оборотного капіталу. Базуючись на специфічних особливостях діяльності підприємств вантажного автотранспорту, дослідимо структуру оборотних коштів вищезазначених підприємств на основі аналізу статистичної інформації. Детальний аналіз структури оборотних коштів підприємств вантажного автотранспорту представлено у табл. 1.

Характерологічні особливості формування структури оборотних коштів на підприємствах вантажного автотранспорту виявляються у тому, що основним структурним елементом оборотних коштів є поточна дебіторська заборгованість, частка якої становить 73,68 – 80,06%. Значна величина дебіторської заборгованості кількісно характеризує ступінь незавершеного кругообігу, тобто ступінь порушення вартісного механізму відволікання оборотного капіталу, а по суті й відтворювального процесу. На підприємствах вантажного автотранспорту відсутня готова продукція, оскільки не створюється новий продукт у вигляді особливої речі, тобто продукцією є само переміщення, і, як наслідок, відсутнє незавершене виробництво у структурі оборотних коштів, оскільки виробництво та споживання співпадають у часі та просторі й являють собою єдиний та одночасний процес.

Частка виробничих запасів (паливно-мастильні матеріали, запасні частини для ремонту транспортних засобів) в загальній структурі оборотних коштів посідає незначне місце (9,30 – 13,25%). Витрати майбутніх періодів в загальній структурі оборотних коштів займають близько 2,34 – 5,69%. Грошові кошти та їх еквіваленти для підприємств вантажного автотранспорту є дефіцитом, їх питома вага у структурі оборотних коштів коливається на рівні 7,33 – 8,26%, такий дефіцит пояснюється тим, що одним з важливих джерел надходження грошових коштів є вчасні платежі дебіторів. Недостатня кількість грошових коштів призводить до того, що підприємство не може розрахуватися з контрагентами, тобто втрачає платоспроможність, що, в свою чергу, знижує конкурентоздатність на ринку транс-

портних послуг. Надмірна ж кількість грошових коштів призводить до втрати прибутку, який можна отримати від вкладання тимчасово вільних грошових коштів в прибуткові інструменти фінансового ринку. Таким чином, як недостатня, так і надлишкова кількість грошових коштів в обороті підприємства зменшує ефективність його функціонування [4, с.1].

Таблиця 1 - Структура оборотних коштів підприємств вантажного автотранспорту

Елементи оборотних коштів	Роки								Базисний темп приросту, %
	2008		2009		2010		2011		
	млн.грн.	%	млн.грн.	%	млн.грн.	%	млн.грн.	%	
Оборотні кошти, всього	49,308	100	83,073	100	189,780	100	193,046	100	–
у тому числі:									
<b>Оборотні фонди, всього</b>	<b>6,637</b>	<b>13,46</b>	<b>13,018</b>	<b>15,67</b>	<b>35,944</b>	<b>18,94</b>	<b>23,107</b>	<b>11,97</b>	<b>-11,07</b>
у тому числі:									
- виробничі запаси	4,586	9,30	9,811	11,81	25,146	13,25	18,590	9,63	3,55
- незавершене виробництво	–	0	–	0	–	0	–	0	–
- витрати майбутніх періодів	2,051	4,16	3,207	3,86	10,798	5,69	4,517	2,34	43,75
<b>Фонди обігу, всього</b>	<b>42,671</b>	<b>86,54</b>	<b>70,055</b>	<b>84,33</b>	<b>153,836</b>	<b>81,06</b>	<b>169,939</b>	<b>88,03</b>	<b>1,72</b>
у тому числі:									
- готова продукція	–	0	–	0	–	0	–	0	–
- дебіторська заборгованість	39,057	79,21	63,194	76,07	139,830	73,68	154,553	80,06	1,07
- грошові кошти та їх еквіваленти	3,614	7,33	6,861	8,26	14,006	7,38	15,386	7,97	8,73

Ґрунтуючись на вищенаведених статистичних даних, можна констатувати, що домінуючою та перманентно зростаючою структурною складовою оборотних коштів є дебіторська заборгованість, яка потребує ефективного управління, оскільки при динамічній зміні умов зовнішнього середовища, особливо у період кризових та посткризових явищ своєчасне, збалансоване та ефективне управління дебіторською заборгованістю є обов'язковою умовою фінансової стійкості та стабільності підприємств вантажного автотранспорту, адже, рівень дебіторської заборгованості у структурі оборотних коштів характеризує результати фінансово-господарської діяльності підприємства вантажного автотранспорту, створює економічне підґрунтя для забезпечення платоспроможності та фінансової стійкості підприємства. Оскільки, чим швидше оборотні кошти підприємства здійснюють перехід з однієї фази в іншу, чим менше часу вони затримуються у

сфері виробництва та обігу, тим вищий рівень ефективності їх використання [9, с.14].

**Висновок.** Дослідження галузевої специфіки процесів формування та використання оборотних коштів дозволило окреслити коло проблем на підприємствах вантажного автотранспорту, серед яких нагальними є: нераціональна структура оборотних коштів; незваженість політики управління запасами; неефективність кредитної політики підприємств вантажного автотранспорту; недостатньо зважена політика управління грошовими коштами та їх еквівалентами. Можна зробити висновок, що єдиного механізму управління оборотними коштами не існує в силу різновекторного характеру, цільового призначення та специфіки формування окремих структурних елементів оборотних коштів, що потребують індивідуалізації управління, що знайде своє відображення у подальших дослідженнях.

**Список використаних джерел:** 1. *Абубакер А. О.* Механізм управління оборотними коштами промислового підприємства : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами» / А. О. Абубакер. — Маріуполь, 2009. — 20 с. 2. *Дороніна М. С.* Управління рухом оборотного капіталу підприємства : [монографія] / М. С. Дороніна, Л. С. Мартюшева, Д. А. Горовий. — Запоріжжя : ХНАДУ, 2009. — 196 с. 3. *Шубіна С. В.* Напрямки управління грошовими потоками підприємства: теоретичні аспекти / С. В. Шубіна, М. Ю. Авакян // Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики. — 2008. — № 2 (5). — С. 52 – 55. 4. *Бойко В. В.* Удосконалення управління оборотними коштами на підприємствах автомобільного транспорту : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.06.02 «Підприємництво, менеджмент та маркетинг» / В. В. Бойко. — Київ, 1999. — 18 с. 5. *Кравченко М.* Управління фінансово-економічною підсистемою підприємства / М. Кравченко // Схід. — 2009. — № 9. — С. 13 – 16. 6. *Дяченко Т. О.* Визначення конкурентоспроможності автотранспортних підприємств та стратегії її підвищення : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : 08.07.04 «Економіка транспорту і зв'язку» / Т. О. Дяченко. — Київ, 2002. — 19 с. 7. *Слободяник Ю. Б.* Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах: [монографія] / Ю. Б. Слободяник. — Суми : УАБС НБУ, 2007. — 162 с. 8. *Слободяник Ю. Б.* Фінансовий механізм функціонування підприємств пасажирського автотранспорту в сучасних умовах : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.04.01 «Фінанси, грошовий обіг і кредит» / Ю. Б. Слободяник. — Суми, 2005. — 21 с. 9. *Уткіна М. М.* Планування дебіторської заборгованості в умовах вантажних автотранспортних підприємств: дис. ... канд. екон. наук : 08.06.01 / Уткіна Марина Миколаївна. — К., 2005. — 206 с.

Надійшло до редколегії 24.02.2012

*В. О. САМБОРСЬКИЙ*, ст. викл. ННІ ПМК ХНУВС, Харків

## **ФАКТОРИ ВПЛИВУ ТА СТАН ЕНЕРГОЕФЕКТИВНОСТІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ**

В статті розглядається енергоефективність національної економіки, виділяються фактори впливу на підвищення її енергоефективності. Аналізуються особливості впливу кожного з факторів.

В статье рассматривается энергоэффективность национальной экономики, выделяются факторы влияния на повышение ее энергоэффективности. Анализируются особенности влияния каждого из факторов.

In the article is considered the efficiency of the nation economy. The impact on improving its energy efficiency is highlighted. The features of the impact of each factor is analysed.

**Ключові слова:** енергоефективність, галузь, структура, енергетичні ресурси, фактори, споживання.

**Вступ.** На фоні збереження залежності національної економіки від імпорту енергоносіїв, з одного боку, а також зростання цін на дані ресурси, з другого, для сталого економічного розвитку національної економіки вкрай важливою постає проблема ефективного використання енергоресурсів. Рішення даної проблеми пов'язано не тільки з забезпеченням енергетичної безпеки країни, але також, з підвищенням добробуту регіонів країни та забезпечення добробуту його населення. Орієнтирами для проведення аналізу стану енергоефективності національної економіки можуть бути розвинені країни світу, наприклад країни ЄС. Після енергетичної кризи 70 – х років 20 ст., дані країни почали реалізацію програм з енергоефективності. З часом, підвищення енергоефективності економік даних країн принесло важливу економію енергоресурсів. Особливо це помітно сьогодні, коли споживання енергоресурсів в світі невпинно зростає, і як наслідок, підштовхуючи світові ціни на енергоресурси.

**Постановка задачі.** Оскільки на становлення національної економіки, на відміну від країн ЄС, впливали і продовжують впливати не тільки економічні фактори, але і неекономічні, то зрозуміло, що і підвищення енергоефективності національної економіки потребує аналізу і використання всього комплексу факторів, які можуть вплинути на енергоефективність.