

відповідності до принципу обачності; укрупненні розділів для запобігання надмірної деталізації; доповненні форм фінансової звітності відносними показниками структури.

Список літератури

1. Гадзевич О.І. Основи економічного аналізу і діагностики фінансово-господарської діяльності підприємства. – К.: Кондор, 2004. – 178с.
2. Басовский Л.Е., Басовская М.В. Комплексный анализ хозяйственной деятельности. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 366с.
3. Балдин К.В., Уткин В.Б. Информационные системы в экономике: Учебник. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2005. – 395с.
4. Соколова Г.Н. Информационные технологии экономического анализа / Г.Н. Соколова. – М.: Экзамен, 2002. – 320с.
5. Информационные системы / Петров В.Н. – СПб.: Питер, 2002. – 688с.

Рассмотрена совокупность основных составных элементов информационного обеспечения анализа финансового состояния предприятия: информационная система, информационные технологии и коммуникативная среда. Выделены основные характерные черты каждого элемента и рассмотрена их взаимосвязь.

Complex of the main constituents of informational support of enterprise's financial state analysis is examined: informational system, informational technologies and communicative environment. The main features of each element and their interrelation are distinguished.

УДК 338.47

О.Є. Висока, аспірант

Кіровоградський національний технічний університет

Проблеми формування тарифів на послуги міського пасажирського автомобільного транспорту

У статті досліджено проблеми формування тарифів на послуги міського пасажирського автомобільного транспорту. На основі проведеного дослідження визначено заходи покращення фінансового стану та поліпшення умов діяльності підприємств міського транспорту в умовах державного регулювання тарифів. Запропоновано напрями удосконалення методики формування тарифів, що спрямовані на забезпечення збалансування інтересів суб'єктів пасажирських перевезень.

підприємства пасажирського транспорту, тарифи, тарифна політика, собівартість, регулювання, методика, формування тарифів

Пасажирські автомобільні перевезення мають важливе соціальне значення – виробництво, суспільно-політичне і культурне життя пов'язані з переміщенням людей, і в той же час є практичним обов'язковим елементом виробничої структури міського господарства.

Сучасний ринок міського пасажирського автомобільного транспорту складається з перевезення пасажирів автобусами, на таксі та легковими автомобілями на замовлення. Перевезення пасажирів автобусами на маршруті загального користування здійснюється у трьох відокремлених режимах: звичайному, експресному, маршрутного таксі.

Однією з головних умов раціональної організації діяльності транспорту і його прибутковості є обґрунтоване, якісне та планомірне планування цін на транспортні послуги, тобто визначення тарифу.

Забезпечення попиту і пропозиції на ринку пасажирського транспорту досягається через економічно обґрунтоване ведення тарифної політики транспортними підприємствами. Формування тарифів – це достатньо складне завдання, що потребує комплексного розгляду.

Проблеми тарифоутворення підприємств висвітлені в працях: А.Г. Будріна [10], Е.В. Будріної [10], М.Г. Григоряна [10], Я.Я. Нагірної [6], Ю.М. Неруш [7], І.Й. Плікус [8], Ю.Б. Слободняк [8] і ін. Слід зазначити, що в даних працях основна увага приділена механізму та методиці формування тарифів. Однак, на сьогоднішній день залишається не вирішеною проблема методики визначення рівня тарифу, яка б забезпечувала збалансування інтересів суб'єктів пасажирських перевезень. Тому, вирішення проблеми прозорого та прогнозованого формування тарифів на пасажирські перевезення потребує подальшого наукового дослідження щодо створення тарифної бази, яка дозволить встановлювати обґрунтовані ціни на послуги транспортного підприємства.

Таким чином, метою статті є дослідження наявних проблем функціонування підприємств пасажирського транспорту із державним регулюванням тарифів на перевезення пасажирів та визначення головних завдань щодо поліпшення фінансового стану та умов їх діяльності, а також вдосконалення методики формування тарифів на пасажирські перевезення автомобільним транспортом.

Засади тарифної політики на транспорті визначаються законами України «Про транспорт» [1], «Про автомобільний транспорт» [2]. Відповідно до частини другої статті 7 Закону України «Про транспорт» [1]: «Рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків». Відповідно до статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт» [2]: «Тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів».

Важливою особливістю формування тарифів на послуги міського пасажирського автомобільного транспорту є те що організаційно-правовий рівень відносин між органами місцевого самоврядування і перевізниками, які надають послуги на перевезення пасажирів є складним і неоднозначним. Законом України «Про місцеве самоврядування в Україні» (стаття 28, частина а, пункт 2) [3] визначено, що: «До відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належать: «а) власні (самоврядні) повноваження: «встановлення в порядку і межах, визначених законодавством, тарифів щодо оплати побутових, комунальних, транспортних та інших послуг, які належать підприємствам та організаціям комунальної власності відповідної територіальної громади; погодження в установленому порядку цих питань з підприємствами, установами та організаціями, які не належать»».

Відповідно до Постанови КМ України від 25.12.1996, № 1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» пункту 12 (пункт 12 доповнено абзацом згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 25.12.2004 р. N 1758) [9]: «Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації регулюють (встановлюють): «тарифи на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху, в приміському та міжміському внутрішньообласному сполученні»».

Закон України «Про автомобільний транспорт» [2], встановлює, що: «Перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування може здійснюватися у режимах: звичайному, експресному, маршрутного таксі».

- перевезення пасажирів у звичайному режимі руху – перевезення пасажирів автобусами на маршруті загального користування з дотриманням усіх зупинок, передбачених розкладом руху;

- перевезення пасажирів у експресному режимі руху – перевезення пасажирів автобусами на маршруті загального користування, на якому є звичайний режим руху, з дотриманням зупинок, кількість яких за розкладом руху не перевищує 25% кількості зупинок при звичайному режимі руху;

- перевезення пасажирів у режимі маршрутного таксі – перевезення пасажирів на міському чи приміському автобусному маршруті загального користування за розкладом руху, в якому визначається час відправлення автобусів з початкового та кінцевого пунктів маршруту з висадкою і посадкою пасажирів чи громадян на їхню вимогу на шляху прямування автобуса в місцях, де це не заборонено правилами дорожнього руху.

Отже:

- тарифи на перевезення пасажирів і багажу автобусами, які працюють у звичайному режимі руху регулюються органами виконавчої влади та виконавчих органів міських рад;

- режими експресний, маршрутного таксі є відокремленими автобусними режимами загального користування на який не розповсюджується дія Постанови КМ України «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» органами виконавчої влади та виконавчих органів міських рад не регулюються.

Таким чином транспортний тариф – це плата за послуги по переміщенню пасажирів. Тариф забезпечує визначений технічним, організаційним і соціальними регламентами рівень функціонування транспортного підприємства, його можливості виконання обов’язків перед суспільством і державою.

Як економічна категорія транспортні тарифи є формою ціни на продукцію транспорту. Їх побудова повинна забезпечувати:

- транспортному підприємству – відшкодування експлуатаційних витрат та можливість одержання прибутку;

- покупцю транспортних послуг – отримання якісних послуг по перевезенню [7, 145].

Певна частина транспортних підприємств належить до сфери послуг, яка поєднує як приватне підприємництво, що керується принципами ринкової економіки, так і державне регулювання тарифів на міські перевезення [8, С.112].

Наявність даних умов функціонування транспортних підприємств створює:

- зростання собівартості перевезень, а державне обмеження рівня тарифу на перевезення пасажирів без відшкодування підприємству понесених експлуатаційних витрат призводить до збиткової діяльності транспортних підприємств;

- витрати по перевезенню транспортними підприємствами окремих категорій громадян, що мають право на пільговий або безкоштовний проїзд. Згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт» [2] зазначені витрати повинні компенсуватися державою транспортному підприємству. Але методика компенсації державою витрат на перевезення пільгових категорій громадян чітко не визначена і досить часто вони залишаються не відшкодованими підприємству;

- нерівноправну конкуренцію між перевізниками різних форм власності в частині непорівнянності структури витрат та податкового навантаження, оскільки

сплата значної суми податку до бюджету не дає можливості транспортному підприємству накопичувати кошти для здійснення інвестицій у розвиток своєї діяльності.

Наявні методи державного регулювання тарифів не завжди забезпечують отримання транспортним підприємством очікуваного прибутку, оновлення рухомого складу, не задовольняють розвиток пасажирського автомобільного транспорту, не забезпечують покриття поточних витрат на технічне обслуговування та ремонт застарілої техніки, що призводить до старіння автомобільного парку та зниження якості транспортних послуг.

Таким чином, в умовах державного регулювання тарифів на міські перевезення важливим завданням органів державної влади та підприємств пасажирського транспорту є впровадження певних заходів, спрямованих на покращення фінансового стану та поліпшення умов діяльності транспортних підприємств, які наведені на рис. 1.

– Вдосконалення методики компенсації державою витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів.

Для вдосконалення методики компенсації державою витрат на перевезення пільгових категорій пасажирів необхідним є внесення уточнень до законодавства в частині зазначення відповідальних установ за пільгове або безкоштовне перевезення окремих категорій пасажирів міським транспортом і чіткої методики відшкодування підприємству зазначених витрат.



Рисунок 1 - Заходи поліпшення діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах державного регулювання тарифів

– Вдосконалення методики формування тарифів на перевезення. При здійсненні розрахунку тарифів на перевезення пасажирським транспортом необхідно враховувати доцільність застосування визначеного тарифу, враховуючи рівень доходів населення та умови діяльності транспортних підприємств, оскільки визначення рівня тарифів має бути прозорим і прогнозованим із відповідними розрахунками собівартості перевезень на основі економічно обґрунтованих елементів витрат.

– Зменшення податкового навантаження на підприємства пасажирського транспорту.

Вдосконалення податкового законодавства має важливе значення в частині зменшення ставок існуючих податків, оскільки, як зазначалося раніше, великий податковий тягар не дає можливості транспортному підприємству накопичувати кошти

для розвитку своєї діяльності з метою поліпшення якості та умов надання послуг з перевезення пасажирів.

– Вдосконалення методики розрахунку собівартості перевезень.

Згідно з Методичними рекомендаціями з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті від 05.02.2001 р. N 65 [5] «Собівартість перевезень (робіт, послуг) - це виражені в грошовій формі поточні витрати транспортних підприємств, безпосередньо пов'язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезень вантажів і пасажирів, а також виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення».

В більшості випадків на підприємствах транспорту відсутній єдиний підхід до визначення собівартості перевезень. Зокрема суттєво відмінним є розрахунок заробітної плати, який має базуватися на Угоді по галузі автомобільного транспорту, укладеної між Міністерством транспорту України і профспілками працівників автомобільного транспорту України; загальновиробничі витрати в тарифі формуються на підставі умовних прикладів, наведених у Методичних рекомендаціях визначення рівня тарифів на послуги пасажирського автотранспорту загального користування від 25.06.2003 N 461 [4], неоднозначним є підхід до визначення рівня амортизації та витрат на ремонт. Виходячи з цього, транспортному підприємству необхідно застосовувати єдину методику розрахунку зазначених витрат, що включаються до собівартості перевезень з метою створення умов для прозорого і достовірного розрахунку тарифів.

– Вдосконалення існуючих умов конкуренції.

Стимулом для зниження витрат і тарифів для підприємств пасажирського транспорту є розвиток конкуренції, що сприяє створенню транспортними підприємствами необхідних якісних умов своєї діяльності для заохочення населення користуватися послугами по перевезенню саме даного підприємства.

Реалізація вищезазначених заходів разом із цілеспрямованою підтримкою держави функціонування підприємств пасажирського транспорту сприятиме поліпшенню стану транспортної галузі в умовах державного регулювання тарифів.

При визначенні тарифів на перевезення пасажирським транспортом необхідно враховувати інтереси трьох взаємодіючих сторін: населення, що користується послугами пасажирського автотранспорту, транспортного підприємства, що надає послуги з перевезення і держави.

Так, дії держави направлені на забезпечення доступності послуг з перевезення для соціально незахищених категорій населення. З метою досягнення цього ефекту, держава регулює та контролює діяльність суб'єктів ринку авто послуг за допомогою законів та нормативних актів. Підприємства міського транспорту прагнуть одержувати очікуваний розмір прибутку для забезпечення покриття понесених витрат та накопичення коштів для інвестування у розвиток своєї діяльності. Що стосується споживачів транспортних послуг, то до сфери їх інтересів належить користування державними пільгами, внесення мінімально можливої плати за проїзд та одержання якісних послуг з переміщення в маршрутному таксі.

Аналізуючи наявну методику формування тарифів на перевезення пасажирським транспортом можна стверджувати, що інтереси суб'єктів перевезення залишаються не задовільними.

Так, формуючи тарифи на перевезення органами місцевого самоврядування не враховується диференціація доходів населення, не береться до уваги його низька платоспроможність, для всіх маршрутів міської пасажирської маршрутної мережі встановлюються єдині тарифи. Дана модель формування тарифів не враховує дальність поїздки пасажирів та час його перебування в дорозі. Тобто, таким чином, здійснюється ігнорування інтересів пасажирів, визначаючи плату за проїзд за

середньостатистичними даними довжини і дальності поїздки і як наслідок цього пасажир сплачує однаковий тариф не залежно від дальності поїздки.

З метою покращення зазначених умов формування тарифів та зважаючи на низький рівень життя населення, доцільним є застосування диференційованих тарифів на перевезення в залежності від довжини обраного маршруту. Так, необхідно встановити умовні зони певного маршруту, визначивши плату за проїзд кожної з них. Отже, пасажир, якому необхідно проїхати одну зупинку буде сплачувати мінімальний тариф за перевезення, а пасажир, який перетинає весь маршрут відповідно – максимальний.

Передбачається диференціація тарифів в залежності від часу доби: пікового, денного та нічного. Базовим тарифом є піковий тариф, який діятиме з 7-ої до 9-ої години та з 17-ої до 19-ої, та нічний тариф, який діятиме з 22-ої години вечора. Так, у піковий та нічний час доби доцільним є застосовувати підвищені тарифи, а у денний – звичайні. Диференціація тарифу протягом доби дозволить зменшити навантаження на транспортні засоби та витрати на поточний ремонт [6, С.152].

Також для підприємств пасажирського транспорту, важливою умовою задоволення їх інтересів при формуванні тарифів на перевезення є насамперед здійснення належних розрахунків і калькуляції собівартості перевезень, представлення достовірних розрахунків вартості проїзду органам місцевого самоврядування та затвердження на їх основі законного та обґрунтованого розміру тарифу, який забезпечував би отримання прибутку для здійснення беззбиткової діяльності транспортних підприємств.

Таким чином, удосконалення існуючої методики формування тарифів на пасажирські перевезення дозволить певним чином забезпечити збалансування інтересів суб'єктів перевезення, що дозволить перевізникам обґрунтувати необхідний рівень тарифів і визначити необхідні суми дотацій для компенсації витрат від надання транспортних послуг та перевезення пільгових категорій пасажирів, а населенню, в залежності від розміру тарифу, дозволить приймати рішення щодо способу, виду та часу переміщення певним видом транспорту.

Список літератури

1. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР зі змінами і доповненнями від 15.01.2009 № 885-VI/<http://zakon.rada.gov.ua>.
2. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III зі змінами і доповненнями від 07.04.2006 № 3492-IV/ <http://zakon.rada.gov.ua>.
3. Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» від 21.05.1997 №280/97 – ВР зі змінами і доповненнями від 11.07.2001 № 2628-14/ <http://zakon.rada.gov.ua>.
4. Методичні рекомендації визначення рівня тарифів на послуги пасажирського автотранспорту загального користування-К.:Міністерство транспорту України від 25.06.2003р. №461/<http://zakon.nau.ua>.
5. Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті-К.:Міністерство транспорту України 05.02.2001 р. № 65/<http://zakon.nau.ua>.
6. Нагірна Я.Я. Комбінована методика формування тарифів підприємств пасажирського транспорту// Актуальні проблеми економіки № 1(79), 2008. – С.147-153.
7. Неруш Ю.М. Логистика: учебник для вузов- 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Юнити-Дана, 2003.
8. Плікус І.Й., Слободяник Ю.Б. Механізм формування ціни на послуги пасажирського автотранспорту // Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. праць. – Вип. 184. – Т. 3. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2003. – С. 588-594.
9. Постанова КМ України «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» від 25.12.1996 № 1548 зі змінами і доповненнями від 08.12.2006 № 1700/ <http://uazakon.com>.
10. Економіка автомобільного транспорту: Учеб. Пособие для студ. высш. учеб. заведений/А.Г. Будрин, Е.В. Будрина, М.Г. Григорян а др.; Под ред. Г.А. Кононовой. – М.: Академия, 2005.

В статье исследованы проблемы формирования тарифов на услуги городского пассажирского автомобильного транспорта. На основе проведенного исследования определены способы улучшения финансового состояния и условий деятельности предприятий городского транспорта в условиях государственного регулирования тарифов и предложены пути усовершенствования методики формирования тарифов, что направлены на обеспечение сбалансирования интересов субъектов пассажирских перевозок.

In the article it has been investigated the problems of the formation of the tariff on the services of the local automobile passenger transport. On the base of the given investigation it has been set the methods of the improvement financial conditions and activities of the local transport enterprises in the conditions of a state tariff regulation. It has been proposed the improved methods of the tariff formations to aim the providing balance of the passenger transportation interests.

УДК 338:330.115

В.А. Вишневська, доц., канд. екон. наук

Кіровоградський національний технічний університет

Проблеми управління фінансовими ризиками та методи їх вирішення

Стаття містить висвітлення основних аспектів управління фінансовими ризиками у діяльності підприємств, які визначаються ймовірністю грошових втрат у зв'язку з непередбаченими змінами у обсягах, доходності, вартості та структурі активів та пасивів, серед яких особливе місце займає група цінкових ризиків. Запропонована модель управління фінансовими ризиками.

ризик, прибуток, фінансовий ризик, управління фінансовими ризиками

Пошук ефективних підходів до управління ризиками став одним із найважливіших напрямків розвитку сучасної економічної науки. В найбільш широкому розумінні ризиком називають невизначеність у відношенні здійснення тієї чи іншої події в майбутньому. В бізнесі ризик пов'язується насамперед з фінансовими втратами, що виникають у випадку його реалізації. Оскільки повністю уникнути ризиків неможливо, то ними можна і треба свідомо керувати, пам'ятаючи про те, що всі види ризиків взаємопов'язані і їх рівень постійно змінюється під впливом динамічного зовнішнього середовища [1].

У міжнародній практиці процес управління ризиками розглядається як ключова сфера менеджменту. Значна увага приділяється вивченню ризикових сфер, пошуку ефективних методів контролю, оцінки та моніторингу ризиків, створенню відповідних систем управління. Теоретичні дослідження вітчизняних науковців з проблем невизначеності та ризику здебільшого присвячені аналізу причин виникнення, класифікації та методам кількісної оцінки ризиків. Це знайшло відображення у наукових роботах Вітлінського В.В., Великоіваненко Г.І., Глущенко В.В., Івченко І.Ю.. Між тим більше уваги слід приділити пошуку ефективних прийомів управління, які були б адекватними до реальних можливостей вітчизняних підприємств.

Метою даної статті є визначення проблем щодо управління фінансовими ризиками в діяльності підприємств та розробка моделі управління ними.

Серед фінансових ризиків, які визначаються ймовірністю грошових втрат у зв'язку з непередбаченими змінами у обсягах, доходності, вартості та структурі активів та пасивів, особливе місце займає група цінкових ризиків. Цінові ризики пов'язуються з