

АНАЛІЗ МАЙНОВОГО СТАНУ ДП «ДОНЕЦЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» ЛОКОМОТИВНЕ ДЕПО «КРАСНОАРМІЙСЬК»

Важлива проблема, з якою в наш час доводиться часто стикатися у процесі санації, реорганізації чи ліквідації підприємств, полягає в оцінюванні вартості їх майна. Ця проблема належить до найскладніших фінансових проблем. Майно підприємства становлять виробничі і невиробничі фонди, а також інші цінності, вартість яких відображається в самостійному балансі підприємства. Від політики управління обіговими активами підприємства залежить саме існування підприємства.

Відзначимо, що у сфері управління активами та пасивами підприємства існує велика кількість фундаментальних та методичних робіт. В українській економічній літературі це роботи Ізмайлової К.В., Кармазіна В.Я. та ін. [2].

Метою даної роботи є аналіз майнового стану ДП «Донецька залізниця» локомотивного депо «Красноармійськ». Дана мета обумовлює виконання таких завдань:

- вивчення теоретичних аспектів з приводу майнового стану та управління активами підприємства;
- аналіз майнового стану підприємства на основі аналізу активу баланса;

Аналіз майна підприємства здійснюється на основі агрегованого балансу підприємства та структури і динаміки оборотних активів. Аналіз майна підприємства передбачає проведення аналізу складу майна та його структури, вивчення джерел формування майна, зміни складових майна і джерел його формування. Основними методами аналізу майна є вертикальний і горизонтальний методи, які застосовуються до аналізу балансу, а також метод фінансових коефіцієнтів.

Джерелами формування майна підприємства є :

- грошові та матеріальні внески засновників;
- доходи, одержані від реалізації продукції, послуг, інших видів господарської діяльності;
- доходи від цінних паперів;
- кредити банків і інших кредиторів;
- капітальні вкладення та дотації з бюджету;
- майно, придбане в інших суб'єктів господарювання, організацій та громадян у встановленим законодавством порядку;
- інші джерела, не заборонені законодавством України.

Активи підприємства - економічні ресурси підприємства у формі сукупних матеріальних цінностей, які використовуються в господарській діяльності з метою отримання прибутку.

Активи підприємства - це його ресурси, які повинні принести підприємству вигоди в майбутньому. Активи підприємства повинні належати йому (а не бути, наприклад, орендованими) і повинні бути набутими раніше (а не знаходитися у стадії придбання) □ 1 □.

Залежно від характеру участі в господарському процесі і швидкості обороту виділяють необоротні та оборотні активи підприємства.

Необоротні активи (або основний капітал) є сукупністю майнових цінностей підприємства, що багато разів беруть участь в процесі господарської діяльності і переносять на продукцію свою вартість частинами. У практиці господарювання до необоротних активів відносять майнові цінності всіх видів з терміном використання більше одного року і вартістю понад 15 неоподаткованих мінімумів доходів громадян.

Оборотні активи (або оборотний капітал) є сукупністю майнових цінностей підприємства, що обслуговують господарський процес і повністю споживаються протягом одного виробничого циклу. У практиці господарювання до оборотних активів відносять майнові цінності всіх видів з терміном використання до одного року і вартістю до 15 неоподаткованих мінімумів доходів громадян.

Оборотні кошти, що використовуються в процесі діяльності підприємства включаються у витрати підприємства і беруть участь тим самим у формуванні прибутку компанії. Основні засоби отримуються підприємством розраховуючи на тривале, користування. Це результат так званих довгострокових вкладень (інвестицій) підприємства[5].

Локомотивне депо Красноармійськ є структурним підрозділом державного підприємства Донецька залізниця, яка є найбільшим перевізником пасажирів у Донбасі. У 2011 році Донецькою залізницею в приміському сполученні перевезено 47,8 млн осіб, з них 42,9 млн (89,7%) — це пасажири пільгових категорій [4].

Парк приміського рухомого складу вже давно морально застарілий та фізично зношений (електропоїзда — 70%, дизель-поїзди — вичерпаний нормативний термін експлуатації). Отримуючи такі величезні збитки залізничники не мають можливості оновлювати парк рухомого складу.

У 2011 році Донецька залізниця виконала основні завдання з перевезення пасажирів у дальньому сполученні. Пасажирськими поїздами формування Донецької залізниці перевезено 10,401 млн. осіб, що на 60 тис. більше, ніж у 2010 році [3].

Слід відзначити, що незважаючи на великий попит у дальньому сполученні, пасажирські перевезення, як і раніше, залишаються збитковими. В минулому році збитки Донецької залізниці від пасажирських перевезень дальнього сполучення склали 376,1 млн грн, що на 60,4 млн грн більше, ніж у 2010 році. Покриття витрат становить 58,18%, у 2010 році — 60,92% [3].

Відсутність рентабельності, в першу чергу, обумовлена високою собівартістю перевезень за рахунок низьких соціально орієнтованих тарифів, постійного зростання цін на продукцію, що закуповується залізницею, а також недоотримання компенсацій за перевезення пільгових категорій населення.

Проаналізуємо майновий стан локомотивного депо «Красноармійськ». Розглядаючи дані за початок 2011 року, маємо такі результати:

- Загальна вартість майна підприємства, на початок 2011 року складала 136675,0 тис. грн.
- Вартість необігових засобів (активів) становить 113576,0 тис. грн.
- Вартість мобільних (обігових) активів складала 23079 тис. грн.

Слід звертати увагу на зміни в майні підприємства (підсумок активу балансу). У нашому випадку вартість майна підприємства на початок 2011 року у порівнянні з початком 2010 року збільшилась на 4,2%, що говорить про розширення господарського обороту, що у цілому є позитивною рисою.

Проаналізувавши структуру активів ми бачимо, що найбільшу відносну вагу мають необігові активи та на другому місці обігові активи. На початок 2009 року їх частки склали відповідно 97,80% та 2,18%, на початок 2010 році - 93,3% та 6,64%, та на початок 2011 року 82,68% та 16,8%. Загалом підприємство вважається з «важкою» структурою активів, бо частка необігових активів складає більше 40%. Це свідчить про значні накладні витрати і високу чутливість до змін виручки. У свою чергу «легка» структура свідчить про мобільність майна підприємства. При цьому слід відмітити, що в порівнянні з попередніми періодами доля необоротних активів у майні підприємства зменшилась на 8806 тис. грн. Такі зміни свідчать про скорочення підприємством господарського обороту, що може спричинити його неплатоспроможність.

У динаміці структури власного капіталу спостерігається невелике зростання у порівнянні з початком 2010 року на 7770 тис. грн. (106,26%), який був зумовлений приростом нерозподіленого прибутку на 11408 тис. грн. (178,21%). Статутний капітал протягом трьох років залишається незмінним, а інший додатковий капітал має тенденцію до зменшення, на початок 2009 року його вартість складала 75216 тис грн, на початок 2010 року – 74004 тис грн, а на початок 2011 року його вартість знизилась ще на 6,27% або на 3638 тис грн (89,48%) тис грн. та складала 70366 тис грн. Резервний капітал на підприємстві відсутній, що свідчить про те, що підприємство не має коштів на покриття збитків.

Таким чином, можна зробити наступні висновки. Не дивлячись на монополію залізничного транспорту, збитки по перевезенням щорічно зростають. Це зумовлено тим, що парк рухомого складу вже давно морально застарілий та фізично зношений, а оновлювати його немає можли-

востей, бо підприємство у збитковому становищі. Аналізуючи майновий стан, з'ясували, що спостерігається розширення господарського обороту. Підприємство має «важку» структурою активів, так як частка необігових активів складає більше 40%, що свідчить про значні накладні витрати і високу чутливість до змін виручки. Статутний капітал протягом трьох років залишається незмінним, а резервний капітал на підприємстві відсутній, що свідчить про те, що підприємство не має коштів на покриття збитків.

Результати проведеного аналізу в подальшому можуть бути використані для розробки рекомендацій щодо управління активами підприємства.

Література

1. Бланк И. А. Управление использованием капитала. - К.: Ника-Центр-Эльга, 2000. -651 с.
2. Измайлова К. В. Финансовый анализ: Навч. посіб. — 2-ге вид., стереотип. —К.: МАУП, 2001. — 152 с: іл. — Бібліогр.: с 142-144.
3. Прес-служба Донецької залізниці. Новини від 27.01.2012 (електронний ресурс) - www.railway.dn.ua
4. Прес-служба Донецької залізниці. Новини від 1.02.2012 (електронний ресурс) - www.railway.dn.ua
5. Финансы предприятий:Підручник/ред А. М.Поддєрьогін.3-ге вид.,—К.:КНЕУ,2001

УДК 658:331.5

Неділько А.В., Лизунова О.М.

ДОСЛІДЖЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ ЗАЙНЯТОСТІ

Відносини у сфері зайнятості тісно пов'язані з загальним станом економічного розвитку країни. У зв'язку зі складною ситуацією на ринку праці України і на підставі нової правової бази України діяльність державної служби зайнятості продовжує вдосконалюватися.

Діяльність служби зайнятості ще не дістала глибокого теоретичного узагальнення. Тому необхідно постійно стежити за змінами, що відбуваються у трудовому законодавстві і регламентації діяльності служби зайнятості. Таким чином, дослідження ефективності діяльності державної служби зайнятості є актуальним у наш час.

Метою дослідження є розгляд структури Державної служби зайнятості, та дослідити загальні показники її діяльності протягом 2007-2011 рр.

Державна служба зайнятості України прийшла на зміну системі бюро з працевлаштування, її діяльність регламентується Законом України "Про зайнятість населення", прийнятим Верховною Радою України 1 березня 1991 р. з наступними змінами і доповненнями[1]. Діяльність служби зайнятості України регламентується нормативними актами Кабінету Міністрів України, Міністерства праці та соціальної політики України, Верховної Ради України, указами Президента України та локальними актами Державного центру зайнятості.

На сучасному етапі державна служба зайнятості діє як єдина цілісна система органів виконавчої влади з тривірневою структурою[2].

Перший (базовий) рівень — це районні, міські, міськрайонні, районні в містах центри зайнятості, які безпосередньо приймають громадян і надають їм послуги згідно з чинним законодавством про зайнятість.

Другий рівень — це центр зайнятості Автономної Республіки Крим, обласні, Київський і Севастопольський міські центри зайнятості зі статусом обласних, що здійснюють територіальний розподіл трудових ресурсів і беруть участь у розробці регіональних програм зайнятості відповідно до місцевих особливостей і потреб.

Третій (верхній) рівень — це Державний центр зайнятості, який відповідає за реалізацію єдиної політики зайнятості на всій території України, заходів соціального захисту та сприяння зайнятості незайнятих громадян, організаційно-методичне, правове та нормативне забезпечення, створення єдиної інформаційно-довідкової системи, розвиток матеріально-технічної бази служби зайнятості, підготовку кадрів усіх рівнів, міжнародні зв'язки, раціональне використання коштів