

- недостатня ємкість страхового ринку.
- Для того щоб вивести страхування життя з кризового стану необхідно здійснити ряд наступних мiр:
  - законодавче врегулювання питань захисту заощаджень громадян по довгостроковому страхуванню життя і пенсійному страхуванню;
  - використання полісу по страхуванню життя як заставу при одержанні кредитів під покупку квартир, автомобілів, побутової техніки тощо;
  - укладання договорів із наданням можливості страхувальнику вибору напрямків інвестування резервів.

**Висновки.** Таким чином, можна зробити висновок, що незважаючи на позитивні зрушення які здійснилися в останні роки, галузь страхування життя в Україні треба серйозно реформувати, враховуючи її теперішній стан, а також соціальне значення та притаманний цій галузі потужний інвестиційний потенціал. Перспективи ринку страхування життя залежатимуть не тільки від кількісного чи якісного складу ринку, а й від подальшого розвитку законодавчої бази, що регулює страховий бізнес, а також від створення сприятливої системи оподаткування компаній та інституту страхових посередників.

#### Джерела та література

1. Віктор Адамович Реформування галузі страхування життя в Україні – вимога часу, потреба суспільства, завдання влади// Страхова справа. – 2002. – №3. – С. 72–74
2. Гоцуляк С.А., Залетов А.Н., Перетяжко А.И., Шевченко В.И. Страховое дело в Украине: состояние, тенденции, перспективы. – К.: Международная агенция «BeeZone», 2005. – 416 с.
3. Залетов А.Н. Страхование в Украине. Под ред. О.А.Слюсаренко.-К.: Международная агенция «Bee-Zone», 2002. – 452 с.

#### Усков И.В

### ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ПРИМЕРЕ КРЫМСКОЙ ДИРЕКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Обладая высокой мобильностью грузоперевозок, многофункциональностью и доступностью железная дорога Украины в настоящий момент приобретает всё большее значение.

На её долю приходится до 80% грузоперевозок, и 70% пассажироперевозок.

На основании ежегодно публикуемой финансовой отчётности [1] установлено, что железная дорога получает значительную прибыль по многим направлениям своей деятельности, в частности по грузоперевозкам, подсобно-вспомогательной, инвестиционной деятельности.

Однако в ходе изучения отчётности обнаружено снижение некоторых важных финансовых и нефинансовых показателей. По некоторым направлениям деятельности, таким как, например, пассажироперевозки, установлено снижение их объема, отмечен прогон полупустых составов за определённые периоды времени.

Это может быть обусловлено множеством внешних и внутренних факторов, которые можно определить в результате проведения диагностики предприятия.

**Цель исследования:** Разработать теоретические и практические предложения по повышению финансовой устойчивости предприятий железнодорожного транспорта на примере Крымской Дирекции железнодорожных перевозок.

Для достижения поставленной цели необходимо решить комплекс взаимосвязанных задач:

- Изучить основные отчётные документы, касающиеся финансово-хозяйственной деятельности Дирекции.

- Проанализировать основные финансовые и производственные показатели характеризующие деятельность предприятия.

- Внедрить комплекс мероприятий направленного на повышения финансового потенциала Крымской Дирекции железнодорожных перевозок.

Проблемами повышения показателей финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта Украины посвящено достаточное количество научных работ. В частности данной проблематикой занимались такие учёные как: Кирдина О.Г, Мукминова Т.А, Гаевская Л.Н, Креймер В.Ю, Дёмина С. Р и другие.

Большинство их трудов посвящено повышению эффективности отдельных направлений и показателей деятельности предприятий железнодорожного транспорта в целом.

Так в исследованиях Гаевской Л.Н осуществлён выбор методов прогнозирования и дана количественная оценка основных объёмных и качественных показателей железной дороги до 2015 года. А также произведён комплексный анализ активной части производственного потенциала и предложены методические подходы по оценки производственных фондов и капитальных вложений.

В работах Кирдиной О.Г проанализированы и предложены мероприятия по повышению управления расходами на предприятиях железнодорожного транспорта.

В трудах Мукминовой Т.А произведены исследования экономической конкуренции на железнодорожном транспорте. Проанализирована финансово-экономическая деятельность и предложены пути совершенствования управления структурными подразделениями железной дороги.

Наша статья посвящена более детализированному анализу основных направлений и показателей деятельности Крымской Дирекции железнодорожных перевозок.

Большое внимание уделено изменению отдельных финансовых показателей связан-

**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА  
НА ПРИМЕРЕ КРЫМСКОЙ ДИРЕКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

ных с сезонными колебаниями, а также рекреационной особенностью Крыма. На основании этого разработаны практические предложения и методы повышения деятельности Крымских предприятий железнодорожного транспорта с учётом специфики их функционирования.

В общем, данные разработки дополнили труды учёных занимающихся проблематикой развития и повышения эффективности железнодорожного транспорта Украины.

Одним из основных направлений анализа предприятий железнодорожного транспорта является определение обеспеченности их основными средствами. Влияние изменение их структуры и количества на производственные показатели, которые в свою очередь оказывают непосредственное воздействие на финансовый результат [2].

В результате проведённого анализа было установлено, что за 2005г в Крымской Дирекции железнодорожных перевозок основные средства уменьшились на сумму 54,5 тыс.

По состоянию на 12.12.2005г износ основных средств составил 69,5%, в т. ч износ производственных основных средств транспорта - 69,8% . Одновременно, в 2005г коэффициент обновления основных средств составил 0,06, а коэффициент выбытия основных средств 0,1, что свидетельствует об ускоренном старении имущества Дирекции и недостаточности его обновления.

Несмотря на значительный износ основных средств транспорта, по основным эксплуатационным показателям деятельности Дирекции выявлены некоторые положительные тенденции.

Так, средняя производительность локомотива в 2005г составила 1606 тыс-т-км, что на 114 тыс-т-км больше, чем в 2004г, и на 73 тыс-т-км больше, чем в 2003г.

Увеличение показателей обусловлено снижением одиночного следования локомотива. На основании расчётов было установлено, что необходимо для повышения средней производительности локомотива снизить количество остановок грузовых поездов у запрещающих сигналов на 1% . Соответственно, в данном случае продуктивность локомотива, возрастёт на 1%.

Техническая скорость локомотива увеличилась на 7,2% по сравнению с предыдущими годами.

Увеличение технической скорости произошло в результате замены деревянных шпал на железобетонные по некоторым направлениям перевозок.

Для дальнейшего повышения технической скорости необходимо внедрение новых технологий, повышающих технические характеристики локомотивов, тепловозов, электровозов. А также необходимо осуществить полную замену

деревянных шпал на железобетонные по всем направлениям перевозок.

Однако, рабочий парк в 2005г составил 1875 вагонов, что на 259 вагонов меньше по сравнению с 2004г, и на 1051 вагон меньше, чем в 2003г.

Сокращение количества вагонов связано с физическим старением рабочего парка.

Целесообразно для повышения финансовой устойчивости производить прогнозирование необходимых объёмов грузоперевозок и пассажироперевозок по каждому отдельному субъекту хозяйствования с дальнейшим долевым участием в финансовом обеспечении модернизации основных средств предприятий железнодорожного транспорта.

Излишки и изношенный подвижной состав необходимо постепенно утилизировать, тем самым, сократить ненужные активы предприятия и уменьшить расходы на его обслуживания.

**Таблица 1.** Показатели финансовой деятельности предприятия железнодорожного транспорта на примере Крымской Дирекции железнодорожных перевозок.

Показатели		2003г.	2004г	2005г.	Темп роста %
Первоначальная стоимость основных средств	тыс. грн	41104	27836,4	8836,7	21,4
В т. ч производственные основные средства	тыс. грн	35869	22604,1	6825,0	19,0
Коэффициент обновления основных средств		0,048	0,11	0,21	
Коэффициент выбытия основных средств		0,085	0,15	0,34	
Объём грузоперевозок	тыс. тонн	6550,7	6635,7	6836,1	104,3
Объём пассажироперевозок	тыс. чел	25658,7	23387,4	23002,6	89,6
Фонд оплаты труда	тыс. грн	17886,4	22935	21555,5	120,5
Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности		18,8	51,5	63,8	
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности		2,07	3,21	4,3	
Прибыль от основной операционной деятельности	тыс. грн	3479	6473,1	8723,7	230,8

Наибольшая прибыль у предприятий железнодорожного транспорта приходится на пассажироперевозки и грузоперевозки.

Было установлено, что количество отправляемых пассажиров в 2005г. составило 23002,6 тыс. Т.е отправлено пассажиров 98,1% планового задания, что на 384,8 тыс. пас меньше аналогичного периода прошлого года. Основными причинами сокращения пассажирооборота стала нестабильная политическая ситуация в Украине, перебои с билетами в летний период времени, увлечение цен на оказываемые услуги.

Это потребовало внедрения различных мероприятий, способствующих повышению объёма пассажироперевозок. Например, было предложено создание передвижных касс по продаже билетов в летний пери-

од времени в Ялте, Алуште и других городах южного и восточного побережья Крыма. Данные кассы по осуществленным нами расчётам принесут значительный доход и снизят проблемы, связанные с приобретением билетов в летний период времени. В тоже время, для искоренения теневого сектора, связанного с перепродажей билетов через посредников, необходимо сделать более прозрачной систему продажи билетов, ужесточив при этом контроль.

Было установлено, что в отличие от пассажироперевозок, грузоперевозки постепенно увеличиваются и в 2005г составили 6836,1 тыс. тонн, что на 400,4 тыс. тонн больше, чем в 2004г.

Это происходит благодаря увеличению объёмов деятельности таких крупных и надёжных предприятий Крыма, как Черноморнефтегаз, Союз-Виктан, Сакские и Евпаторийские заводы строительных материалов и т.д.

Однако, в дальнейшем, КДЖП следует увеличивать объёмы грузоперевозок не только за счёт крупных предприятий. Нужно разработать экономические планы по привлечению к перевозкам мелких производителей, которые в настоящее время в большинстве пользуются услугами не железной дороги, а автотранспорта.

Одним из важнейших показателей влияющих на финансовую деятельность предприятий железнодорожного транспорта, является также фонд оплаты труда и наличие у предприятия кредиторской и дебиторской задолженности [3].

Было установлено, что фонд оплаты труда в 2005г снизился на 1379,5 тыс. грн по сравнению с 2004г., и составил 21555,5 тыс. грн

Это произошло в результате снижения объёма пассажироперевозок и уменьшения численности работников.

Внедрения новых технологий, а также разработка оптимизационной системы премирования в КДЖП позволит в дальнейшем сократить численность персонала, а, следовательно, и расходы на оплату труда.

Что касается дебиторской задолженности то в 2003г. коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности составил 18,8, а в 2005г. он уже равнялся 63,8. Это свидетельствует об увеличении скорости превращения дебиторской задолженности в денежные средства.

Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности в 2003г. 2,07, а в 2005г. он составил 4,3. Это указывает на снижения коммерческого кредита предоставляемого предприятию. Просроченная кредиторская задолженность у предприятия отсутствует.

На основании расчёта определённых показателей установлено, что увеличения срока погашения дебиторской задолженности над кредиторской свидетельствует об улучшении платежеспособности предприятия.

Для ускорения погашения дебиторской задолженности необходимо проводить углублённый анализ платежеспособности клиентов, использовать систему предоплаты, вексельные расчёты и другие прогрессивные формы.

Одним из эффективных методов снижения кредиторской задолженности может стать увеличения ликвидности путём повышения доли высоколиквидных активов.

Ключевым финансовым показателем предприятия является финансовый результат его деятельности.

Несмотря на негативное влияние некоторых, определённых в ходе анализа факторов, предприятие систематически увеличивает свою прибыль.

На основании анализа финансовых результатов предприятия было установлено, что, в общем, в 2005г прибыль составила 8723,7 тыс. грн, и увеличилась по сравнению с 2003г на 5244,7 тыс. грн, а по сравнению с 2004г прибыль увеличилась на 2250,6 тыс. грн.

Однако прибыль от пассажироперевозок в 2005г упала до 2102 тыс. грн, что в значительной степени повлияло на общую прибыль предприятия.

На основании факторного анализа было установлено, что наибольшее положительное влияние на прибыль от пассажироперевозок оказало уменьшения постоянных расходов и увеличения цены, а наиболее негативное воздействие оказало увеличения переменных расходов предприятия и сокращения пассажироперевозок.

**Таблица 2.** Факторы влияющие на прибыль от пассажироперевозок предприятия.

Показатель	Единица измерения	2005г.		Влияние фактора
		план	отчёт	
Объём перевозки	млн. км	9558	9271,26	
Цена за 1км перевозки	тыс. грн	5,24	5,28	
Себестоимость	тыс. грн	4,8	4,9	
Переменные расходы на единицу	тыс. грн	4,35	4,46	
Постоянные расходы	тыс. грн	5920	5500	
Прибыль от перевозки	тыс. грн	2586,6	2102	
Общие изменения прибыли:	тыс. грн			-484,6
за счёт изменения количества перевозок	тыс. грн			- 255,1986
за счёт изменения цены перевозки	тыс. грн			370, 8504
за счёт изменения удельного веса переменных затрат	тыс. грн			- 1019, 8386
за счёт изменения постоянных затрат	тыс. грн			419,5668

## ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ПРИМЕРЕ КРЫМСКОЙ ДИРЕКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

С помощью СVP-анализа [4] был произведён расчёт снижения расходов по пассажироперевозкам.

Суть данного анализа сводится к снижению всех слагаемых затрат на обеспечения расходов на 1 км пассажироперевозки. В итоге, постоянные

расходы снизились с 5920 тыс. грн до 5665 тыс. грн. А переменные расходы на единицу в 2005г, уменьшились с 4,35 тыс. грн до 4,32 тыс. грн.

Для повышения прибыли с помощью построения дерева решений удалось доказать прибыльность снижения в праздничные дни цены на билет в купейном вагоне до Днепропетровска с 78 грн. до 67 грн за место. В данном случае произойдёт снижение прогона пустых вагонов и Дирекция сможет получить дополнительную прибыль в размере 12372 тыс. грн, за каждый праздничный день.

**Вывод:** В результате проведённого анализа было установлено снижение некоторых финансовых и производственных показателей, определены наиболее вероятные факторы воздействия на данные показатели, разработаны предложения по улучшению финансовых и производственных результатов деятельности Дирекции.

Некоторые расчёты были направлены на рассмотрение в финансовый отдел Крымской Дирекции железнодорожных перевозок, для внедрения в её финансово-хозяйственную деятельность.

### Источники и литература

1. Финансовая отчётность Крымской Дирекции железнодорожных перевозок за 2002-2005 год.
2. Савицкая Г.В Анализ хозяйственной деятельности предприятий.- Минск: ООО "Новое знание", 2002- С. 296 - 418.
3. Івахненко В.М Курс економічного аналізу : Підручник.- Київ.: Знання.- 2004.- С. 40-120
4. Фатеева Н.В Управленческий учёт: ситуации и примеры: Учебник - Симферополь: ТНУ, 2005г - 10 - 15с.

**Сурніна К.С., Богосян М.В.**

### **ТОВАРИСТВА КАПІТАЛУ ФЕДЕРАТИВНОЇ РЕСПУБЛІКИ НІМЕЧЧИНА**

Метою даної статті є надання зацікавленим особам можливості одержати уявлення про німецьке право товариств капіталу.

Бухгалтерському обліку зарубіжних країн присвячені праці таких відомих вітчизняних вчених: Ф.Ф. Бутинця, С.В. Голова, В.І. Єфименко, Є.В. Мніма, М.С. Пушкаря, В.С. Рудницького, В.В. Сопка, М.Г. Чумаченька, С.І. Шкарабана та інших. Проте ряд питань, що до методики обліку в зарубіжних країнах в порівнянні з вітчизняним обліком вимагає подальших досліджень та наукових розробок.

У представленні законодавця безліч осіб може виступати зовні таким чином, що кожен його член несе сумісну з іншими членами відповідальність за борги, тобто кредитор може зажадати повного задоволення фінансової вимоги від будь-якого з боржників. З іншого боку, можна даній множині додати статус юридичної особи, таким чином, - властиву будь-якій юридичній особі економічну самостійність. Обидва випадки врегульовано правом товариств капіталу. Воно представляє собою частину цивільного права присвячену питанням об'єднань приватних осіб з метою переслідування сумісних інтересів на основі правової угоди.

Німецьке право не пропонує систематизованого кодифікування норм права товариства капіталу, тому що положення про окремі види товариств знайшли своє відображення в цивільному кодексі, торговому кодексі, а також в спеціальних законах. Зокрема, німецьким правом врегульовані:

1. Товариство цивільного права (ТЦП)
2. Відкрите торгове товариство (ВТТ)
3. Командитне товариство (КТ)
4. Негласне товариство (НТ)
5. Акціонерне товариство (АТ)
6. Командитне товариство на акціонерній основі (КТнАО)
7. Товариство з обмеженою відповідальністю (ТзОВ)
8. Зареєстроване кооперативне товариство (ЗКТ).

Товариства (ТЦП, ВТТ, КТ) ґрунтуються на принципі спільності; капіталотовариство (АТ, ТзОВ) є юридичними особами. Правові форми підприємства представлені нами на рис. 1.

### **ТОВАРИСТВО ЦИВІЛЬНОГО ПРАВА**

Цивільний кодекс (далі - ЦК) характеризує ТЦП, як об'єднання осіб (учасників), переслідуючи сумісну мету, для досягнення якої кожний з них вносить до суспільства свою частку.

Суспільний договір не вимагає особливої форми.

Обов'язок учасників полягає, по-перше, у внесенні частки до суспільного майна. Відповідно до ЦК, долі учасників рівні. Відступи від даного положення, що припускають інший порядок внесення часток, повинні бути обумовлені особливо.

По-друге, учасники зобов'язані брати участь в управлінні справами товариства, оскільки ТЦП не є юридичною особою, а значить, не може діяти через правління товариства. При цьому учасники повинні проявляти старанність в тому ступені, в якій вони її проявляють в особистих справах.

На всіх учасників покладений обов'язок вірності товариству в його управлінні тобто, вони повинні за-