УДК 330.142

В. О. Ареф'єв,
асистент кафедри фінансів, обліку та аудиту, Національний авіаційний університет

ІНТЕГРАЛЬНЕ ОЦІНЮВАННЯ РІВНЯ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ

У статті запропоновано інтегральне оцінювання рівня фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування.

This article proposes an integral evaluation of financial security rail transport engineering.

Ключові слова: інтегральне оцінювання, фінансова безпека, підприємство, рівень, оцінка.
Key words: integral evaluation, financial security, enterprise level, assessment.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Інтегральна оцінка є синтетичною величиною, "рівнодіючою" усіх показників, що їх характеризують. Чим ближче значення інтегрального показника до одиниці, тим менше неузгодженість між значеннями характеристик та їхніми еталонними значеннями і тим нижче рівень витрат досліджуваного підприємства.

Основними методичними принципами (властивостями) формування системи показників-індикаторів для розрахунку інтегральної оцінки за звітністю підприємств мають бути визнані такі, як адекватність системи показників завданням дослідження, тобто можливість за їх допомогою забезпечити побудову інтегральної оцінки стану економічних систем; наявність інформаційного забезпечення для розрахунку значення показників, проведення динамічного і просторового порівняльного аналізу.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Питаннями інтегрального оцінювання рівня фінансової безпеки підприємства присвячені роботи багатьох вітчизняних та іноземних вчених, зокрема О. Барановського, І. Бланка, Є. Бухвальда, О. Василика, Т. Вахненко, Є. Ведути, А.Гальчинського, А.Городецького, М. Єрмошенка, Б. Кваснюка, Л. Кистерського та ін. Але недостатньо повно сформовані моделі управління впливів щодо формування системи фінансової безпеки підприємств. Але якщо розглядати інтегральний показник визначення рівня фінансової безпеки підприємств стосовно визначених методичних принципів його побудови, то є підстави говорити, що на сьогодні не запропонована система показників для інтегрального дослідження рівня господарської діяльності підприємств на підставі інформаційних ресурсів статистичної звітності респондентів.

Метою статті є здійснення інтегрального оцінювання рівня фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Алгоритми розрахунку інтегральних показників можуть бути описані за допомогою детермінованих і стохастичних методів. Найпростіші методи: середня арифметична стандартизованих значень; бальна оцінка; сума фактичних показників; геометрична середня; сума місць; сума відстаней до величини еталону тощо. Успішному застосуванню методики перешкоджає виняткова особливість українських підприємств щодо тіньової діяльності, значних демографічних змін в динаміці та збитковості; параметри моделей, розраховані на моментних та інтервальних показниках поточного періоду, призводять до того, що реальні показники в динаміці не мають нічого спільного з тими (минулими), які використовувались для побудови алгоритму [1—2].

Для порівняння рівня фінансової безпеки підприємств промислового залізничного транспорту необхідно провести розрахунки інтегральних показників діяльності підприємств у динаміці. Для цього використаємо метод побудови таксономічного показника.

Від об'єктивності й точності оцінки результатів діяльності підприємств багато в чому залежить ефективність роботи з удосконалювання систем управління як на макро-, так і мікрорівні. У цьому зв'язку для всебічної оцінки діяльності господарського об'єкта найбільш значимі фінансово-економічні показники в процесі аналізу результатів роботи підприємств пропонується об'єднати в один інтегральний показник.

Інтегральне оцінювання рівня фінансової безпеки розраховується за допомогою наступних формул:

$$XS_{ij} = \frac{X_{ij} - \overline{X_i}}{S_i} \qquad (1),$$

де XS_{ij} — стандартизоване значення й -го показника j-й групи показників:

X_{ij} — вихідне значення і-го показника j-й групи показників;

X_i — середнє значення і -го показника;

S_i — середньоквадратичне відхилення і -го показника.

$$djo = \sqrt{\sum_{j=1}^{m} (XS_{ij} - XS_{io})^2} \qquad (2),$$

де doj — відстань між стандартизованими значеннями показників і крапок еталона j-й групи показників;

XS_{io} — еталонне стандартизоване значення і-го показника.

Інтегральний показник рівня фінансової безпеки підприємств розраховується за допомогою наступних формул [3]:

$$I_R = 1 - \frac{d_{jo}}{d_o} \qquad (3),$$

де $d_0 = \overline{d_0} + 2S_0$; $\overline{d_0} = \frac{1}{n}\sum_{j=1}^{n} d_{j0}$; $S_0 = \sqrt{\frac{1}{n}\sum_{j=1}^{n} (d_{j0} - \overline{d_0})^2}$.

I_R — розрахунок інтегрального показника рівня фінансової безпеки як суб'єкта фінансових відносин, що забезпечує комплексну оцінку стану досліджуваного об'єкта.

Аналіз літературних джерел дозволив зробити висновок, що існують визначені розбіжності між авторами методик оцінки рівня фінансової безпеки, пов'язані як з вибором оцінних критеріїв, так і із застосуванням різних процедур згортки інформаційного простору ознак і виділенням режимів фінансової безпеки підприємства.

Результати інтегрального оцінювання рівня фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування подано в табл. 1.

Розглянувши табл. 1, можна зробити висновок, що стан фінансової безпеки таких підприємств, як ВАТ "Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів", ВАТ "Конотопський завод по ремонту дизель-потягів", ВАТ "Крюківський вагонобудівний завод", ВАТ "Дніпровагонмаш", ВАТ "Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р." має середній рівень, а ВАТ "Стаханівський вагонобудівний завод" — високий. Це свідчить про те, що підприє-

Таблиця 1. Результати інтегрального оцінювання рівня фінансової безпеки підприємств залізничного транспортного машинобудування за 2006—2010 рр.

Показник	ВАТ «Дніпропетровський завод по ремонту та будівництву пасажирських вагонів»	ВАТ «Конотопський завод по ремонту дизель-потягів»	ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	ВАТ «Дніпровагонмаш»	ВАТ «Київський електровагоноремонтний Завод ім. Січневого повстання 1918 р.»	ВАТ «Стаханівський вагонобудівний завод»
Коефіцієнт незалежності	0,633	0,511	0,741	0,194	0,533	0,574
Коефіцієнт фінансової залежності	0,586	0,332	0,482	0,126	0,394	0,373
Коефіцієнт фінансової стабільності	0,595	0,393	0,570	0,985	0,901	0,987
Коефіцієнт мобільності	0,446	0,295	0,687	0,739	0,676	0,740
Коефіцієнт маневреності власного капіталу	0,491	0,324	0,512	0,813	0,743	0,814
Коефіцієнт довгострокового залучення позикових коштів	0,613	0,719	0,741	0,576	0,577	0,275
Коефіцієнт структури довгострокових вкладень	0,453	0,467	0,482	0,426	0,375	0,179
Коефіцієнт короткострокової заборгованості	0,941	0,553	0,570	0,885	0,444	0,985
Коефіцієнт автономії джерел формування запасів	0,777	0,666	0,427	0,730	0,333	0,879
Коефіцієнт кредиторської заборгованості	0,855	0,497	0,470	0,804	0,366	0,989
І заг.	0,639	0,476	0,568	0,628	0,534	0,680
Рівень фінансов. безпеки	середній	середній	середній	середній	середній	високий

мства залізничного транспортного машинобудування протягом аналізованого періоду мали недостатньо високий рівень фінансової стійкості, ліквідності та рентабельності та ін., це підтверджується розрахованими інтегральними показниками фінансового стану підприємств. Але все ж вони знаходяться в межах нормованих значень, що визначається позитивною тенденцією галузі та діяльністю самих підприємств. Оскільки рівень фінансової безпеки більшості підприємств знаходиться на середньому рівні, то можна зробити висновок, що ці підприємства не схильні до банкрутства, саме тому їх фінансовий стан можна вважати стабільним.

Помітно покращився фінансовий стан ВАТ "Стаханівський вагонобудівний завод", його рівень фінансової безпеки підвищився й одержав оцінку "високий", що дозволяє розробляти перспективні заходи щодо забезпечення фінансової безпеки підприємства.

Інтегральне оцінювання дає можливість провести аналіз різнорідних факторів, що визначають поточний стан підприємств і тенденцій його розвитку. Відповідно до фактичних значень показників і величини їхнього відхилення від граничних значень стан підприємств можна характеризувати як: нормальний, коли індикатори економічного розвитку знаходяться в межах граничних значень; передкризовий, коли перевищуються граничні значення хоча б одного з індикаторів; кризовий, коли спостерігається бар'єрне значення більшості основних індикаторів; критичний, коли порушуються всі бар'єри — як основні, так і другорядні.

Дана методика, поряд із низкою переваг, пов'язаних з можливістю діагностики окремих сфер діяльності підприємств, не дає будь-яких рекомендацій, пов'язаних із вибором оцінних коефіцієнтів, а також формуванням нормативних діапазонів показників економічного розвитку. При цьому оцінка рівня фінансової безпеки припускає не тільки розрахунок кількісного показника, але і його якісну інтерпретацію, що дозволяє визначити основні напрями удосконалення відповідних напрямків діяльності.

ВИСНОВКИ

Таким чином, поряд з безсумнівними достоїнствами, пов'язаними з простотою інтерпретації отриманих результатів, дана методика має низку недоліків. Так, наприклад, відсутні рекомендації щодо формування системи оціночних показників; не визначені види локальних функцій; для оцінки загального рівня фінансової безпеки використовується лінійна модель, що не завжди адекватно описує динаміку аналізованих процесів.

Критичні значення вихідних показників визначаються, виходячи з умови мінімально припустимого рівня безпеки, подолання якого означало б перехід підприємства в фінансово небезпечну зону. Графічна інтерпретація отриманих оцінок допомагає кращому сприйняттю і характеризує не тільки поточний стан підприємства, але і той стан безпеки, до якого варто прагнути. Цей підхід дає можливість провести аналіз різнорідних факторів, що визначають стан підприємства і тенденцій його розвитку. Відповідно до фактичних значень показників і величини їхнього відхилення від граничних значень стан підприємства можна характеризувати як: нормальний, коли індикатори фінансової безпеки знаходяться в межах граничних значень; передкризовий, коли перевищуються граничні значення хоча б одного з індикаторів; кризовий, коли спостерігається бар'єрне значення більшості основних індикаторів; критичний, коли порушуються всі бар'єри — як основні, так і другорядні.

Література:

1. Гринюк Н.А. Методичні підходи до обгрунтування індикаторів оцінки рівня фінансової безпеки підприємництва / Н.А. Гринюк // Проблеми науки. — 2008. — №6. — С. 35—40.

2. Єрмошенко М.М. Визначення поняття фінансова безпека страховика та її категорії / М.М. Єрмошенко // Актуальны проблеми економіки. — 2004. — №4. — С. 46—51.

3. Путятин Ю.А., Пушкарь А.И., Тридед А.И. Финансовые механизмы стратегического управления развитием предприятия / Ю.А. Путятин, А.И. Пушкарь, А.И. Тридед. — Харьков: Основа, 1999. — 488 с.

4. Барановський О.І. Фінансова безпека: монографія. Інститут економічного прогнозування/ Барановський О.І. — К.: Фенікс, 1999. — 338 с.

5. Отенко И.П. Методологические основы управления потенциалом предприятия. Научное издание. — Харьков: Изд-во ХНЭУ, 2004. — 216 с.

Стаття надійшла до редакції 23.11.2011 р.