

УДК 658.009.12

ПРОБЛЕМИ ОЦІНКИ РІВНЯ ОРГАНІЗАЦІЙНО-УПРАВЛІНСЬКОГО ПОТЕНЦІАЛУ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ: МЕТОДИЧНИЙ АСПЕКТ

Фоменко А. В.

Удосконалено методичне забезпечення оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту, що ґрунтується на використанні чіткого алгоритму оцінки та запропонованої системи показників, які за своєю суттю відображають особливості та закономірності розвитку таких складових потенціалу фінансової безпеки, як організаційний та управлінський потенціал. Обґрунтовано оптимальний структурно-методичний комплекс етапів оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: потенціал, організаційно-управлінський потенціал, фінансова безпека, підприємство, оцінка.

У галузі залізничного транспортного машинобудування сконцентрована значна кількість масштабних підприємств зі складною системою виробництва, організації та управління. На підприємствах галузі консолідується значна кількість фінансових, матеріальних, трудових та інших ресурсів, які у своїй сукупності мають функціональну спрямованість на досягнення стратегічних цілей підприємства, зокрема на максимізацію рівня фінансової безпеки підприємств та підвищення рівня конкурентоспроможності продукції. Для розвитку галузі активно впроваджуються державні цільові програми на основі удосконалення та оновлення окремих функціональних складових потенціалу підприємств. В сьогочасних складних умовах мінливості розвитку постіндустріального суспільства успіх будь-яких програм розвитку сягає лише мінімального значення. В такій ситуації менеджмент підприємств повинен концентруватися на управлінні організаційними змінами внутрішнього середовища у відповідності до змін зовнішнього середовища для максимізації рівня фінансової безпеки підприємств. Виникнення необхідності адаптації до динамічних змін зумовлює загострення уваги до процесу формування потенціалу фінансової безпеки підприємства, зокрема до організаційно-управлінського. Створюються особливі умови для виділення в самостійну категорію ринкової економіки поняття потенціал фінансової безпеки суб'єкта господарювання. Загострюється питання формування, оцінки та управління потенціалом фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту в організаційно-управлінському аспекті.

Методичні підходи до оцінки рівня організаційно-управлінського потенціалу детально обґрунтовуються у роботах таких вчених, як О. В. Ареф'євої [1], Є. Ю. Кокаревої [2], І. П. Отенко [3], В. В. Прохорової [4], В. І. Хомякова [5]. Враховуючи значний вклад вчених-економістів у розробку проблеми оцінки організаційно-управлінського потенціалу, доцільно відмітити значну ступінь обґрунтованості оцінки рівня організаційного потенціалу та управлінського як окремих функціональних складових потенціалу фінансової безпеки, та недостатню обґрунтованість методичного підходу до оцінки рівня організаційно-управлінського потенціалу як комплексної складової потенціалу фінансової безпеки підприємств. Відсутня комплексна система показників оцінки рівня організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки безпосередньо підприємств залізничного транспорту, яка дозволить виділити в подальшому напрями та резерви удосконалення та ефективного розвитку галузі.

Метою дослідження є формування методичного підходу до оцінки рівня організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту.

Підприємство – це відокремлений цілісний, виробничо-господарюючий організм, в якому передбачено соціальну, техніко-технологічну, виробничу, а також організаційно-адміністративну єдність та фінансово-економічну самостійність серед існуючих конкурентів в ринковій еко-

номії. Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт» залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

В умовах постіндустріального суспільства особливо гостро постає проблема зниження можливості досягнення необхідного рівня потенціалу фінансової безпеки на підприємствах без оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки та прийняття управлінських рішень щодо досягнення стратегічних цілей функціонування та розвитку підприємств. За таких умов у загальній стратегії розвитку підприємств залізничного транспорту важливе місце належить формуванню потенціалу фінансової безпеки з урахуванням особливостей організаційного клімату та управлінських можливостей. Для визначення потенційних можливостей підприємства та врахування впливу на них мінливості зовнішнього середовища необхідним є створення інформаційної бази щодо потенціалу фінансової безпеки організаційному та управлінському аспекті. Якість зазначеної інформації окрім методичного забезпечення формування потенціалу, прямо пропорційно залежить від якості та обґрунтованості методичного підходу до оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту.

Термін «потенціал» у своєму етимологічному значенні походить від латинського слова «potential» й означає «приховані можливості», які в господарській практиці завдяки праці можуть стати реальністю. Вперше цей термін згадано в 1924 році К.Г. Воблієм [6]. Узагальнюючи надбання економічної науки, під потенціалом доцільно розуміти приховані здатності та можливості для здійснення діяльності чи розвитку певного об'єкту, що можуть бути виявлені за певних умов.

На думку І. Р. Бузько оцінці рівня потенціалу передують низка заходів: аналіз основних виробничо-господарських процесів, що протікають на підприємстві на цей момент на всіх функціональних напрямках; визначення стратегічних напрямів і подальша розробка стратегії розвитку підприємства відповідно до певної довгострокової мети його функціонування; збір, аналіз і обробка інформаційних потоків, що поступають зі всього контуру системи маркетингу з метою формування системи інформаційного супроводу процесу формування стратегічного потенціалу підприємства [7, с. 165].

Кравченко О.С. пропонує використовувати під час здійснення оцінки потенціалу методику, що складається з наступних етапів [8]: формування вхідної інформації; визначення головної мети; побудова діаграми Ісікави; рейтингова оцінка економічного потенціалу підприємства; побудова діаграми Паретто; ABC-аналіз.

Вирішення проблем забезпечення необхідного рівня організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту у значній мірі залежить від раціонального використання організаційних та управлінських ресурсів, можливостей та характеристик. При оцінці організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств необхідно враховувати особливості фінансового вираження функціональних елементів (організаційного потенціалу; управлінського потенціалу) та їх взаємозв'язок. Це дозволило виділити та систематизувати етапи оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки (рис. 1).

Методичний підхід до оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту поєднує у собі шість етапів: формування вхідної інформації; виділення пріоритетних складових потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту, що підлягають оцінці; обґрунтування сукупності показників для оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту; розрахунок та аналітична обробка показників; інтегральна оцінка та формування управлінських рішень.

На першому етапі здійснюється відбір із загальної сукупності підприємств залізничного транспорту, підприємств, діяльність яких охоплює різні види економічної та основної діяльності на основі форм публічної звітності.



Рис. 1. Методичний підхід до оцінки рівня організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту

Для оцінки потенціалу фінансової безпеки з метою одержання обґрунтованих висновків щодо здатності досягнення стратегічних цілей обрано 10 підприємств залізничного транспор-

тного машинобудування: ПАТ Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів, Відкрите акціонерне товариство «Крюківський вагонобудівний завод», Відкрите акціонерне товариство «Ізюмський тепловозоремонтний завод», Закрите акціонерне товариство «Київський завод електротранспорту», Запорізький електроапаратний завод, Відкрите акціонерне товариство «Харківський завод електротранспорту», Відкрите акціонерне товариство «Івано-Франківський локомотиворемонтний завод», Відкрите акціонерне товариство «Львівський локомотиворемонтний завод», Відкрите акціонерне товариство «Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 року», Приватне акціонерне товариство «Трансмаш».

На другому етапі проаналізовано функціональні складові потенціалу фінансової безпеки та виділено у якості пріоритетних організаційний та управлінський потенціал. Це зумовлено перш за все невід'ємною участю організаційного клімату та управлінських можливостей у процесі формування потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту в умовах мінливості та інноваційності зовнішнього та внутрішнього середовища. Управлінський потенціал фінансової безпеки визначено як сукупність управлінських ресурсів, здатних забезпечувати ефективне функціонування об'єкта та досягнення встановлених його цілей. В свою чергу організаційний потенціал фінансової безпеки - сукупність наявних та потенційних ресурсів організаційної системи, яка під дією управлінського впливу забезпечує реалізацію поставлених завдань.

На третьому етапі формується початковий склад показників оцінки рівня організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки, який у ході дослідження підлягає критеріальному відбору з урахуванням загальних та індивідуальних критеріїв.

На четвертому етапі проводиться систематизація показників оцінки рівня організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту, здійснюється їх розрахунок та аналітична обробка (в табл. 1 наведено приклад розрахунку показників оцінки рівня організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки ПАТ Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів).

При відборі показників для здійснення подальшої інтегральної оцінки основний акцент зроблено на ті, які відповідно до витратного та доходного підходу найбільш репрезентативно характеризують рівень організаційного та управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту та їх взаємозв'язок. Оскільки для підприємств залізничного транспорту в умовах ринкової економіки прибуток є найважливішим чинником стимулювання виробничої діяльності та створює фінансову основу для її розширення, задоволення соціальних і матеріальних потреб персоналу.

Основними показниками діяльності підприємства вважається рентабельність активів та власного капіталу. Так, ПАТ Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів має від'ємну рентабельність активів та тенденцію до зниження рентабельності власного капіталу. Це свідчить про нестабільну роботу підприємства, про зростання собівартості реалізованої продукції і від'ємного фінансового результату.

Аналізуючи коефіцієнт фінансової автономії, можна зауважити, що підприємство знаходиться у значній залежності від запозичених коштів. Це свідчить про низьку автономію підприємства і про значне залучення позикових коштів ПАТ Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів.

Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості ПАТ Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів має тенденцію до збільшення, що свідчить про зниження швидкості, а у свою чергу й ефективності розрахунків з кредиторами.

Коефіцієнт фінансової стабільності відображає відношення суми власних коштів до суми позикових коштів. Фінансові менеджери, визначаючи найприйнятніше співвідношення між власним і залученим капіталом, показують власну кваліфікацію щодо управління потенціалом загалом, а також під час управління витратами підприємства [9]. Значення коефіцієнта фінансової стабільності коливається близько 1, що свідчить про компетентність управлінського персоналу в розподілі витрат.

Таблиця 1

Показники оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту ПАТ Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів за 2007 – 2011 р.р.

№	Складова та показники, що її характеризують	Алгоритм розрахунку показника	2007 р.	2008 р.	2009 р.	2010 р.	2011 р.
Організаційний потенціал фінансової безпеки							
o ₁	Поточні зобов'язання з одержаних авансів	ф 1 р. 540	5393	5711	2428	8605	25896
o ₂	Поточні зобов'язання з бюджетом	ф 1 р. 550	200,9	188	454	1131	515
o ₃	Поточні зобов'язання зі страхування	ф 1 р. 570	498,5	472	576	1097	727
o ₄	Поточні зобов'язання з оплати праці	ф 1 р. 580	1183,8	1113	1340	2477	1157
o ₅	Поточні зобов'язання за розрахунками з учасниками	ф 1 р. 590	3051	1280	1296	1296	1296
o ₆	Поточні зобов'язання з внутрішніх розрахунків	ф 1 р. 600	0	0	0	0	0
o ₇	Адміністративні витрати	ф 2 р. 070	15273,7	14435	14435	20199	24580
o ₈	Витрати на оплату праці	ф 2 р. 240	26078	19980,1	14922	18294	26078
o ₉	Відрахування на соціальні заходи	ф 2 р. 250	9864	7914,9	5552	7008	9864
Управлінський потенціал фінансової безпеки							
d ₁	Коефіцієнт рентабельності активів	$\frac{\text{ф.2р.220 або р.225/ф.1(р.380(гр.3)+р.280(гр.4))}}{2}$	-0,09	-0,12	-0,09	-0,04	-0,06
d ₂	Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	$\frac{\text{ф.2р.220 або р.225/ф.1(р.380(гр.3)+р.380(гр.4))}}{2}$	1,64	0,91	0,13	0,06	0,08
d ₃	Коефіцієнт автономії	$\frac{\text{ф.1р.380/ ф.1р.640}}{2}$	0,10	-0,35	-0,89	-0,58	-1,21
d ₄	Коефіцієнт фінансової стабільності	$\frac{\text{ф. 1 р. 380 / ф. 1 р.430+ ф. 1 р. 480}}{2}$	11,93	0,32	0,72	0,91	1,25
d ₅	Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	$\frac{\text{ф.2р.035/ ф.1(}\sum \text{(р.520-р.600)гр.3+}\sum \text{(р.520-р.600)гр.4)}}{2}$	0,59	0,57	1,40	3,10	1,20

Показники оцінки організаційного потенціалу свідчать про нестабільність організаційного клімату підприємства, що, перш за все, було зумовлено економічною кризою. За підсумками 2011 р. значну частку витрат на підтримку позитивного організаційного клімату підприємства, склали витрати на оплату праці та адміністративні витрати, що сприятиме підвищенню зацікавленості робочого та управлінського персоналу в підтримці позитивного клімату. Загалом, розподіл витрат на підтримку організаційного клімату здійснюється досить ефективно. Здійснивши оцінку організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки ПАТ Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів, можна зробити висновок про низький рівень його використання на підприємстві та про потребу мобілізації ресурсів для підвищення організаційного клімату, а також мобілізації власних фінансових ресурсів за для підвищення фінансової незалежності підприємства від запозичених коштів. Для однозначного оцінювання економічного потенціалу окремої підсистеми потрібно вирішити дуже важливу проблему – звести значення окремих показників в узагальнюючий. Проблеми застосування інтегрального показника пов'язані з методологічними труднощами його кількісного розрахунку, які призводять до широкого застосування експертних оцінок, унаслідок чого адекватність реальності самих результатів розрахунків викликає сумніви [10, с. 120]. На п'ятому етапі проводиться розрахунок інтегральних показників окремо по організаційному потенціалу та управлінському. Визначається загальний інтегральний показник організаційно-управ-

інського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту в динаміці. При визначенні інтегрального показника організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту запропоновано використовувати найбільш розповсюджену в економічній вітчизняній літературі формулу [11]:

$$K = \sum_{i=1}^N W_i K_i, \quad (1)$$

де K – інтегральний показник оцінки потенціалу підприємства; K_i – окремі показники організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту загальною кількістю N ; W_i – вагомість окремих показників у загальній сумі.

Досить розповсюдженою є позиція науковців щодо розрахунку інтегрального показника шляхом зведення показників в узагальнюючу оцінку за допомогою простої арифметичної, середньозваженої, середньої геометричної величини.

Важливим етапом здійснення інтегральної оцінки вважається розрахунок вагових коефіцієнтів показників оцінки, що, на думку автора, несе в собі високу ступінь суб'єктивізму, що знижує якість кінцевого результату. Запропоновано присвоїти кожному з показників рівні значення вагових коефіцієнтів. Оцінка інтегрального показника здійснюється на основі шкалування. Для якісної характеристики інтегрального показника необхідні інтервали наведені в таблиці 2 [12].

Таблиця 2

Інтервали якісної оцінки інтегрального показника

Значення інтегрального показника	0,1-0,4	0,41-0,7	0,71-1,0
Рівень використання організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки	Низький (Н)	Задовільний (З)	Високий (В)

На шостому етапі перевіряється та підтверджується науковий результат. Підтвердження результатів інтегрального оцінювання можливе шляхом здійснення кластеризації обраних підприємств залізничного транспорту за систематизованою сукупністю показників оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки. Існує багато прикладних задач великої розмірності, що належать до важкорозв'язуваних комбінаторних задач. Ефективним підходом для отримання якісних розв'язків є ієрархічна кластеризація. Суть цього підходу полягає у розбитті задачі на частини (кластери) за певними критеріями і оперування частинами при пошуку розв'язку. Це дає змогу зменшити затрати часу на пошук наближеного до оптимального розв'язку та отримати якісні розв'язки для задач великих розмірностей, де інші методи є менш придатними. У разі підтвердження результатів формується управлінське рішення щодо підвищення організаційно-управлінського потенціалу.

ВИСНОВКИ

У результаті дослідження сформовано методичний підхід до оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту, який ґрунтується на використанні чіткого алгоритму оцінки та запропонованої системи показників, які за своєю суттю відображають особливості та закономірності розвитку таких складових потенціалу фінансової безпеки, як організаційний та управлінський потенціал. Використання обґрунтованого автором алгоритму оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту дозволяє оцінити внесок кожної складової потенціалу у формування потенціалу фінансової безпеки підприємств та у створення резервів його ефективного розвитку. Впровадження методичного підходу буде сприяти підвищенню ефективності прийняття управлінських рішень щодо підвищення рівня організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту. Своєчасна повна обґрунтована оцінка рівня організаційно-управлінського потенціалу забезпечить досягнення ефективності прийняття та реалізації управлінських рішень на підприємствах залізничного транспорту, підвищення фінансової стабільності виробничої діяльності та збільшення вірогідності досягнення стратегічних цілей підприємствами у запланований часовий проміжок.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Арефєва О. В. Управління потенціалом розвитку промислових підприємств: монографія / О. В. Арефєва, О. В. Коренков. — К. : ГРОТ, 2004. — 200 с.
2. Кокарева, Е. Ю. Формирование и использование организационного потенциала в антикризисном управлении предприятием : Автореф. дис. канд. экон. наук / Кокарева Е.Ю.; [Тюмен. гос. ун-т]. — Тюмень, 2002. — 23 с.
3. Прохорова В. В. Управління економічним потенціалом підприємств: монографія / В. В. Прохорова, О. В. Божанова. — Х., Вид. «НТМТ», 2001. — 220 с.
4. Отенко И. П. Механизм управления потенциалом предприятия: монография / И. П. Отенко., Л. М. Малярец. — Х.: ХГЭУ, 2003. — 219 с.
5. Хомяков В. И. Управління потенціалом підприємства / В. И. Хомяков, І. В. Бакум. — К.: Кондор, 2007. — 400 с.
6. Вернигора Л. Наукові погляди К. Г. Воблого – розвиток та новації / Л. Вернигора // Вісник КНУ ім. Т.Г.Шевченка. — К. — 2006 — № 85. — С. 57— 62
7. Бузько И.Р. Стратегический потенциал: формирувание приоритетов и развитие предприятия : монография / И.Р. Бузько, И.С. Дмитренко, Е.А. Сущенко и др. — Алчевск : Прима, 2002. — 216 с.
8. Кравченко О. С. Організаційно-методична модель оцінки економічного потенціалу торговельних підприємств / О. С. Кравченко, О. В. Григораш // Міжнародна науково-практична Internet-конференція: Удосконалення системи управління виробничим потенціалом підприємств. [Електронний ресурс] / Офіційний веб-сайт кафедри міжнародних економічних відносин ХНУ. — Режим доступу: <http://mev-hnu.at.ua/>
9. Прокопишин Л. М. Методичні підходи до оцінки потенціалу управління машинобудівними підприємствами / Л. М. Прокопишин. — 2008. — С. 170 – 175. [Електронний ресурс] Електронний науковий архів Науково-технічної бібліотеки Національного університету «Львівська політехніка» — Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/>
10. Верховглядова Н. І. Методики оцінювання економічного потенціалу підприємства / Н. І. Верховглядова, Г. С. Макарова // Економіка та підприємництво. — 2011. — № 5. — С. 119—122.
11. Лапин Е.В. Оценка экономического потенциала предприятия : монография / Е.В. Лапин. — Сумы : Университетская книга, 2004. — 360 с.
12. Отенко И.П. Стратегическое управление потенциалом предприятия : монография / И.П. Отенко — Харьков: ХНЭУ, 2006. — 256 с.