

ФІНАНСОВА БЕЗПЕКА АТП У КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

©2019 БОЙКО С. В., ТЕСЛЮК Н. П., ЛЕВКОВЕЦЬ Н. П.

УДК 338.47
JEL: G32; R41

Бойко С. В., Теслюк Н. П., Левковець Н. П. Фінансова безпека АТП у контексті розвитку ринку вантажних перевезень в Україні

До проблем транспортної галузі доцільно віднести низький рівень капіталізації автотранспортних підприємств через недостатність як власного капіталу, так і капіталу, залученого на кредитному ринку; недостатність ліквідних активів, у тому числі грошей та їх еквівалентів; низький рівень прибутковості підприємств. Сукупність проблем формування та використання фінансових ресурсів автотранспортних підприємств негативно впливає на стан фінансової безпеки підприємств, що унеможливорює сталий розвиток ринку вантажних перевезень, відповідність його вимогам економічних агентів та екологічним вимогам. Метою статті є аналіз сучасного стану фінансової безпеки автотранспортних підприємств на основі обґрунтованої авторської методики. Дослідження проведено із застосуванням методів узагальнення, табличного та графічного, а також регресійного аналізу та експертного методу при визначенні значущості індикаторів індексу фінансової безпеки автотранспортних підприємств. У статті обґрунтовано методичні основи оцінки фінансової безпеки підприємств на основі індексу фінансової безпеки, який базується на 11 відносних показниках: коефіцієнт покриття; коефіцієнт абсолютної ліквідності; коефіцієнт ліквідності грошового потоку; коефіцієнт фінансової незалежності; коефіцієнт довгострокової фінансової незалежності; коефіцієнт маневреності власного оборотного капіталу; рентабельність активів; рентабельність продажу; коефіцієнт реінвестування прибутку; коефіцієнт співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей; коефіцієнт покриття фінансових витрат операційним прибутком. Сформовано вибірку з 11 автотранспортних підприємств, що надають послуги вантажних перевезень. Ідентифікація стану фінансової безпеки автотранспортних підприємств свідчить про переважно нестабільну фінансову безпеку з тенденцією до покращення у 2014–2018 рр. З досліджуваної вибірки автотранспортних підприємств одне підприємство мало допустимий та абсолютний стан фінансової безпеки, одне підприємство – допустимий стан, два підприємства – абсолютний стан, два підприємства – критичний стан. Проведений аналіз вказує на наявність основних і спільних загроз фінансовій безпеці: низький рівень рентабельності, загрози отримання збитків від фінансово-господарської діяльності, недостатність коштів для покриття поточних зобов'язань, незбалансованість грошових потоків у розрахунках з дебіторами та кредиторами. Практична цінність статті полягає в тому, що основні положення дослідження можуть бути використані автотранспортними підприємствами та іншими суб'єктами господарювання під час фінансово-господарської діяльності з метою мінімізації фінансових і репутаційних ризиків.

Ключові слова: автотранспортні підприємства, вантажні перевезення, фінансова безпека, індекс фінансової безпеки, загрози фінансовій безпеці.
DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-12-344-355>

Рис.: 8. **Табл.:** 3. **Формул:** 2. **Бібл.:** 13.

Бойко Світлана Василівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів, Національний університет харчових технологій (вул. Володимирська, 68, Київ, 01033, Україна)

E-mail: svitlanaboyko@ukr.net

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1333-0397>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/E-2711-2019>

Теслюк Наталія Петрівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, Національний транспортний університет (вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, Київ, 01010, Україна)

E-mail: Natalitesluk@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-0338-9088>

Левковець Наталія Петрівна – старший викладач кафедри фінансів, обліку і аудиту, Національний транспортний університет (вул. М. Омеляновича-Павленка, 1, Київ, 01010, Україна)

E-mail: nlp08@ukr.net

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-5382-5418>

УДК 338.47
JEL: G32; R41

UDC 338.47
JEL: G32; R41

Бойко С. В., Теслюк Н. П., Левковець Н. П. Финансовая безопасность АТП в контексте развития рынка грузовых перевозок в Украине

К проблемам транспортной отрасли целесообразно отнести низкий уровень капитализации автотранспортных предприятий из-за недостаточности как собственного капитала, так и капитала, заимствованного на кредитном рынке; недостаточность ликвидных активов, в том числе денег и их эквивалентов; низкий уровень прибыльности предприятий. Совокупность проблем формирования и использования финансовых ресурсов автотранспортных предприятий отрицательно влияет на состояние финансовой безопасности предприятий, что делает невозможным постоянное развитие рынка грузовых перевозок, соответствие его требованиям экономических агентов и экологическим требованиям. Целью статьи является анализ современного состояния финансовой безопасности автотранспортных предприятий на основе обоснованной авторской методологии. Исследование проведено с применением методов обобщения, таблич-

Boiko S. V., Tesliuk N. P., Levkovets N. P. The Financial Security of MTE in the Context of the Freight Market Development in Ukraine

It would be feasible to include in the problems of the transport industry the low level of capitalization of motor transport enterprises due to the lack of both equity capital and the capital borrowed from the credit market; insufficiency of liquid assets, including money and their equivalents; a low profitability level of enterprises. The totality of problems of the formation and use of the financial resources of motor transport enterprises negatively influences the financial security of enterprises, which renders impossible to constantly develop the freight market, in a compliance with requirements of economic agents and environmental requirements. The article is aimed at analyzing the current status of financial safety of motor transport enterprises on the basis of a well-grounded authors' methodology. The research is carried out using

ного і графічного, а також регресійного аналізу і експертного методу при визначенні значимості індикаторів індексу фінансової безпеки автотранспортних підприємств. В статті обґрунтовані методичні основи оцінки фінансової безпеки підприємств на базі індексу фінансової безпеки, який базується на 11 відносних показателях: коефіцієнт покриття; коефіцієнт абсолютної ліквідності; коефіцієнт ліквідності грошового потоку; коефіцієнт фінансової незалежності; коефіцієнт довгострочної фінансової незалежності; коефіцієнт маневреності власного оборотного капіталу; рентабельність активів; рентабельність продажів; коефіцієнт реінвестування прибутку; коефіцієнт співвідношення оборотності дебіторської і кредиторської задолженостей; коефіцієнт покриття фінансових витрат операційною прибутком. Сформована вибірка з 11 автотранспортних підприємств, які надають послуги вантажних перевезень. Ідентифікація стану фінансової безпеки автотранспортних підприємств свідчить про переважно нестабільну фінансову безпеку з тенденцією до покращення в 2014–2018 рр. З досліджуваної вибірки автотранспортних підприємств одне підприємство мало допустиме і абсолютне становище фінансової безпеки, одне підприємство – допустиме становище, два підприємства – абсолютне становище, два підприємства – критичне становище. Проведений аналіз вказує на наявність основних і загальних загроз фінансової безпеки: низький рівень рентабельності, загрози отримання збитків від фінансово-господарської діяльності, недостатність засобів для покриття поточних зобов'язань, несбалансованість грошових потоків в розрахунках з дебіторами і кредиторами. Практична цінність статті полягає в тому, що основні висновки дослідження можуть бути використані автотранспортними підприємствами і іншими суб'єктами господарювання в період фінансово-господарської діяльності з метою мінімізації фінансових і репутаційних ризиків.

Ключові слова: автотранспортні підприємства, вантажні перевезення, фінансова безпека, індекс фінансової безпеки, загрози фінансової безпеки.

Рис.: 8. **Табл.:** 3. **Формул:** 2. **Бібл.:** 13.

Бойко Светлана Васильевна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів, Національний університет харчових технологій (ул. Владимирська, 68, Київ, 01033, Україна)

E-mail: svtlanaboyko@ukr.net

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1333-0397>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/E-2711-2019>

Теслюк Наталья Петровна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів, бухгалтерського обліку та аудиту, Національний транспортний університет (ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, Київ, 01010, Україна)

E-mail: Natalitesluk@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-0338-9088>

Левковец Наталья Петровна – старший викладач кафедри фінансів, бухгалтерського обліку та аудиту, Національний транспортний університет (ул. М. Омеляновича-Павленка, 1, Київ, 01010, Україна)

E-mail: nlp08@ukr.net

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-5382-5418>

the generalization, table and graphic methods, as well as regression analysis and expert method in defining the importance of indicators of the index of financial security safety of motor transport enterprises. The article substantiates the methodical bases for evaluating the financial security of enterprises on the basis of the Financial Security Index, which in turn is based on 11 relative indicators: coverage ratio; absolute liquidity ratio; money flow liquidity ratio; financial independence ratio; long-term financial independence ratio; agility ratio of the own equity capital; assets profitability; profitability of sales; profit reinvestment ratio; ratio of receivables and payables; ratio of coverage of financial expenditure by means of operating profit. A sample of 11 motor transport enterprises that provide freight services has been formed. Identification of the financial security status of motor transport enterprises indicates a largely unstable financial security with a tendency to improve in 2014–2018. From the studied sample of motor transport enterprises, one enterprise has a not acceptable and an absolute status of financial security, one enterprise has an acceptable status, two enterprises are in absolute status, two are in a critical status. The carried out analysis indicates the presence of major and general threats to financial security: low level of profitability, threats of losses from financial and economic activities, insufficient funds to cover current liabilities, unbalanced cash flows in settlements with debtors and creditors. The practical value of the article is that the main provisions of the research can be used by motor transport enterprises and other economic entities during financial and economic activities in order to minimize the financial and reputation risks.

Keywords: motor transport enterprises, freighting, financial security, financial security index, financial security threats.

Fig.: 8. **Tabl.:** 3. **Formulae:** 2. **Bibl.:** 13.

Boiko Svitlana V. – PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Finance, National University of Food Technologies (68 Volodymyrska Str., Kyiv, 01033, Ukraine)

E-mail: svtlanaboyko@ukr.net

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1333-0397>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/E-2711-2019>

Tesliuk Nataliia P. – PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Finance, Accounting and Auditing, National Transport University (1 Omelianovycha-Pavlenka Str., Kyiv, 01010, Ukraine)

E-mail: Natalitesluk@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-0338-9088>

Levkovets Nataliia P. – Senior Lecturer of the Department of Finance, Accounting and Auditing, National Transport University (1 Omelianovycha-Pavlenka Str., Kyiv, 01010, Ukraine)

E-mail: nlp08@ukr.net

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-5382-5418>

Активний розвиток ринку вантажних перевезень передбачає усунення основних його недоліків або мінімізацію їхнього негативного впливу на розвиток як ринку вантажних перевезень, так і економіки в цілому. М. В. Бойченко визначив основні проблеми транспортної галузі: «неефективне використання маршрутів доставки продукції від виробника до споживача; незадовільний стан автомобільних доріг; слабка інфраструктура транспорту; недостатня кількість вантажних терміналів, а також їх низький техніко-технологічний рівень; відсутність практично на всіх видах транспорту сучасних транспортних засобів, що відповідають світовим стандартам; високий рівень фізичного та морального

зносу рухомого складу транспорту; неефективне використання власного та найманого рухомого складу; втрати від простою в очікуванні завантаження/розвантаження транспортного засобу; втрати від неефективної роботи (умисне розкрадання паливно-мастильних матеріалів або навіть вантажів, «ліві рейси», низька продуктивність транспортної сфери через слабку систему мотивації та/або низьку кваліфікацію персоналу тощо)» [1, с. 23].

До перелічених проблем транспортної галузі доцільно віднести низький рівень капіталізації автотранспортних підприємств через недостатність як власного капіталу, так і капіталу, залученого на кредитному ринку; недостатність ліквідних активів,

у тому числі грошей та їх еквівалентів; низький рівень прибутковості підприємств. Сукупність проблем формування та використання фінансових ресурсів автотранспортних підприємств (АТП) негативно впливає на стан фінансової безпеки підприємств, що унеможливає сталий розвиток ринку вантажних перевезень, відповідність його вимогам економічних агентів та екологічним вимогам.

Проблеми фінансової безпеки підприємств у контексті обґрунтування теоретико-методологічних засад формування та управління розглядали у своїх роботах багато вітчизняних учених, проте проблематика забезпечення фінансової безпеки автотранспортних підприємств залишається недостатньо дослідженою. Вітчизняні вчені (О. В. Васильєв, А. А. Чупіков [2], І. Ю. Зайцева [3], О. В. Кудрявцева [4], С. А. Лебедко [5], А. В. Нікітіна, Д. А. Горючий і Д. В. Бабич [6], А. О. Новіков і М. М. Новікова [7]) у своїх дослідженнях фінансову безпеку АТП розглядали лише як складову економічної безпеки підприємства.

Системи показників оцінки фінансової безпеки підприємств, розроблені вітчизняними вченими, містять різний набір фінансових показників (коефіцієнтів): О. О. Качур – 19 [8, с. 97–98], Г. Є. Павлова, І. П. Приходько, Є. В. Колісник – 6 [9, с. 89], С. Я. Єлєцьких, Т. І. Свинаренко, К. Г. Петрищева – 11 [10, с. 95], В. З. Бугай, О. В. Бурділо – 12 [11, с. 44]. Таким чином, потребує подальших наукових досліджень удосконалення методики оцінювання фінансової безпеки підприємств, а також вивчення взаємозв'язку між показниками фінансової безпеки та галузевими показниками.

Метою статті є аналіз сучасного стану фінансової безпеки автотранспортних підприємств на основі обґрунтованої авторської методики.

Для досягнення вказаної мети було встановлено такі завдання: 1) обґрунтування методичних основ оцінки фінансової безпеки підприємств; 2) сформування вибірки автотранспортних підприємств, абсолютних показників їх фінансового стану та результатів фінансово-господарської діяльності; 3) визначення відносних показників фінансового стану та фінансово-господарської діяльності, ідентифікація стану фінансової безпеки автотранспортних підприємств.

Індекс фінансової безпеки автотранспортних підприємств ($I_{ФБ}$) розрачуємо за формулою:

$$I_{ФБ} = \sum_{i=1}^n b_i X_i, \quad (1)$$

де b_i – вагові коефіцієнти, що визначають ступінь внеску i -го індикатора в інтегральний індекс; X_i – значення i -го індикатора.

Першим кроком оцінювання фінансової безпеки є визначення системи індикаторів (коефіцієнтів). Вважаємо, що система індикаторів оцінки фінансової безпеки автотранспортних підприємств має охоплю-

вати оптимальну кількість індикаторів, яка б відповідала вимогам комплексності та системності:

- ✦ за напрямом ліквідності та платоспроможності підприємства: коефіцієнт покриття (K_1), коефіцієнт абсолютної ліквідності (K_2), коефіцієнт ліквідності грошового потоку (K_3);
- ✦ за напрямом фінансової стійкості підприємства: коефіцієнт фінансової незалежності (K_4), коефіцієнт довгострокової фінансової незалежності (K_5), коефіцієнт маневреності власного оборотного капіталу (K_6);
- ✦ за напрямом ефективності діяльності: рентабельність активів (K_7), рентабельність продажу (K_8), коефіцієнт реінвестування прибутку (K_9);
- ✦ за напрямом ділової активності підприємства: коефіцієнт співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей (K_{10});
- ✦ за напрямом кредитної активності підприємства: коефіцієнт покриття фінансових витрат операційним прибутком (K_{11}).

Запропоновані нами індикатори не можна вважати вичерпними, проте в умовах наявного інформаційного забезпечення та рівня публічності акціонерних товариств такий набір індикаторів вважаємо оптимальним для акціонерних товариств публічного та приватного типів.

Базовими абсолютними показниками для обчислення індикаторів фінансової безпеки підприємства є показники звіту про фінансовий стан (необоротні активи, гроші та їх еквіваленти, дебіторська заборгованість, оборотні активи, власний капітал, нерозподілений прибуток, довгострокові зобов'язання, поточні зобов'язання, кредиторська заборгованість), звіту про фінансові результати (чистий дохід від реалізації продукції, послуг, фінансовий результат від операційної діяльності, фінансові витрати, чистий фінансовий результат) та звіту про рух грошових коштів (надходження та витрачання грошових коштів).

Другим кроком ідентифікації фінансової безпеки підприємства визначено присвоєння критичних значень фінансових коефіцієнтів за типами безпеки (табл. 1).

Ідентифікацію рівнів фінансової безпеки підприємств проведено за даними 11 автотранспортних підприємств, що надають послуги вантажних перевезень: ПрАТ «Чернігівське АТП 17462», ПрАТ «Черкаське АТП 17154», ПрАТ «САТП 0904» (м. Київ), ПрАТ «Внештранс» (м. Київ), ПрАТ «АТП 11263» (м. Дніпро), ПАТ «Київська виробнича компанія «Рапід» (м. Київ), ПрАТ «Обухівське АТП 13238», ПрАТ «АТП 16365» (м. Харків), ПрАТ «Транс-Оболонь» (м. Київ), ПАТ «АТП 13058» (м. Київ), ПрАТ «Київське АТП 13061».

Коефіцієнт покриття (K_1) характеризує ступінь покриття поточних зобов'язань оборотними

Критичні значення індикаторів фінансової безпеки підприємства

Значення, що при- своюється інди- катору (X_i)	Тип безпеки				
	кризовий	критичний	нестабільний	допустимий	абсолютний
	0	0,25	0,5	0,75	1
K_1	0–0,1	0,1–0,5	0,5–1	1–2	Більше 2
K_2	0	0,01–0,04	0,04–0,07	0,07–0,1	Більше 0,1
K_3	0–0,5	0,5–0,7	0,7–0,9	0,9–1	Більше 1
K_4	Менше 0	0–0,2	0,2–0,4	0,4–0,5	Більше 0,5
K_5	Менше 0	0–0,3	0,3–0,5	0,5–0,7	Більше 0,7
K_6	Менше 0	0–0,02	0,02–0,05	0,05–0,1	Більше 0,1
K_7	Менше 0	0–0,5	0,5–1	1–2	Більше 2
K_8	Менше 0	0–0,5	0,5–1	1–2	Більше 2
K_9	0–0,5	0,5–0,7	0,7–0,9	0,9–1	1
K_{10}	0–0,5	0,5–0,7	0,7–0,8	0,8–0,9	0,9–1,1
	Більше 1,5	1,4–1,5	1,2–1,4	1,1–1,2	
K_{11}	Менше 0	0–0,5	0,5–1,0	1,0–1,5	Більше 1,5 або фінансо- ві витрати відсутні

активами. Абсолютному стану фінансової безпеки підприємства відповідає значення, що перевищує 2. ПрАТ «Внештранс» характеризується відмінним станом поточної ліквідності (рис. 1). Допустимий стан фінансової безпеки мали ПрАТ «Чернігівське АТП 17462», ПрАТ «САТП 0904», ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid». ПрАТ «Черкаське АТП 17154» та ПрАТ «АТП 11263» покращили стан поточної ліквідності від критичного до абсолютного, що свідчить про підвищення загального рівня їх фінансової безпеки. Недоліком діяльності інших до-

сліджуваних підприємств було значне варіювання ступеня покриття поточних зобов'язань оборотними активами.

Коефіцієнт абсолютної ліквідності (K_2) характеризує ступінь покриття поточних зобов'язань грошима та їх еквівалентами. Спроможність негайно погасити поточні зобов'язання ідентифіковано у ПрАТ «Чернігівське АТП 17462», ПрАТ «САТП 0904», ПрАТ «Внештранс», ПрАТ «АТП 11263», ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid», ПрАТ «Черкаське АТП 17154» (рис. 2).

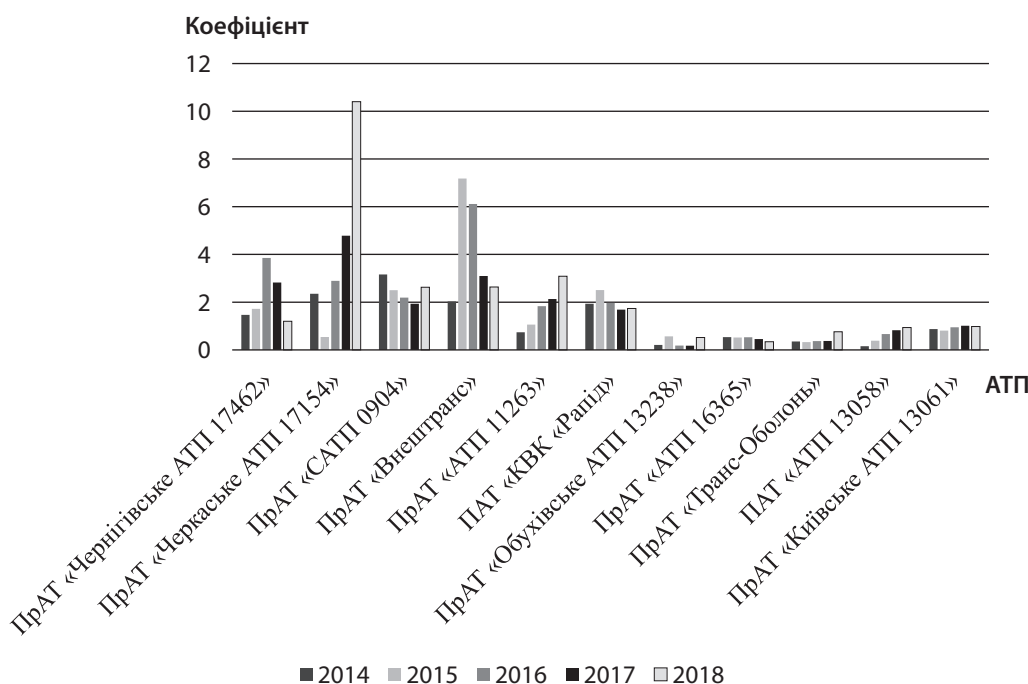


Рис. 1. Коефіцієнт покриття автотранспортних підприємств у 2014–2018 рр.

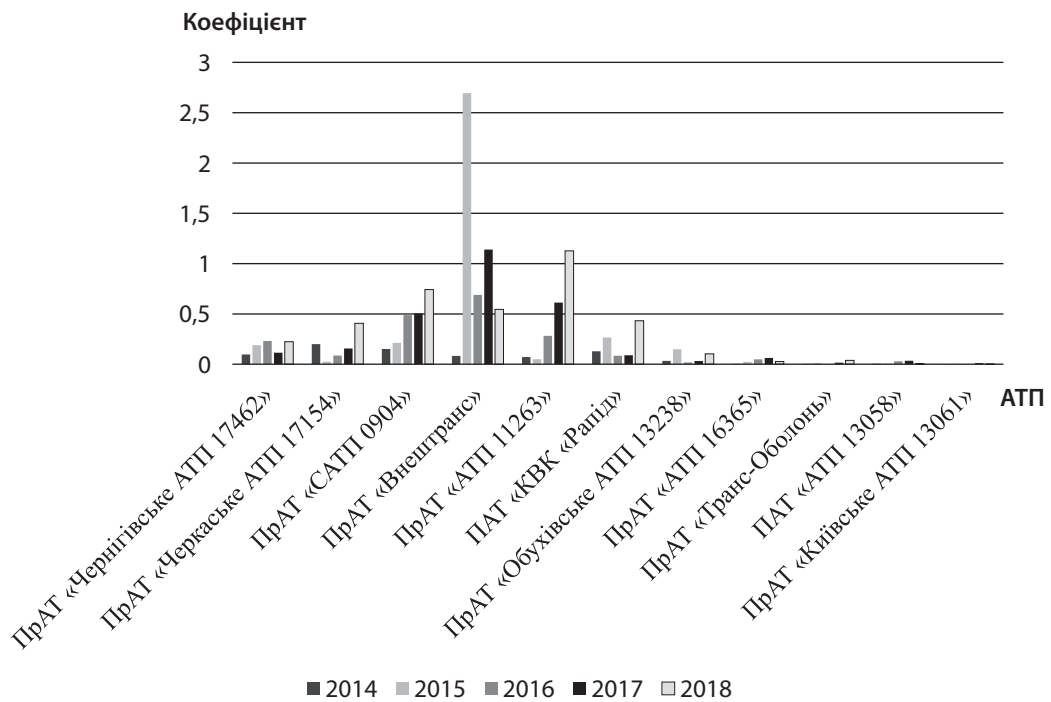


Рис. 2. Коефіцієнт абсолютної ліквідності автотранспортних підприємств у 2014–2018 рр.

Критичний і допустимий стан абсолютної ліквідності були характерні для ПрАТ «Обухівське АТП 13238», ПрАТ «АТП 16365», ПрАТ «Транс-Оболонь». ПрАТ «Київське АТП 13061» не мало грошових коштів для покриття поточних зобов'язань. Загальний рівень абсолютної ліквідності досліджуваних підприємств і платіжної дисципліни покращився.

Коефіцієнт ліквідності грошового потоку (K_3) характеризує ступінь покриття негативного грошо-

вого потоку позитивним. Нормативним його значенням вважається рівність або перевищення 1. Рівень зазначеного коефіцієнта у ПрАТ «Черкаське АТП 17154», ПрАТ «АТП 11263», ПрАТ «АТП 16365», ПрАТ «Транс-Оболонь», ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid» дорівнював або перевищував 1, що свідчить про виключно позитивний чистий рух грошових коштів (рис. 3).

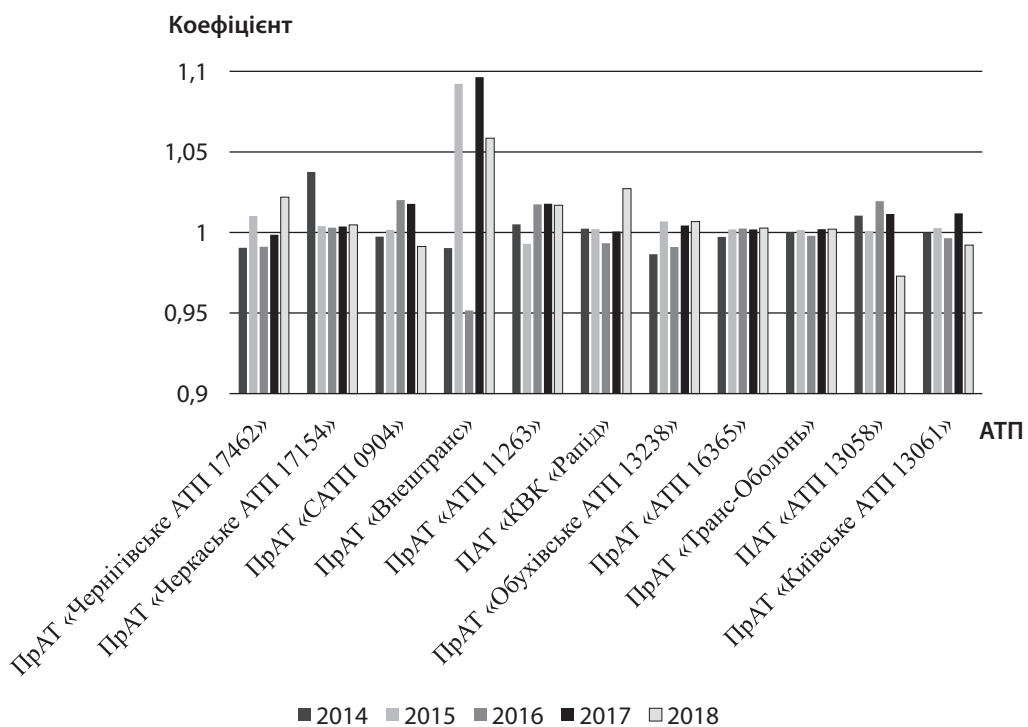


Рис. 3. Коефіцієнт ліквідності грошового потоку автотранспортних підприємств у 2014–2018 рр.

Покращення якості грошового потоку до стану ліквідності на кінець 2018 р. характерне для ПрАТ «Чернігівське АТП 17462», ПрАТ «Внештранс», ПрАТ «Обухівське АТП 13238», що свідчить про покращення управління грошовими потоками за всіма видами діяльності та перспективи покращення рівня ліквідності та платоспроможності. Коефіцієнт ліквідності грошового потоку ПрАТ «САТП 0904», ПАТ «АТП 13058», ПрАТ «Київське АТП 13061» має тенденцію до зменшення у 2018 р., незважаючи на ліквідність грошових потоків у 2014–2017 рр.

Коефіцієнт фінансової незалежності (K_4) характеризує ступінь залежності підприємства від зовнішніх джерел фінансування. Для більшості автотранспортних підприємств характерна фінансова незалежність та можливість сформувати власний капітал на рівні понад 50% сукупного капіталу (рис. 4).

11263», ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid», ПрАТ «АТП 16365», ПрАТ «Транс-Оболонь» забезпечували власну довгострокову фінансову незалежність у досліджуваному періоді (рис. 5). ПрАТ «Чернігівське АТП 17462» мало фінансову незалежність у 2014–2018 рр., проте довгострокову фінансову незалежність зменшено до допустимого рівня у 2018 р.

Отже, для більшості автотранспортних підприємств у довгостроковому періоді характерна фінансова незалежність та довгострокова фінансова незалежність, за винятком ПАТ «АТП 13058» та ПрАТ «Київське АТП 13061». Довгострокових зобов'язань ПАТ «АТП 13058» виявилось недостатньо для покриття дефіциту власного капіталу, тому коефіцієнт довгострокової фінансової незалежності у 2015–2018 рр. набував від'ємного значення.

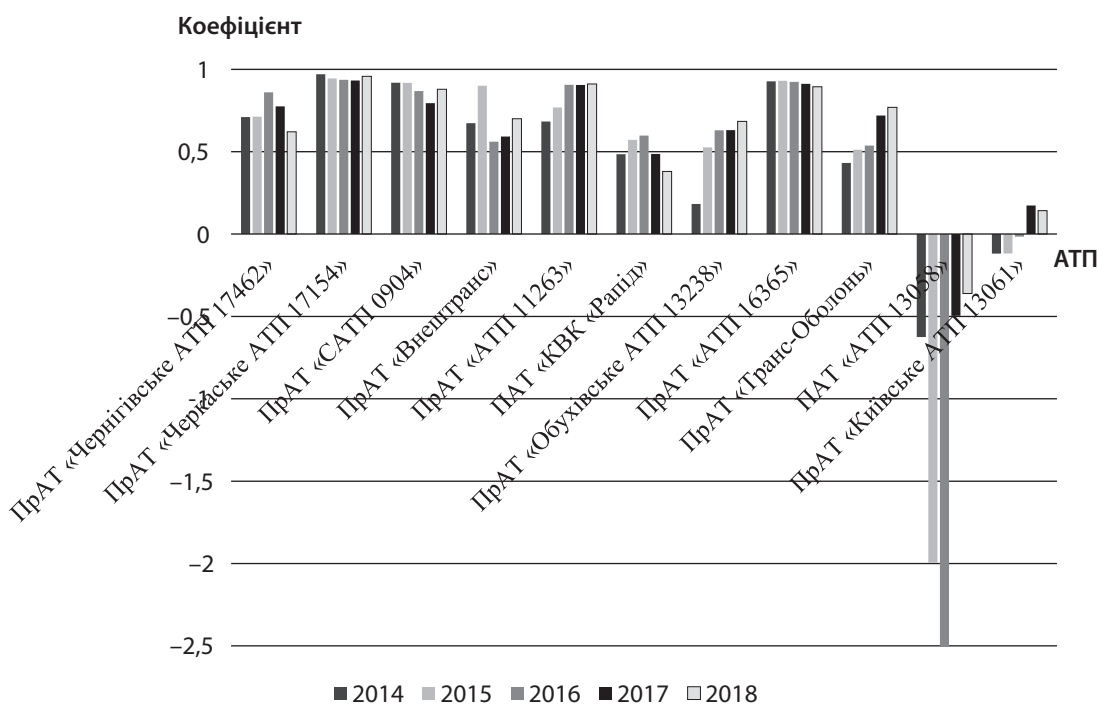


Рис. 4. Коефіцієнт фінансової незалежності автотранспортних підприємств у 2014–2018 рр.

До підприємств, що мають порушення фінансової незалежності, належали ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid» (у частині зменшення частки власного капіталу до 38%), ПрАТ «Київське АТП 13061» (у частині зменшення частки власного капіталу до 14%). У групі аналізованих підприємств лише ПАТ «АТП 13058» мав від'ємне значення власного капіталу та неможливість покрити збитки попередніх років, стан фінансової незалежності даного підприємства ідентифіковано як кризовий.

Коефіцієнт довгострокової фінансової незалежності (K_5) характеризує можливість підприємства акумулювати власний капітал і довгострокові зобов'язання та, водночас, ступінь незалежності під поточних зобов'язань. ПрАТ «Черкаське АТП 17154», ПрАТ «САТП 0904», ПрАТ «Внештранс», ПрАТ «АТП

ПрАТ «Київське АТП 13061» мало частку власного капіталу та довгострокових зобов'язань на рівні 32–47% вартості активів, що характерне для нестабільного рівня фінансової безпеки підприємства.

Коефіцієнт маневреності власного оборотного капіталу (K_6) вказує на частину запасів підприємства, що фінансуються за рахунок власних обігових коштів. Здатність покривати обсяг запасів за рахунок власних коштів свідчить про хороші перспективи розвитку підприємства, низьку потребу в додатковому залученні позикових коштів та потенційно низький обсяг фінансових витрат [12, с. 347]. Значення коефіцієнта маневреності власного оборотного капіталу дозволяють провезти групування автотранспортних підприємств (рис. 6).

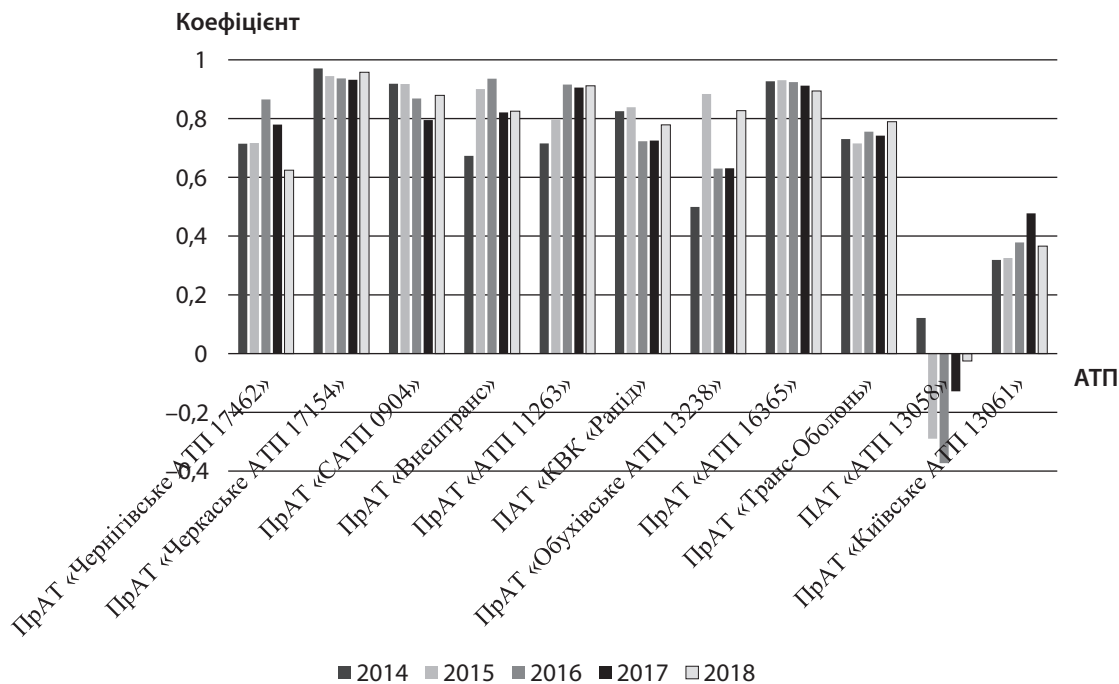
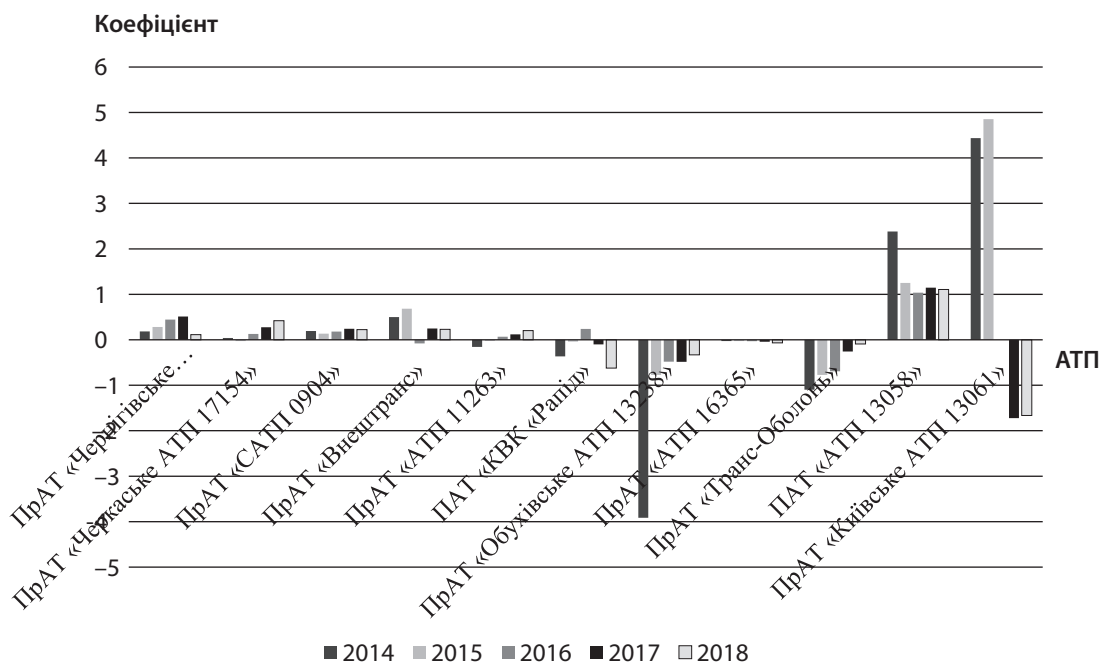


Рис. 5. Коефіцієнт довгострокової фінансової незалежності автотранспортних підприємств у 2014–2018 рр.



Примітка: значення коефіцієнта маневреності власного оборотного капіталу ПрАТ «Київське АТП 13061 у 2016 р. – 27,37.

Рис. 6. Коефіцієнт маневреності власного оборотного капіталу автотранспортних підприємств у 2014–2018 рр.

До першої групи належать підприємства, що не мають власного оборотного капіталу та фінансують оборотні активи за рахунок зобов'язань: ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid», ПрАТ «Обухівське АТП 13238», ПрАТ «АТП 16365», ПрАТ «Транс-Оболонь». До другої групи належить ПрАТ «Київське АТП 13061», що характеризується погіршенням рівня маневреності власного оборотного капіталу та його втратою. До третьої групи належать підприємства, що мають достатній обсяг власного оборотного ка-

піталу, що підвищує рівень його маневреності: ПрАТ «АТП 11263», ПрАТ «Чернігівське АТП 17462», ПрАТ «Черкаське АТП 17154», ПрАТ «САТП 0904», ПАТ «АТП 13058», ПрАТ «Внештранс».

Наступна група показників фінансової безпеки – це показники ефективності діяльності: рентабельність активів (K_7 , табл. 2), рентабельність продажу (K_8 , табл. 2), коефіцієнт реінвестування прибутку (K_9). Збитковість діяльності

підприємства слід розглядати як головну загрозу фінансовій безпеці. Кумулятивний чистий збиток у довгостроковому періоді сформовано ПАТ «АТП 13058» (12262 тис. грн), ПрАТ «Київське АТП 13061» (3147 тис. грн), ПрАТ «АТП 11263» (822 тис. грн), ПрАТ «АТП 16365» (507 тис. грн), ПрАТ «Обухівське АТП 13238» (20 тис. грн). Хронічна збитковість була характерна для ПрАТ «АТП 16365». На початок досліджуваного періоду п'ять підприємств зі сформованої вибірки були збитковими, у 2018 р. лише для ПрАТ «Київське АТП 13061» була характерна збитковість як наслідок зменшення ефективності фінансово-господарської діяльності.

Коефіцієнт реінвестування прибутку (K_9) характеризує частку прибутку, що не підлягає виплаті у вигляді дивідендів, а спрямована на розвиток підприємства. Виплата дивідендів є поодиноким явищем у сучасній господарській практиці автотранспортних підприємств.

Коефіцієнт співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей (K_{10}) характеризує оборотність коштів, що перебувають у розрахунках з дебіторами та кредиторами. Оптимальним для даного коефіцієнта є значення, яке дорівнює 1 та свідчить про можливість автотранспортного підприємства кредитувати своїх замовників за

Таблиця 2

Показники рентабельності автотранспортних підприємств у 2014–2018 рр., %

Підприємство	Показник	Рік				
		2014	2015	2016	2017	2018
ПрАТ «Чернігівське АТП 17462»	ROA	-2,11	5,83	14,50	-7,34	4,12
	ROS	-1,06	2,41	4,50	-2,47	2,03
ПрАТ «Черкаське АТП 17154»	ROA	1,62	0,85	2,06	2,40	2,66
	ROS	1,96	0,83	1,50	1,69	1,88
ПрАТ «САТП 0904»	ROA	0,03	0,22	-0,15	0,29	0,08
	ROS	0,02	0,13	-0,07	0,13	0,03
ПрАТ «Внештранс»	ROA	-6,15	18,71	8,76	8,11	9,64
	ROS	-3,47	6,92	5,12	4,66	4,78
ПрАТ «АТП 11263»	ROA	-3,95	4,18	0,32	-5,09	0,48
	ROS	-3,99	2,61	0,36	-4,27	0,30
ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid»	ROA	0,42	0,35	0,42	3,80	3,89
	ROS	0,20	0,12	0,12	1,19	1,64
ПрАТ «Обухівське АТП 13238»	ROA	-11,40	-3,03	6,11	1,94	0,90
	ROS	-7,32	-4,49	8,45	3,15	1,31
ПрАТ «АТП 16365»	ROA	-3,98	-2,74	-2,50	-3,48	-4,20
	ROS	-15,46	-10,85	-9,00	-11,62	-13,10
ПрАТ «Транс-Оболонь»	ROA	5,56	4,97	-3,72	17,31	0,49
	ROS	6,01	5,09	-3,06	12,81	0,32
ПАТ «АТП 13058»	ROA	-19,81	-113,55	-55,95	31,26	2,53
	ROS	-54,72	-132,75	-40,40	33,53	3,10
ПрАТ «Київське АТП 13061»	ROA	-13,45	-0,91	9,54	1,95	-0,40
	ROS	-63,42	-2,86	25,56	5,36	-1,12

Кумулятивний чистий прибуток у довгостроковому періоді сформовано ПрАТ «Внештранс» (9404,5 тис. грн), ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid» (5289 тис. грн), ПрАТ «Транс-Оболонь» (3347 тис. грн), ПрАТ «Чернігівське АТП 17462» (193 тис. грн), ПрАТ «Черкаське АТП 17154» (70 тис. грн), ПрАТ «САТП 0904» (26 тис. грн). Виключна прибутковість була характерна для ПрАТ «Черкаське АТП 17154» – на рівні від 0,85% до 2,66% та ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid» – на рівні від 0,35% до 3,89%.

рахунок постачальників. За даними рис. 7 можна визначити порушення платіжної дисципліни автотранспортних підприємств за різними напрямками.

Для ПрАТ «Обухівське АТП 13238», ПрАТ «АТП 16365», ПрАТ «Транс-Оболонь», ПрАТ «Київське АТП 13061», ПАТ «АТП 13058» характерне перевищення оборотності дебіторської заборгованості над кредиторською, що свідчить про фінансування діяльності за рахунок кредиторської заборгованості перед постачальниками, працівниками, бюджетом тощо.

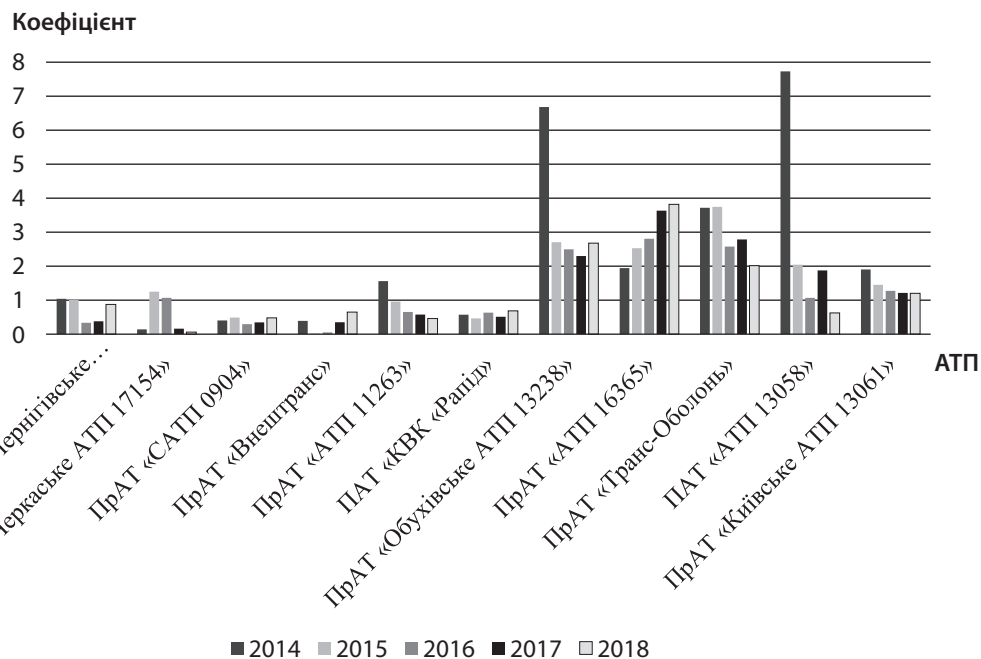


Рис. 7. Коефіцієнт співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей автотранспортних підприємств у 2014–2018 рр.

ПрАТ «Чернігівське АТП 17462», ПрАТ «Черкаське АТП 17154», ПрАТ «САТП 0904», ПрАТ «АТП 11263», ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid», ПрАТ «Внештранс», навпаки, формують значні розміри дебіторської заборгованості, що свідчить про відсутність у підприємств ефективних заходів з інкасації заборгованості за послуги вантажних перевезень.

За напрямом кредитної активності підприємства рівень фінансової безпеки визначає коефіцієнт покриття фінансових витрат операційним прибутком (K_{11}). ПрАТ «Обухівське АТП 13238», ПрАТ «Чернігівське АТП 17462», ПрАТ «САТП 0904», ПрАТ «АТП 16365», ПрАТ «Черкаське АТП 17154» не мали фінансових витрат, оскільки не залучали кредитів комерційних банків та не емітували боргових цінних паперів. ПрАТ «Внештранс» і ПАТ «АТП 13058» мали фінансові витрати лише останніми роками за умови повного покриття їх операційним прибутком. ПАТ «Київська виробнича компанія «Рapid», ПрАТ «Транс-Оболонь», ПрАТ «Київське АТП 13061» мали фінансові витрати кожного року, проте рівень операційного прибутку був недостатній для їх повного покриття.

Методика визначення індексу фінансової безпеки автотранспортних підприємств базується на системі вагових коефіцієнтів Фішберна. Відповідно, другим кроком ідентифікації фінансової безпеки підприємства визначено обґрунтування значущості індикаторів (табл. 3), використовуючи експертний метод (експерт – С. В. Бойко) та формулу Фішберна:

$$r_i = \frac{2(n-i+1)}{(n+1)n}, \quad (2)$$

де r_i – ваговий коефіцієнт i -го показника сукупності; n – загальна кількість факторів, i – порядковий номер (ранг) показника сукупності [13, с. 73–74].

З даними табл. 3 можна зробити висновок щодо пріоритетності забезпечення абсолютної ліквідності, довгострокової фінансової незалежності, маневреності власного оборотного капіталу, ліквідності грошового потоку та рентабельності як запоруки фінансової безпеки автотранспортних підприємств. На основі проведеного ранжування фінансових показників, покладених в основу індикаторів фінансової безпеки автотранспортних підприємств, визначено як провідні ознаки: достатність грошових коштів для покриття поточних зобов'язань; достатність власного капіталу для формування необоротних активів та частини оборотних активів; формування позитивного чистого руху грошових коштів та чистого прибутку за підсумками фінансово-господарської діяльності тощо.

Індекси фінансової безпеки досліджуваних підприємств у 2014–2018 рр. свідчить про нестабільний стан фінансової безпеки автотранспортних підприємств (рис. 8).

Таким чином, максимальний рівень індексу фінансової безпеки ідентифіковано протягом 2014–2018 рр. у ПрАТ «Чернігівське АТП 17462», що свідчить про допустимий та абсолютний стан фінансової безпеки.

ПрАТ «Внештранс» у 2014 р. мало нестабільний фінансовий стан, і частина загроз фінансовій стійкості (нездатність покриття поточних зобов'язань оборотними активами та грошовими коштами, збитковість діяльності, накопичення кредиторської забор-

Значущість індикаторів фінансової безпеки підприємства

Індикатор	Фінансові показники, які покладені в основу індикаторів	Умовне позначення	Ранг	Значущість
X_1	Коефіцієнт покриття	K_1	11	0,015
X_2	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	K_2	1	0,167
X_3	Коефіцієнт ліквідності грошового потоку	K_3	4	0,121
X_4	Коефіцієнт фінансової незалежності	K_4	8	0,061
X_5	Коефіцієнт довгострокової фінансової незалежності	K_5	2	0,152
X_6	Коефіцієнт маневреності власного оборотного капіталу	K_6	3	0,136
X_7	Рентабельність активів	K_7	5	0,106
X_8	Рентабельність продажу	K_8	10	0,030
X_9	Коефіцієнт реінвестування прибутку	K_9	9	0,045
X_{10}	Коефіцієнт співвідношення оборотності дебіторської та кредиторської заборгованостей	K_{10}	6	0,091
X_{11}	Коефіцієнт покриття фінансових витрат операційним прибутком	K_{11}	7	0,076
Разом				1,000

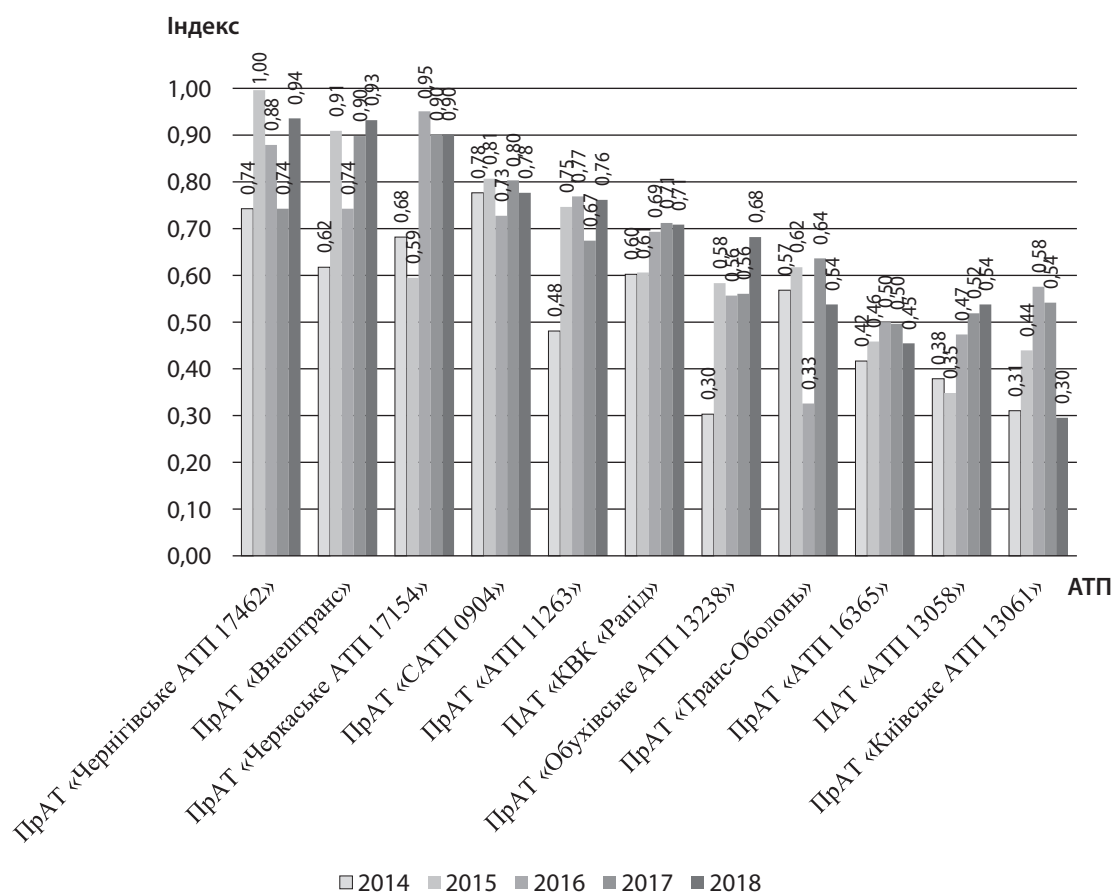


Рис. 8. Індекси фінансової безпеки автотранспортних підприємств у 2014–2018 рр.

гованості за товари, роботи, послуги) були нівельовані наступними роками, що стало підставою для покращення стану фінансової безпеки до абсолютного у 2017–2018 рр. Подібна динаміка була характерна для ПрАТ «Черкаське АТП 17154», і підприємству вдалося досягти абсолютного стану фінансової безпеки.

Стабільний допустимий стан фінансової безпеки був характерним для ПрАТ «САТП 0904», загрозами розвитку підприємства були низький рівень чистого прибутку та, відповідно, низькі показники рентабельності, а також незбалансованість грошових потоків у розрахунках з дебіторами та кредиторами.

Наближеним для допустимого був стан фінансової безпеки ПрАТ «АТП 11263», ПрАТ «АТП 16365» – критичний стан фінансової безпеки. Інші досліджувані підприємства мали нестабільний стан фінансової безпеки.

ВИСНОВКИ

Проведена ідентифікація стану фінансової безпеки автотранспортних підприємств на основі індексу свідчить про переважно нестабільний стан фінансової безпеки з тенденцією до покращення у 2014–2018 рр. З досліджуваної вибірки АТП одне підприємство мало допустимий та абсолютний стан фінансової безпеки, одне підприємство – допустимий стан, два підприємства – абсолютний стан, два підприємства – критичний стан. Проведений аналіз вказує на наявність основних і спільних загроз фінансовій безпеці автотранспортних підприємств: низький рівень рентабельності та загрози отримання збитків від фінансово-господарської діяльності, недостатність коштів для покриття поточних зобов'язань, незбалансованість грошових потоків у розрахунках з дебіторами та кредиторами. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. **Бойченко М. В.** Проблеми транспортної логістики вантажних перевезень в Україні. *Вісник економічної науки України*. 2018. № 2. С. 22–26.
2. **Васильєв О. В., Чупіков А. А.** Критерії оцінки економічної безпеки вантажних автотранспортних підприємств. *Економіка та держава*. 2018. № 4. С. 17–21.
3. **Зайцева І. Ю.** Формування системи показників, що характеризують фінансову складову економічної безпеки транспортних підприємств. *Ефективна економіка*. 2013. № 7. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2214>
4. **Кудрявцева О. В.** Критерії оцінки економічної безпеки автотранспортного підприємства. *Ефективна економіка*. 2015. № 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4311>
5. **Лебедко С. А.** Механізм забезпечення економічної безпеки транспортних підприємств : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Київ, 2019. 22 с.
6. **Нікітіна А. В., Горовий Д. А., Бабич Д. В.** Управління економічною безпекою автотранспортних підприємств в глобальному середовищі : монографія. Харків : Вид-во ХНАДУ, 2015. 212 с.
7. **Новіков А. О., Новікова М. М.** Моделювання фінансово-економічної безпеки транспортних підприємств на основі факторного аналізу. *Наука та прогрес транспорту*. 2014. № 6. С. 42–49.
8. **Качур О. О.** Фінансова безпека суб'єктів підприємства виноробної галузі України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Краматорськ, 2018. 23 с.
9. **Павлова Г. Є., Приходько І. П., Колісник Є. В.** Методичні підходи й особливості аналізу фінансової безпеки сільськогосподарського підприємства. *Причорноморські економічні студії*. 2018. Вип. 31. С. 86–90.
10. **Єлєцьких С. Я., Свиначенко Т. І., Петрищева К. Г.** Методичні підходи щодо оцінювання фінансово-економіч-

ної безпеки суб'єктів підприємницької діяльності із врахуванням критерію фінансового ресурсозбереження. *Економічний вісник Донбасу*. 2019. № 1. С. 94–102.

11. **Бугай В. З., Бурділо О. В.** Методичний підхід до оцінки рівня фінансової безпеки підприємства. *Бізнес-навігатор*. 2019. Вип 2. С. 42–46.

12. **Кузенко Т. Б., Проноза А. П.** Оцінка ефективності управління структурою капіталу підприємств машинобудівної галузі. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2018. № 1. С. 340–348.

13. **Кирьянов Б. Ф., Кирьянов Д. В.** К теории построения интегральных показателей качества систем на основе линейных математических моделей. *Современные наукоемкие технологии*. 2008. № 4. С. 73–74.

REFERENCES

- Boichenko, M. V. "Problemy transportnoi lohistyky vantznykh perevezhen v Ukraini" [The Problems of Transport Logistics of the Freight Transport in Ukraine]. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, no. 2 (2018): 22-26.
- Buhai, V. Z., and Burdylo, O. V. "Metodychnyi pidkhd do otsinky rivnia finansovoi bezpeky pidprijemstva" [Methodological Approach to Assessing the Level of Financial Security of Enterprises]. *Biznes-navihator*, no. 2 (2019): 42-46.
- Kachur, O. O. "Finansova bezpeka subiektiv pidprijemnytstva vynorobnoi haluzi Ukrainy" [Financial Security of Entrepreneurs of Ukrainian Wine Industry]: *avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk : 08.00.04*, 2018.
- Kiryranov, B. F., and Kiryanov, D. V. "K teorii postroyeniya integralnykh pokazateley kachestva sistem na osnove lineynykh matematicheskikh modeley" [On the Theory of Building Integral Indicators of the Quality of Systems Based on Linear Mathematical Models]. *Sovremennyye naukoemye tekhnologii*, no. 4 (2008): 73-74.
- Kudriavtseva, O. V. "Kryterii otsinky ekonomichnoi bezpeky avtotransportnoho pidprijemstva" [Criteria for Evaluating the Economic Security of Transport Enterprise]. *Efektivna ekonomika*. 2015. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4311>
- Kuzenko, T. B., and Pronoza, A. P. "Otsinka efektyvnosti upravlinnia strukturoiu kapitalu pidprijemstv mashynobudivnoi haluzi" [Estimation of Efficiency of Management of Capital Structure of Enterprises of Machine-Building Industry]. *Skhidna Yevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnia*, no. 1 (2018): 340-348.
- Lebedko, S. A. "Mekhanizm zabezpechennia ekonomichnoi bezpeky transportnykh pidprijemstv" [Mechanism for Ensuring the Economic Security of Transport Enterprises]: *avtoref. dys. ... kand. ekon. nauk : 08.00.04*, 2019.
- Nikitina, A. V., Horovyi, D. A., and Babych, D. V. *Upravlinnia ekonomichnoiu bezpekoiu avtotransportnykh pidprijemstv v hlobalnomu seredovyshchi* [Management of Economic Security of Motor Transport Enterprises in the Global Environment]. Kharkiv: Vyd-vo KhNADU, 2015.
- Novikov, A. O., and Novikova, M. M. "Modeliuvannia finansovo-ekonomichnoi bezpeky transportnykh pidprijemstv na osnovi faktornoho analizu" [Modeling of Financial and Economic Security of Transport Enterprises Based on Factor Analysis]. *Nauka ta prohres transportu*, no. 6 (2014): 42-49.
- Pavlova, H. Ye., Prykhodko, I. P., and Kolisnyk, Ye. V. "Metodychni pidkhody i osoblyvosti analizu finansovoi bezpeky silskohospodarskoho pidprijemstva" [Methodological Approaches and Features of Analysis of Financial Safety of Agri-

cultural Enterprise]. *Prychornomorski ekonomichni studii*, no. 31 (2018): 86-90.

Vasyliiev, O. V., and Chupikov, A. A. "Kryterii otsinky ekonomichnoi bezpeky vantazhnykh avtotransportnykh pidpriemstv" [Criteria of the Estimation of Economic Safety of Cargo Autoenterprises]. *Ekonomika ta derzhava*, no. 4 (2018): 17-21.

Yeletsykykh, S. Ya., Svyrenenko, T. I., and Petryshcheva, K. H. "Metodychni pidkhody shchodo otsiniuvannia finansovo-ekonomichnoi bezpeky subiektiv pidpriemnytskoi diialnosti iz vrakhuvanniam kryteriiu finansovoho resursozberezhennia"

[Methodical Approaches to Assessing the Financial and Economic Security of Business Entities, Taking into Account the Criterion of Financial Resource Saving]. *Ekonomichniy visnyk Donbasu*, no. 1 (2019): 94-102.

Zaitseva, I. Yu. "Formuvannia systemy pokaznykiv, shcho kharakteryzuiut finansovu skladovu ekonomichnoi bezpeky transportnykh pidpriemstv". [Forming of System Indexes which Characterize Financial Constituent of Economic Security of Transport Enterprises]. *Efektyvna ekonomika*. 2013. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2214>

УДК 336.6:658.15
JEL: G32; D22

ПОРІВНЯЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МЕТОДИК ОЦІНЮВАННЯ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ СУБ'ЄКТІВ ГОСПОДАРЮВАННЯ

©2019 ЛИСА О. В., КОРНІЄНКО І. С.

УДК 336.6:658.15
JEL: G32; D22

Лиса О. В., Корнієнко І. С. Порівняльна характеристика методик оцінювання фінансової безпеки суб'єктів господарювання

Метою статті є проведення порівняльного аналізу різних методик оцінки рівня фінансової безпеки підприємства, визначення їх переваг і недоліків, а також обґрунтування вибору найбільш оптимальної та прийнятної для конкретного підприємства методики оцінки рівня його фінансової безпеки. Розгляд різних методик оцінки фінансової безпеки суб'єкта господарювання, заснованих на використанні фінансових коефіцієнтів, дозволив поділити їх на індикаторні та інтегральні (включаючи моделі з використанням комплексних оцінок і моделі прогнозування банкрутства), а також визначити їх переваги та недоліки. Практичне застосування цих методик на базі конкретного підприємства дозволило виявити їх проблемні аспекти у контексті як складу показників (коефіцієнтів) і їх кількості, так і трактування результатів проведених за цими методиками розрахунків. Доведено, що за певних умов функціонування вітчизняних підприємств окремі методики є неприйнятними для використання, оскільки базуються на недостатньому обсязі фінансової інформації. Обґрунтовано доцільність проведення оцінки фінансової безпеки підприємства в короткостроковому та довгостроковому періодах, відповідним чином варіюючи склад і кількість фінансових показників, що використовуються для такої оцінки. Перспективи подальших досліджень вбачаються в розробці універсальної методики оцінки фінансової безпеки підприємства, яка б забезпечувала простоту розрахунків, повноту врахування вхідного інформаційного потоку, високу вірогідність отриманих результатів.

Ключові слова: фінансова безпека підприємства, індикаторні та інтегральні методики оцінки, комплексні показники, інтегральний показник.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-12-355-363>

Рис.: 1. **Табл.:** 4. **Бібл.:** 16.

Лиса Олена Володимирівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри фінансів, банківської справи та страхування, Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара (просп. Гагаріна, 72, Дніпро, 49010, Україна)

E-mail: o_lysa@dnu.dp.ua

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1870-0481>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/D-2766-2016>

Корнієнко Іван Сергійович – магістрант, факультет економіки Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара (просп. Гагаріна, 72, Дніпро, 49010, Україна)

E-mail: ivan.korniyenko.98@gmail.com

УДК 336.6:658.15
JEL: G32; D22

UDC 336.6:658.15
JEL: G32; D22

Лыса Е. В., Корниенко И. С. Сравнительная характеристика методик оценки финансовой безопасности субъектов хозяйствования

Целью статьи является проведение сравнительного анализа разных методик оценки уровня финансовой безопасности предприятия, определение их преимуществ и недостатков, а также обоснование выбора наиболее оптимальной и приемлемой для конкретного предприятия методики оценки уровня его финансовой безопасности. Рассмотрение разных методик оценки финансовой безопасности субъекта хозяйствования, основанных на использовании финансовых коэффициентов, позволило подразделить их на индикаторные и интегральные (включая модели с использованием комплексных оценок и модели прогнозирования банкротства), а также определить их преимущества и недостатки. Практическое применение этих методик на базе конкретного предприятия позволило обнаружить их проблемные аспекты в контексте как состава показателей (коэффициентов) и их количества, так и трактовки результатов проведенных в соответствии с этими методиками расчетов. Доказано, что при определенных условиях

Lysa O. V., Korniyenko I. S. A Comparative Characterization of Methods for Assessing the Financial Security of Economic Entities

The article is aimed at a comparative analysis of different methods of assessing the level of financial security of enterprise, defining their advantages and disadvantages, as well as substantiation of the choice of the most optimal and acceptable for a particular enterprise methods to assess the level of its financial security. Consideration of different methods for assessing the financial security of an economic entity based on the use of financial coefficients helped to divide them into indicator and integral ones (including the models using integrated assessments and bankruptcy forecasting models) and to identify their advantages and disadvantages. Practical application of these methodologies on the basis of a particular enterprise allowed to detect their problematic aspects in the context of both the composition of indicators (coef-