

21. Костюк В.Н. Теория эволюции и социоэкономические процессы / В.Н.Костюк. - М.: Едиториал УРсс, 2004. - С. 120-121.
22. Комаров И. Интеллектуальный капитал // Персонал. -2000.-№ 5. - С. 54–62.
23. Цибульов П.М. Введення до інтелектуальної власності / Навчальний посібник. – К.: «Держ. інст. інтел. власн.», 2008. - 124 с.
24. Prusak L. Working Knowledge: How organizations manage what the know // Harvard Business School Press.– 2004.

Ю.Дяченко

Эволюция концепции интеллектуального капитала: достижения и вызовы

В статье исследована эволюция концепций интеллектуального капитала, определены причины разного трактования и структуры интеллектуального капитала в научной литературе.

J. Dyachenko

Evolution of the concept of the intellectual capital: achievements and calls

In article evolution of concepts of the intellectual capital is investigated, the reasons of different interpretation and structure of the intellectual capital in the scientific literature are defined.

Одержано 06.10.11

УДК 658.16

Н.А. Бочарова, канд. екон. наук, Р.С. Верьовка, студ.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Розробка алгоритму визначення кризового стану автотранспортного підприємства

В статті проаналізовано існуючі коефіцієнти вияву кризи на автотранспортному підприємстві. Виведено модель, яка допомагає розпізнати, на якій стадії кризи перебуває підприємство: стійка фінансова стійкість, поява фінансової нестійкості, сильна фінансова нестійкість. Запропоновано заходи, що необхідно застосовувати на кожній стадії кризи: підтримка фінансового стану, санація АТП, реорганізація підприємства.

антикризове управління, криза, кризовий стан, банкрутство, фінансовий стан, санація, ліквідація, реорганізація

Постановка проблеми. Актуальність антикризового управління відображає сучасний стан економіки країни. В результаті загострення кризи виникли проблеми неплатежів підприємств, збитковість виробництва товарів та послуг. Дослідження питання застосування антикризового управління проводились багатьма вченими, при цьому широко використовувався досвід зарубіжних країн. Але поки що це питання розглянуто недостатньо повно і якісно. У зв'язку з цим набуває важливості питання встановлення алгоритму застосування заходів антикризового управління при визначенні кризового стану підприємства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні дослідження антикризового управління висвітлювалися в роботах наступних вітчизняних і зарубіжних вчених, вчених країн СНД: Г.З. Базарова, С.Г. Беляєва, Л.П. Белих, Є. Бріхгема, І.А. Бланка, О.І. Волкова, Є.П. Жаровської, Г.П. Іванова, Г.Г. Кірейцева,

Е. М. Короткова, В.И. Кошкіна, Л.О. Лігоненко, О.В. Полоткіна Майкл Е. Портера, Л.О. Птащенко, Г.В. Осовської, О.А. Осовського, В.П. Савчука.

Дослідженню проблеми встановлення та запобіганню кризового стану підприємств присвячено багато наукових праць, але на сьогодні відсутні чіткі рекомендації для підприємств автомобільного транспорту щодо виявлення та своєчасного усунення негативних тенденцій у фінансовому стану та діяльності підприємства.

Невирішені складові загальної проблеми. Серед вчених не має єдності думок щодо здійснення антикризового управління на автотранспортному підприємстві. Не встановлено основні коефіцієнти вияву кризи на АТП та основні фактори появи кризи. Таким чином, необхідно сформулювати фактори появи кризи, визначити основні коефіцієнти вияву кризи та запропонувати алгоритм застосування антикризових заходів на автотранспортному підприємстві.

Формулювання цілей статті. Тому необхідно розглянути основні елементи, заходи та методи антикризового управління. Сформулювати параметри оцінювання стадії кризи. Розробити алгоритм визначення стадії кризи підприємства та застосування необхідних на цьому етапі заходів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Щоб запобігти або допомогти автотранспортним підприємствам знайти виходи з кризи проведемо аналогію кожної стадії з показниками ліквідності, платоспроможності та дебіторської заборгованості в нижче наведеній в табл. 1.

Таблиця 1 - Значення коефіцієнтів ефективності роботи автотранспортного підприємства

Назва коефіцієнту	Ум. познач.	Значення	Стан АТП
Коефіцієнт Бівера	К	> 0,45	Фінансова стійкість
		0,45 – 0,15	Поява фінансової нестійкості
		< 0,15	Сильна фінансова нестійкість
Коефіцієнт поточної ліквідності	К _{тл}	>2	Фінансова стійкість
		2 – 1	Поява фінансової нестійкості
		<1	Сильна фінансова нестійкість
Коефіцієнт платоспроможності	К _{сп}	>1	Фінансова стійкість
		1 – 0,8	Поява фінансової нестійкості
		<0,8	Сильна фінансова нестійкість
Коефіцієнт швидкої ліквідності	К _{шл}	>1,6	Фінансова стійкість
		1,5 – 1,3	Поява фінансової нестійкості
		<1,3	Сильна фінансова нестійкість
Коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами	К _{звк}	>0,25	Фінансова стійкість
		0,25 – 0,15	Поява фінансової нестійкості
		<0,15	Сильна фінансова нестійкість
Коефіцієнт фінансової стійкості	К _{фс}	>0,65	Фінансова стійкість
		0,65 – 0,45	Поява фінансової нестійкості
		<0,45	Сильна фінансова нестійкість

На фінансову стійкість та платоспроможність впливають чистий прибуток, заборгованість, зобов'язання, активи та власний капітал, які оцінити складно. Кількісні значення коефіцієнтів визначаються по формі №1 бухгалтерського балансу.

Потрібно розглядати співвідношення показників за декілька періодів, враховуючи при цьому вплив операційних та фінансових факторів на результати діяльності автотранспортного підприємства.

При появі фінансової нестійкості приймають санацію, а при сильній фінансовій нестійкості відбувається ліквідаційна процедура та розпорядження майном боржника.

Отже, узагальнимо вище сказане алгоритмом застосування антикризових заходів на автотранспортному підприємстві, який показано на рис. 1.

Пропонований алгоритм проведення системи антикризових заходів являє собою процес, згідно якого в першу чергу встановлюється об'єкт проведення системи антикризових заходів, цим об'єктом виступає автотранспортне підприємство. Далі складається перелік підприємств, що діагностуються. Цей перелік можна представити наступним чином: табл. 2.

Таблиця 2 - Перелік АТП, що діагностуються

Назва підприємства	Вид діяльності підприємства	Дата відкриття фірми	Дата проведення останньої діагностики

Наступним кроком алгоритму є визначення методу застосування антикризових заходів в результаті якого здійснюється збір даних для розрахунку фінансової стійкості на основі бухгалтерської звітності та розраховуються відповідні показники.

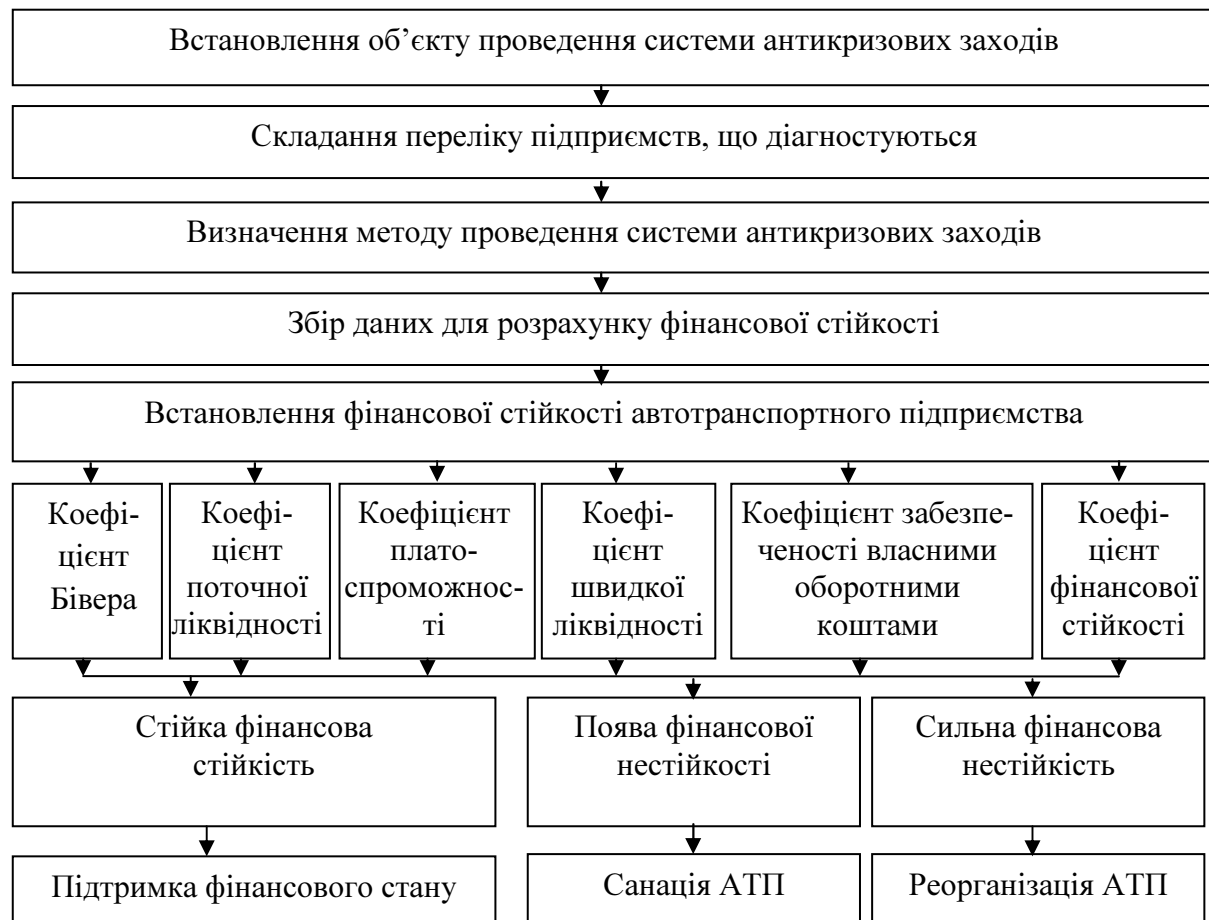


Рисунок 1 – Алгоритм застосування антикризових заходів на автотранспортному підприємстві

Якщо на автотранспортному підприємстві відбувається стійка фінансова стійкість то підприємству не загрожує банкрутство і воно не потребує подальших заходів.

Отримані результати характеризують фінансовий стан АТП та дають змогу визначити які потрібно приймати антикризові заходи для автотранспортних підприємств. Наприклад, якщо розрахунки показують сильну фінансову нестійкість, то це підприємство краще закрити чи реорганізувати, щоб уникнути в подальшому збільшення збитків. Якщо розрахунки показують появу фінансової нестійкості, то необхідно провести систему заходів, спрямованих на оздоровлення фінансового стану шляхом кредитування, реорганізації, в тому числі зміну організаційно правової форми АТП, зміну форми власності чи системи управління тощо.

У процесі антикризового управління виникає потреба в ідентифікації та відокремленні суттєвих чинників ризику з метою підвищення ефективності процесу управління. Під стадією кризи розуміється фінансовий стан підприємства, величина збитків від її діяльності. Відокремимо два основні параметри оцінювання стадій кризи:

– ймовірність появи витрат (імовірність появи кризи) – чим вона вища, тим суттєвіша стадія кризи;

– величина витрат (розмір можливого збитку) – чим вона більша, тим суттєвіша стадія кризи.

Метод аналізу доцільності витрат має найбільше практичне застосування та орієнтований на ідентифікацію потенційного стану автотранспортного підприємства. У зв'язку з цим пропонується враховувати вище наведені показники таблиці 1.

Розрахунок показників дозволяє визначити межі фінансової стійкості підприємства і стадію кризи та провести аналогію з наявністю грошових коштів (ГК), позики (П), а також джерела витрат (В). При ідентифікації зони фінансової ситуації доцільним та достатнім, на думку автора, є використання наступного трьохкомпонентного показника:

$$F = \{ГК, П, В\}, \quad (1)$$

де функція F визначається таким чином:

$$\begin{cases} F(x) = +1, \text{ якщо } x \geq 0, \\ F(x) = -1, \text{ якщо } x < 0. \end{cases} \quad (2)$$

Для аналізу кризи загальний фінансовий стан посередницького автотранспортного підприємства доцільно поділити на три зони. Характеристику фінансових зон та фінансового стану підприємства, який їм відповідає, подано у вигляді табл. 3.

Таблиця 3 - Характеристика стану автотранспортного підприємства під час кризи

Стан АТП	Величина запасів та витрат	Стадія кризи	ГК	П	В	F
Фінансова стійкість	мінімальна	Зародження та поява фінансової нестійкості	≥ 0	≥ 0	≥ 0	(1,1,1)
Поява фінансової	надлишкова	Стійка та хронічна	< 0	≥ 0	≥ 0	(1,1,0)

нестійкості		фінансова нестійкість				
Сильна фінансова нестійкість	надмірна	Банкротство підприємства	< 0	< 0	< 0	(0,0,0,)

* розроблено у процесі удосконалення методу оцінювання стадії кризи

Для пояснення економічного змісту класифікації меж фінансового стану АТП залежно від основних стадій кризи присвоємо значенням ≥ 0 – умовне значення +1, а значенням < 0 – значення - 1 та побудуємо діаграму на рисунку 2 (взаємозв'язок стадій кризи від основних чинників фінансової стійкості та від коефіцієнтів фінансової стійкості).

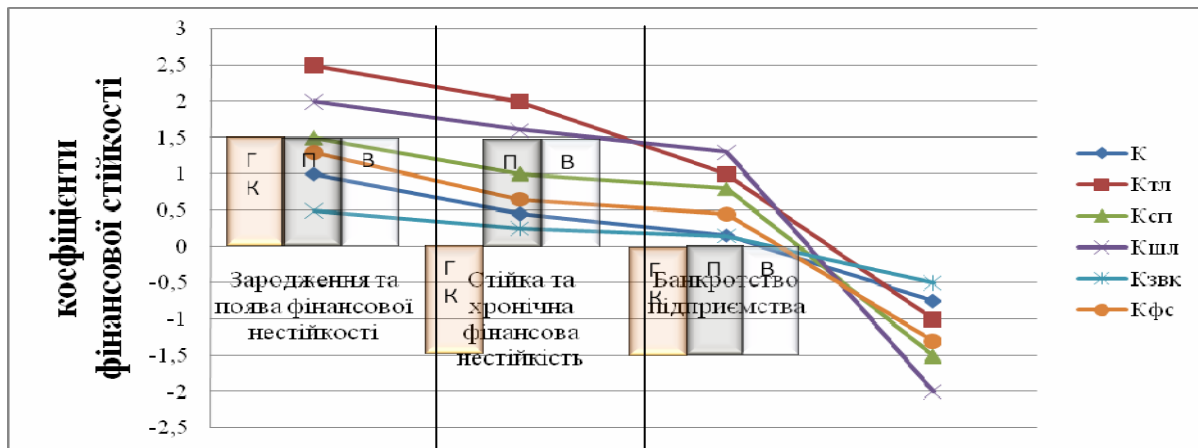


Рисунок 2 – Взаємозв'язок стадій кризи від основних чинників фінансової стійкості та від коефіцієнтів фінансової стійкості

З рис. 2 можна побачити, що відсутність власних коштів суттєво вплине на зростання імовірності кризи за рахунок зростання боргових зобов'язань, при цьому посередницьке автотранспортне підприємство функціонує на стадії стійкої хронічної фінансової нестійкості. В той же час за відсутності середньострокових і довгострокових позик та інших джерел формування витрат призводить до появи банкрутства на АТП.

Висновки: Досліджено ознаки появи кризи на підприємстві. Сформульовано основні параметри оцінювання стадії кризи на АТП. Розроблено алгоритм визначення стадії кризи та запропоновані заходи щодо подолання кризисного стану підприємства на кожній стадії.

Завдяки вище наведеній методиці з'являється можливість точного розподілення автотранспортних підприємств на кризові й не кризові та застосування заходів антикризового управління для поліпшення фінансового стану АТП.

Список літератури

1. Верьовка Р.С. Визначення елементів антикризового управління / Р.С. Верьовка // Економічні перспективи. – 2011. – №3 (2). – С. 47 – 78.
2. Жаровская Е.П. Антикризисное управления / Е.П. Жаровская, Б.Е.Бородин. – М.: Омега-Л, 2005. – 375 с.
3. Осовська Г.В. Менеджмент організацій: Навчальний посібник / Г.В. Осовська, О.А. Осовський. – К.: Кондор, 2005. – 860 с.
4. Портер Майкл Э. Конкуренция / Пер. с англ. / Майкл Э. Портер. – М.: Изд. дом «Вильямс», 2002. – 496 с.

Н. Бочарова, Р. Верёвка

Разработка алгоритма определения кризисного состояния автотранспортного предприятия

В статье проанализированы существующие коэффициенты проявления кризиса на автотранспортном предприятии. Выведена модель, которая помогает распознать, на какой стадии кризиса находится предприятие: стойкая финансовая устойчивость, появление финансовой неустойчивости, сильная финансовая неустойчивость. Предложены мероприятия, которые необходимо применять на каждой стадии кризиса: поддержка финансового состояния, санация АТП, реорганизация предприятия.

N. Bocharova, R. Verevka

Developing an algorithm defining the crisis in the motor transport enterprise

The article analyses current factors of the crisis development in the motor transport enterprise. Displaying a model that helps to identify at what stage of the crisis the firm is: sustained financial stability, emergence of financial instability, severe financial instability. Some measures that should be applied at each stage of the crisis are posed: supporting financial condition, sanitation of the motor transport enterprise, reorganization of the enterprise.

Одержано 03.10.11

УДК 657.6

M.O.Vynogradova, associate prof., candidate of economic sciences

Poltava University of Economic and Trade

Responsibility of the entities of auditing activity in Ukraine

The article is made an attempt to generalize the information as to auditors' and audit firms' responsibility in Ukraine relying on valid normative documents mostly using legal and juridical aspects. Entities of auditing activity in Ukraine are responsible for improper fulfillment of their duties for client (customer), legal bodies that gave the permission for performing auditing activities, audit firm; third parties. According Ukrainian legislation an auditor, as any citizen of Ukraine who performs entrepreneurial activity, bears the juridical (legal) responsibility. Specific point on auditors' responsibility is liability for breakage.

auditor, audit firm, auditing activity, Auditing Chamber of Ukraine, juridical (legal) responsibility, criminal liability (responsibility), administrative (management) responsibility, disciplinary responsibility, labour contract, job instruction, legal-civil (property) responsibility, liability for breakage

Section VI of Law of Ukraine "On Auditing activity" is devoted responsibility to auditors and audit firms responsibility [9].

Article 21 of this Law considers a legal-civil responsibility the variety of with is property responsibility. Article 22 of the same Law tells about other kinds of responsibility where the significant consideration is given to professional responsibility to Auditing Chamber of Ukraine (ACU) and sanctions which can be applied by it to the subjects (entities) of auditing activity in Ukraine.

Academic books of audit have only grouping figure of kinds of auditors' responsibility which were made by Kulakovska L.P. [6,p.51]. Other scientists [1, p.40; 8, p.62; 11, p.222] in their researches just make reference to that figure or to Law "On auditing activity".