

**Аннотация.** Рассмотрены модели развития предприятия, на основе которых возможно производить идентификацию и оценку аспектов реального состояния развития предприятия. Дана сравнительная характеристика существующих моделей и области их применения.

**Ключевые слова:** экономическая безопасность предприятия, диагностика состояния предприятия, модель развития предприятия

**Summary.** The considered models of the development of the enterprise, on base which possible produce the identification and estimation aspect real condition of the development of the enterprise. It Is Given comparative feature existing models and area of their using.

**Keywords:** economic safety of the enterprise, diagnostics of the condition of the enterprise, model of the development of the enterprise

*Рецензент к.э.н., доцент УкрГАЗТ Мельник В.А.  
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЗТ Назаренко И.Л.*

УДК 656.073:658.153

### БАГАТОКРИТЕРІАЛЬНА СИСТЕМА ОЦІНЮВАННЯ КЕРОВАНостІ ДЕБІТОРСЬКОЇ ЗАБОРГОВАНостІ ПІДПРИЄМств ВАНТАЖНОГО АВТОТРАНСПОРТУ

*Дубровська Є.В., аспірантка (ХДТУБА)*

*В статті розроблено багатокритеріальну систему оцінювання керованості дебіторської заборгованості вантажних автотранспортних підприємств.*

**Ключові слова:** дебіторська заборгованість, керованість, критерії.

**Постановка проблеми.** У зв'язку з кризовими явищами, що відбуваються в Україні на цей час, першорядного значення для вітчизняних підприємств набувають питання управління дебіторською заборгованістю. В таких умовах особливо зростає роль ефективного управління дебіторською заборгованістю, своєчасного її повернення та попередження виникнення безнадійних боргів. Дана проблема вимагає детального вивчення та подальшої розробки в контексті специфічної діяльності вантажних автотранспортних підприємств.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій** в царині цієї проблематики свідчить про відсутність накопиченого досвіду щодо її розв'язання. Але в своїх працях щодо дослідження дефініції поняття «керованість» неодноразово зверталися такі вчені та практики як Білоус О.Б., Перетятко А.Ю., Афанасьєв Н.В., Рогожин В.Д. та Рідака В.І. [1-3]. Дослідження та порівняння категорій «керованість» та «управління» знайшло

відображення у працях [1; 4]. Питанням розробки методологічних засад керованості, основних її показників приділяється значна увага в працях [4; 5].

Нажаль, не дивлячи на широмасштабність та багатогранність проблеми управління дебіторською заборгованістю, більшість перелічених праць оминають увагою дослідження головної умови управління дебіторською заборгованістю як її керованості.

**Постановка завдання.** Враховуючи теоретичні надбання в питанні методології управління дебіторською заборгованістю, в статті ставиться за мету розробити багатокритеріальну систему оцінювання керованості дебіторської заборгованості.

**Виклад основного матеріалу.** Наведені міркування, а також проаналізована наукова полеміка щодо процесу управління дебіторською заборгованістю переконує, що економічний аналіз проблеми керованості дебіторської заборгованості

раніше не проводився. При дослідженні класифікації дебіторської заборгованості, було визначено доцільність її розширення класифікаційною ознакою «в залежності від керованості дебіторської заборгованості», що передбачає її розподіл на керовану та некеровану.

Необхідно зазначити, що керована дебіторська заборгованість може стати некерованою, але не навпаки. Вважаємо, що вищезгадані критерії розподілу дебіторської заборгованості є не достатніми для формування ефективного механізму управління дебіторської заборгованості, тому пропонуємо керовану дебіторську заборгованість розглядати на трьох рівнях керованості: високому, середньому та низькому.

Зважаючи на багатоаспектність проблеми управління дебіторською заборгованістю пропонуємо розробити критерії віднесення дебіторської заборгованості до керованої та некерованої, що дозволять побудувати ефективну систему управління нею.

Виходячи з вищевикладеного, пропонуємо розглянути методичний підхід щодо оцінки керованості дебіторської заборгованості автотранспортних підприємств. Оцінку керованості дебіторської заборгованості пропонуємо здійснювати в три етапи. По-перше, визначення критеріїв оцінки керованості дебіторської заборгованості. По-друге, ранжування критеріїв з урахуванням коефіцієнта вагомості. По-третє, розрахунок інтегрального показника керованості дебіторської заборгованості підприємства.

Відповідно до оцінки керованості дебіторської заборгованості поняття «критерій» пропонуємо розглядати як бажаний рівень керованості дебіторської заборгованості, при якому забезпечується її ефективне управління.

На першому етапі визначається номенклатура ознак об'єкту дослідження, в даному випадку система критеріїв керованості дебіторської заборгованості. За результатами опитування з восьми запропонованих критеріїв респондентами були визначені п'ять найбільш впливові, що характеризують керованість дебіторської заборгованості. Результати дослідження свідчать про те, що для підприємств вантажного автотранспорту особливої уваги набувають такі критерії: вірогідність погашення дебіторської заборгованості; строк позовної давності; порушення договірних умов; забезпеченість дебіторської заборгованості; кредитний рейтинг боржника.

Такі критерії як: платоспроможність підприємства-дебітора, кредитоспроможність підприємства-дебітора та строків господарських зв'язків з підприємством-кредитором були визнані респондентами як такі,

що характеризують кредитний рейтинг дебітора. Саме тому їх роль як структурного елементу узагальнюючого показника керованості дебіторської заборгованості вважається несуттєвою.

Розглянемо детальніше критерії керованості дебіторської заборгованості. Перший критерій – вірогідність погашення дебіторської заборгованості, визначається шляхом розрахунку коефіцієнта ймовірності погашення заборгованості окремими дебіторами підприємства, який надалі використовуватиметься для узагальненої оцінки ймовірності повернення коштів підприємству.

Другий критерій – строк позовної давності, у даному випадку, визначення рівня керованості ґрунтується на загальноприйнятій класифікації дебіторської заборгованості, в залежності від часового аспекту. Ранжування дебіторської заборгованості за строками до 30 днів свідчить про високий рівень керованості, відповідно – від 30 до 365 днів прострочення вказує на середній рівень керованості дебіторської заборгованості, низький рівень керованості – від 365 днів до 3 років прострочення платежів. Згідно Цивільному кодексу України, позовна давність – це строк, у межах якого особа може звернутися до суду з вимогою про захист свого цивільного права або інтересу. Загальна позовна давність встановлюється тривалістю у три роки [33]. Спираючись на вищезазначене, дебіторська заборгованість втрачає керованість, коли термін прострочення перевищує 3 роки.

Третій критерій – порушення договірних умов. Згідно цього критерію, рівень керованості дебіторської заборгованості визначається наступним чином: якщо договірні умови не порушено, тобто критичний строк оплати ще не настав, за таких умов дебіторську заборгованість можна віднести до високого рівня керованості; середній рівень керованості встановлюється, за умови, якщо мають місце незначні порушення за строком або сумою сплати, тобто борг сплачено своєчасно, але не в повному обсязі; значні порушення договірних умов, тобто прострочення сплати зобов'язань, свідчать про низький рівень керованості; за умови повного порушення договірних умов, дебіторська заборгованість втрачає керованість та переходить до некерованого стану.

Четвертий критерій – забезпеченість дебіторської заборгованості. Нами було запропоновано віднесення дебіторської заборгованості: до високого рівня керованості за умови її забезпечення гарантією банку, зарученням, страхуванням; до середнього рівня керованості за умови її забезпечення векселем (тратта) або заставою майна дебітора; до низького рівня керованості за умови забезпечення її простим векселем (соло). Некерованою

дебіторська заборгованість визнається при відсутності її забезпечення.

П'ятий критерій – кредитний рейтинг боржника. Згідно даного критерію, дебіторська заборгованість має високий рівень керованості при кредитному рейтингу А, середній – при кредитному рейтингу Б, низький – при кредитному рейтингу В. Дебіторська заборгованість втрачає керованість при кредитних рейтингах Г і Д.

Наступним кроком, при визначенні рівня керованості дебіторської заборгованості, є оцінювання поточного стану дебіторської заборгованості на ступінь відповідності кожному критерію. Формалізуємо процедуру оцінки показників на основі застосування десятибальної системи оцінки для приведення показників  $K_1, K_2, \dots, K_5$  до єдиних облікових одиниць.

Відповідність критерію бажаному значенню пропонуємо оцінювати наступним чином: від 1 – 3,25 балів свідчить про те, що критерій не виконується; від 3,25 – 5,5 балів вказує на те, що показник частково відповідає завданому критерію; від 5,5 – 7,75 балів засвідчує про незначну невідповідність показника критерію й від 7,75 – 10 балів виставляється за умови повної відповідності. Значення ширини інтервалу було встановлено шляхом розрахунку закритого рівного інтервалу, який дорівнює 2,25. Таким чином, представимо багатокритеріальну систему оцінювання керованості дебіторської заборгованості підприємств вантажного автотранспорту у таблиці 1.

*Таблиця 1*

*Багатокритеріальна система оцінювання керованості дебіторської заборгованості*

Критерії керованості	Види керованості дебіторської заборгованості			
	Керована			Некерована
	Рівні керованості			
	<i>Високий</i>	<i>Середній</i>	<i>Низький</i>	
	Бальна система оцінки			
	[7,75 – 10]	[5,5 – 7,75]	[3,25 – 5,5]	[1,0 – 3,25]
1. Вірогідність погашення ( $K_1$ )	0,7 – 1,0 $K_1: 0,7 \leq p \leq 1,0$	0,4 – 0,7 $K_1: 0,4 \leq p \leq 0,7$	0,1 – 0,4 $K_1: 0,1 \leq p \leq 0,4$	0 – 0,1 $K_1: 0 \leq p \leq 0,1$
2. Строк позовної давності ( $K_2$ )	Термін сплати не настав $K_2: 0 \leq T \leq 30$	Прострочення від 30 до 365 днів $K_2: 30 \leq T \leq 365$	Прострочення від 365 днів до 3 років $K_2: 365 \leq T \leq 1095$	Більше 3 років $K_2: T \leq 1095$
3. Порухення договірних умов ( $K_3$ )	Не порушено $K_3: D = D_{\text{норм}}$	Незначні порушення $K_3: D \leq D_{\text{норм}}$	Значні порушення $K_3: D \leq D_{\text{норм}}$	Повністю порушено $K_3: D \neq D_{\text{норм}}$
4. Забезпеченість дебіторської заборгованості ( $K_4$ )	Забезпечена гарантією банку, зарученням, страхуванням $K_4: Z = Z_{\text{max}}$	Забезпечена векселем (тратта) або заставою майна дебітора $K_4: Z \leq Z_{\text{max}}$	Забезпечена простим векселем (соло) $K_4: Z = Z_{\text{min}}$	Незабезпечена $K_4: Z \neq Z_{\text{max}}$
5. Кредитний рейтинг боржника ( $K_5$ )	А $K_5: R = A$	Б $K_5: R = B$	В $K_5: R = B$	Г, Д $K_5: R = \Gamma, Д$

З огляду на поставлену мету, доцільним є проведення комплексного дослідження та розробки єдиного показника, який дозволить охарактеризувати рівень керованості дебіторської заборгованості. Розрахунок інтегрального показника керованості дебіторської заборгованості підприємства є наступним та завершальним етапом оцінки її керованості згідно методичного підходу, що був запропонований вище.

Для практичної реалізації поставленої цілі було застосовано метод переваг (рангів), що дозволяє визначити найбільш пріоритетні

характеристики та рейтинг кожного окремого критерію в загальній системі.

На основі використання методу переваг були розраховані коефіцієнти вагомості для кожного критерію керованості дебіторської заборгованості. Шляхом розрахунку коефіцієнту варіації, що дозволяє оцінити ступінь узгодженості думок респондентів, було встановлено вищу за середню узгодженість думок експертів.

Таким чином, оцінка керованості дебіторської заборгованості може бути здійснена за наступною формулою:

$$K_{\text{інтег}} = 0,207K_1 + 0,327K_2 + 0,267K_3 + 0,073K_4 + 0,127K_5, \quad (1)$$

де  $K_1 \dots K_n$  - критерії керованості дебіторської заборгованості, оцінки перед якими наводиться вагомість кожного критерію в інтегральному показнику керованості дебіторської заборгованості.

Інтегральний показник являє собою загальну оцінку керованості дебіторської заборгованості підприємства. Мінімальне значення інтегрального показника керованості дебіторської заборгованості 1 бал, та відповідно, максимальне 10 балів.

Рівню керованості, при якому показники керованості дебіторської заборгованості мають максимально нормативні, максимально позитивні та мінімально негативні значення, тобто  $K_{int} \in [7,75 - 10]$ , присвоєно високий рівень керованості дебіторської заборгованості.

Якщо значення показників керованості дебіторської заборгованості знаходяться в рамках установлених нормативами, але не відповідають їх максимальним значенням, тобто  $K_{int} \in [5,5 - 7,75]$ , то має місце середній рівень керованості.

У випадку, коли значення показників не дотримуються нормативів або мають відповідно мінімальне позитивне значення, тобто  $K_{int} \in [3,25 - 5,5]$ , тоді має місце низький рівень керованості дебіторської заборгованості.

Некерованою дебіторська заборгованість вважається в випадку, коли зважене значення інтегрального показника керованості  $K_{int} \in [1,0 - 3,25]$ .

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Розрахунок інтегрального показника керованості дебіторської заборгованості за допомогою запропонованої формули виключає дублювання окремих критеріїв та дозволяє оцінити реальний стан керованості дебіторської заборгованості вантажних автотранспортних підприємств. В ідентичних умовах, пропонується застосовувати єдину систему вагомості критеріїв в

інтегральному показнику керованості дебіторської заборгованості.

Таким чином, розроблена багатокритеріальна система оцінювання керованості дебіторської заборгованості буде покладена в основу побудови механізму управління дебіторської заборгованості, що знайде своє відображення в подальших дослідженнях.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Белоус А. Б. Методология управляемости строительной фирмы / А. Б. Белоус // Российский экономический интернет-журнал [Электронный ресурс]: Интернет-журнал АТиСО / Акад. труда и социал. Отношени й – Электрон. журн. – М.: АТиСО, 2008. – № гос. регистрации 0420700008. – Режим доступа: <http://www.erej.ru/Articles/2008/Belous3.pdf>.
2. Перетяцько А.Ю. Підвищення ефективності управління будівельним підприємством в умовах ринкової нестабільності: дис. ... кандидата екон. наук : 08.07.03/ Перетяцько Анна Юрївна. — Х., 2005. — 217 с.
3. Афанасьев Н.В., Рогожин В.Д., Рыдака В.И. Управление развитием предприятия: Монография. – Х.: Издательский дом «ИНЖЭК», 2003. – 184 с.
4. Белоус А.Б. Теория и методология управляемости строительной организации : автореф. дис. на соискание учен. степени доктора эконом. наук : спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» / А. Б. Белоус. – Санкт-Петербург, 2008. – 37с.
5. Рубцова М. В. Проблема обеспечения управляемости в современных и пути ее решения организациях / М. В. Рубцова // Экономика. Право. – 2009. – №1. – С. 211 – 217.

**Аннотация.** В статье разработана многокритериальная система оценивания управляемости дебиторской задолженности предприятий грузового автотранспорта.

**Ключевые слова:** дебиторская задолженность, управляемость, критерии.

**Summary.** In article the multi-criteria system of estimation of controllability account receivable of cargo motor transportation enterprises is developed.

**Keywords:** account receivable, controllability, criteria.

*Рецензент д.е.н., професор ХДТУБА Іванілов О.С.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*