

ВИЗНАЧЕННЯ РЕЗЕРВІВ РОЗВИТКУ ОРГАНІЗАЦІЙНО-УПРАВЛІНСЬКОГО ПОТЕНЦІАЛУ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Прохорова В.В., д.е.н., професор,
Фоменко А.В., здобувач (УПА)*

На підставі проведеної інтегральної оцінки організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту обґрунтовано методичний підхід до визначення резервів його розвитку.

Ключові слова: організаційно-управлінський потенціал, фінансова безпека, інтегральна оцінка, резерви розвитку, підприємства залізничного транспорту.

Постановка проблеми. В сьогочасних складних та динамічних умовах розвитку підприємств залізничного транспорту особливо актуальною постає проблема визначення резервів розвитку організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки як необхідного етапу формування ефективної системи управління потенціалом підприємств залізничного транспорту.

У контексті організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки визначенню резервів відводиться особлива роль, оскільки воно пов'язане з оптимізацією використання фінансових ресурсів за для реалізації та захисту стратегічних фінансових інтересів підприємств та персоналу, отримання та в подальшому максимізації прибутку з урахуванням постійного мінливого впливу зовнішнього і внутрішнього середовища. Доцільно зазначити, що розробка стратегії та тактики діяльності конкретного підприємства галузі має базуватися на заздалегідь виявлених можливостях та здатностях підприємств до подальшого розвитку. Процес визначення резервів організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки сприяє обґрунтованому визначенню реальної можливості підприємства залізничного транспорту за умов використання власних та залучених джерел фінансування досягти високих результатів за заздалегідь прогнозованими напрямками господарської діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблеми формування потенціалу підприємства та його фінансової безпеки, зокрема організаційно-управлінського, розкриті у роботах Ареф'євої О.В., Коренкова О. В. [1], Лапина Є. В. [2], Прохорова В. В. [3, 4], Отенко І.П. [5], Тридід О. М. [6] та інших.

Відсутність єдиного підходу до визначення резервів розвитку організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства обмежує можливості ефективного прийняття та реалізації управлінських рішень щодо розробки і впровадження концепції формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства.

Метою дослідження є формування методичного підходу до визначення резервів

розвитку організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту.

Вклад основного матеріалу дослідження. В умовах мінливості внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства можливість отримання максимальних фінансових результатів діяльності підприємств залізничного транспорту підвищується за умов прийняття ефективних управлінських рішень щодо розвитку потенціалу фінансової безпеки в організаційному та управлінському аспекті. Головною проблемою здійснення стратегічного управління фінансовою безпекою підприємств залізничного транспорту є низький рівень прибутковості поряд з неефективністю використання управлінського потенціалу та напруженістю організаційного клімату, що викликає необхідність здійснення попереднього аналізу підприємств галузі на здатність до подальшого розвитку організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки.

Таким чином, стратегічною метою формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту є отримання максимально можливого фінансового результату за умов мінімізації трудових та матеріальних ресурсів. Для обґрунтованого визначення реальної можливості підприємств залізничного транспорту за умов використання власних та залучених джерел фінансування досягти високих результатів за заздалегідь прогнозованими напрямками господарської діяльності, у якості максимально можливого результату доцільно використовувати значення максимального рівня організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки серед підприємств галузі.

В такому разі резервом розвитку організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств галузі є різниця між максимальним рівнем інтегрального потенціалу підприємств галузі та наявним рівнем інтегрального потенціалу конкретного підприємства [1] :

$$R_{ki} = \Pi_{k \max} - \Pi_{ki} \quad (1)$$

де R_{ki} – резерв k-го потенціалу i-го підприємства;
 $\Pi_{k \max}$ – максимальне значення k-го потенціалу серед
 обраної групи підприємств галузі;
 Π_{ki} – значення k-го потенціалу i-го підприємства.

З точки зору стратегічних інтересів кожного підприємства галузі необхідним є врахування орієнтації підприємства на фінансовий результат. Виходячи з наявного ресурсного потенціалу підприємства та динамікою його зміни, що має безпосередній вплив на отримання фінансових результатів господарської діяльності, а також із стабільності економічного середовища функціонування певного суб'єкта аналізу та ступенем негативного впливу можливих зовнішніх

загроз на ефективність реалізації стратегічних інтересів підприємство встановлює стратегічну орієнтацію на максимальний галузевий результат чи середньогалузевий. На думку Ареф'євої О. В. та Коренкова О. В. [1] доцільно виділити три рівня використання потенціалу: середньогалузевий, середньопрогресивний, максимальний.

Отже, розділяючи думку авторів, сформовано методичний підхід до оцінки резервів розвитку організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту з урахуванням трьох можливих рівнів використання потенціалу(рис.1).

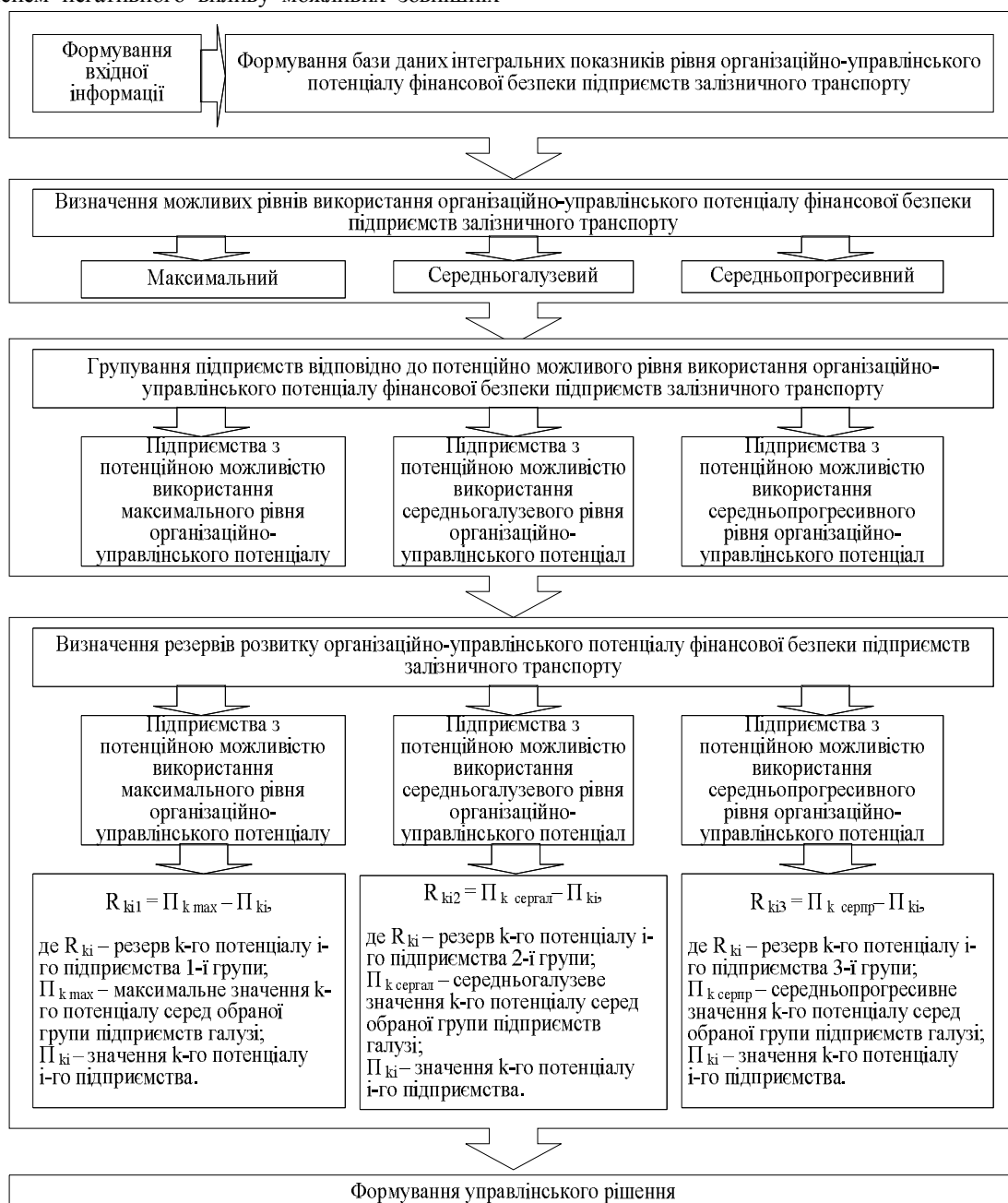


Рис. 1. Методичний підхід до визначення резервів розвитку організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту (розроблено автором).

На першому етапі попередньо розраховані значення інтегральних показників рівня організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємства групуються за роками з 2007 р. по 2011 р. включно.

На другому етапі визначаються можливі рівні використання організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту, а саме: середньогалузевий, середньопрогресивний, максимальний. У якості максимального виступає максимальний значення рівня інтегрального показника за обраною сукупністю підприємств галузі відповідно до визначеного періоду. Середньогалузевий показник розраховується як середнє значення рівня інтегрального показника за обраною сукупністю підприємств галузі відповідно до визначеного періоду.

Середньопрогресивний рівень визначається у межах від 70% до 75%. Для розрахунку середньопрогресивного рівня розраховується відповідно до відсотку середньогалузевого по відношенню до максимального. Якщо середньогалузевий показник становить 45-60% максимального, то середньопрогресивний встановлюється на рівня 70-72%. Якщо середньогалузевий показник становить 60-75% максимального, то середньопрогресивний встановлюється на рівня 73-74%. Якщо

середньогалузевий показник становить 75-100% максимального, то середньопрогресивний встановлюється на рівня 75%.

На третьому етапі підприємства залізничного транспорту групуються на три групи відповідно до потенційно можливого рівня використання організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки (рис. 2.). Якщо інтегральний показник використання організаційно-управлінського потенціалу нижчий за середньогалузевий, таке підприємство необхідно віднести до першої групи.

Якщо інтегральний показник використання організаційно-управлінського потенціалу нижчий, ніж середньопрогресивний, але більше ніж середньогалузевий, то підприємство необхідно віднести до другої групи. Якщо рівень інтегрального показника лежить у проміжку між середньопрогресивним та максимальним, підприємство відноситься до третьої групи. На основі запропонованої методики виявлено резерви розвитку підприємств залізничного транспорту за 2010 рік. Максимально досяжним рівнем використання потенціалу встановлено значення 0,91, середньогалузевий показник становить 0,42, а середньопрогресивний в свою чергу 0,65. Результати розрахунків та аналізу представлені в табл. 1. та на рис.2.

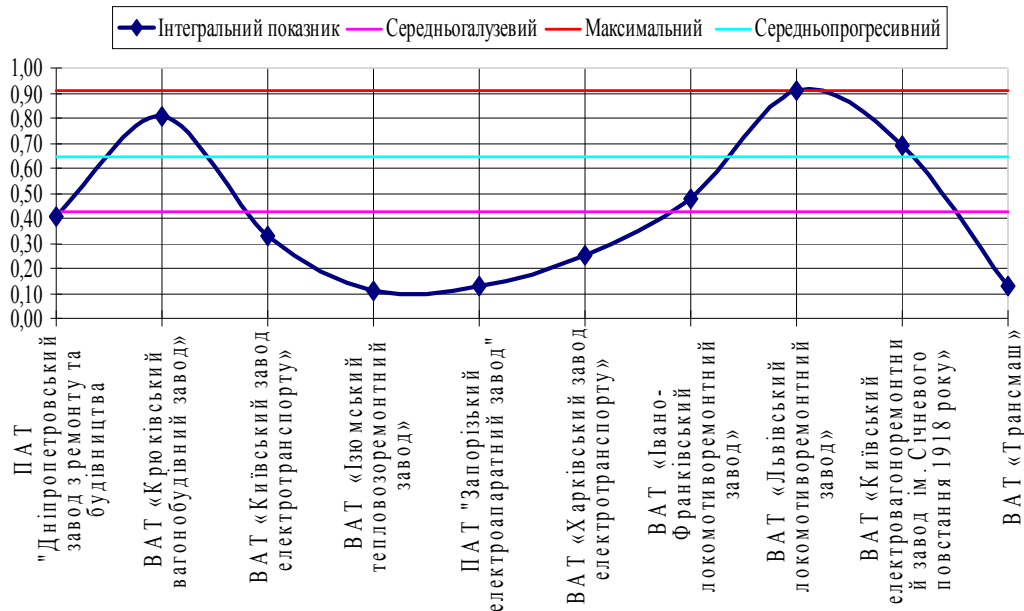


Рис. 2. Розподіл підприємств залізничного транспорту відповідно до потенційно можливого рівня використання організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки за 2010 рік (розроблено автором).

Виходячи з рис. 2, можна зробити висновок про низький рівень організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту, про що свідчить значна

концентрація підприємств галузі на рівні середньогалузевого показника.

На четвертому етапі здійснюється розрахунок резервів розвитку організаційно-

Економіка підприємства

управлінського потенціалу відповідно до попереднього розподілу підприємств (табл. 1).

Таблиця 1

Визначення резервів організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту

№	Назва підприємств	Інтегральний показник	Середньогалузевий	Максимальний	Середньо-прогресивний	Резерв
1	ПАТ «Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів»	0,41	0,42	0,91	0,65	0,02
2	ВАТ «Крюківський вагонобудівний завод»	0,81	0,42	0,91	0,65	0,10
3	ВАТ «Київський завод електротранспорту»	0,33	0,42	0,91	0,65	0,09
4	ВАТ «Ізюмський тепловозоремонтний завод»	0,11	0,42	0,91	0,65	0,31
5	ПАТ "Запорізький електроапаратний завод"	0,13	0,42	0,91	0,65	0,29
6	ВАТ «Харківський завод електротранспорту»	0,25	0,42	0,91	0,65	0,17
7	ВАТ «Івано-Франківський локомотиворемонтний завод»	0,48	0,42	0,91	0,65	0,17
8	ВАТ «Львівський локомотиворемонтний завод»	0,91	0,42	0,91	0,65	0,18
9	ВАТ «Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 року»	0,69	0,42	0,91	0,65	0,22
10	ВАТ «Трансмаш»	0,13	0,42	0,91	0,65	0,29

Виходячи з табл. 1, можна стверджувати про наявність потенційної можливості подальшого ефективного розвитку організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки усіх підприємств залізничного транспорту обраної сукупності. Основною відмінністю між сформованими групами на шляху до реалізації потенційних можливостей розвитку є визначення пріоритетів діяльності та звуження стратегічної орієнтації з загального максимального значення результату діяльності, до оптимально досяжного.

Відповідно до особливостей потенціалу та резервів його розвитку для обраної сукупності підприємств на заключному етапі формуються управлінські рішення.

Так, для підприємств другої групи оптимально досяжним рівнем організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту, на який потрібно орієнтуватися при формуванні стратегічних цілей та встановленні планових показників діяльності є середньогалузевий рівень використання організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки.

Для підприємства третьої групи таким орієнтиром є середньопрогресивний рівень використання потенціалу. На максимальний рівень використання потенціалу можуть орієнтуватися

лише підприємства, рівень організаційно-управлінського потенціалу яких перевищує середньогалузевий рівень потенційно можливого використання.

Таким чином, слід зазначити, що визначення резервів розвитку організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту сприяє ефективному використанню організаційних та управлінських ресурсів формування фінансової безпеки а також фінансових ресурсів, спрямованих на забезпечення позитивного організаційного клімату та управлінського потенціалу.

У результаті дослідження удосконалено методичний підхід до визначення резервів розвитку організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки підприємств залізничного транспорту, який, на відміну від існуючих, ґрунтується на визначенні складу показників, які за своєю сутністю характеризують особливості та закономірності організаційної та управлінської складової потенціалу фінансової безпеки та відображає можливу потенційну ступінь інтенсивності та спрямованості розвитку підприємств галузі. Процес здійснення оцінки резервів розвитку організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки є не тільки програмою реального поточного розвитку

потенціалу фінансової безпеки підприємств в організаційному та управлінському аспекті, а й базою для прийняття управлінських рішень, які розраховані на перспективу.

Подальші дослідження мають бути спрямованими на розробці концептуальних положень формування організаційно-управлінського потенціалу фінансової безпеки на стратегічному, тактичному та оперативному рівнях прийняття управлінських рішень.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Арефєва О. В. Управління потенціалом розвитку промислових підприємств: монографія / О. В. Арефєва, О. В. Коренков. – К. : ГРОТ, 2004. – 200 с.

Аннотація. На основани осуществленной интегральной оценки организационно-управленческого потенциала финансовой безопасности предприятий железнодорожного транспорта обоснован методический подход к определению резервов его развития.

Ключевые слова: организационно-управленческий потенциал, финансовая безопасность, интегральная оценка, резервы развития, предприятия железнодорожного транспорта.

Summary. On the basis of an integrated assessment of the organizational and managerial potential and financial safety of railway request about free transport grounded methodological approach to the definition of reserves.

Keywords: organizational and management potential, financial safety, the integrated assessment, reserves, railway transport.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.

2. Лапин Е.В. Оценка экономического потенциала предприятия : монография / Е.В. Лапин. – Сумы : Университетская книга, 2004. – 360 с.

3. Прохорова В. В. Управління економічним потенціалом підприємств: монографія / В. В. Прохорова, О. В. Божанова. – Х., Вид. «НТМТ», 2001. – 220 с.

4. Прохорова В. В. Економічний розвиток підприємства: теоретико-методологічний аспект [текст]: моногр. / В. В. Прохорова. – Х.: УкрДАЗТ, 2010. – 523 с.

5. Отенко И. П. Механизм управления потенциалом предприятия: монография / И. П. Отенко., Л. М. Малярец. – Х.: ХГЭУ, 2003. – 219 с.

6. Тридід О. М. Організаційно-економічний механізм розвитку підприємства: моногр. / О. М. Тридід. -Харків: ХДЕУ, 2008. - 364 с.

УДК 658.15

ПРИНЦИПИ ПОБУДОВИ ПОКАЗНИКІВ ЕФЕКТИВНОСТІ СИСТЕМИ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ СУБ'ЄКТА ГОСПОДАРЮВАННЯ

*Салига С.Я., д.е.н., професор (КПУ),
Меліхова Т.О., к.е.н., доцент (ЗДІА)*

Сформовано та розвинуто принципи та алгоритм побудови показників економічної ефективності системи фінансової безпеки підприємств та її розвитку.

Ключові слова: суб'єкт господарювання, фінансова безпека, економічна ефективність, принципи, алгоритм.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.

Фінансова безпека є складовою економічної безпеки суб'єкта господарювання. Протягом останнього часу поняття “фінансова безпека” привернуло увагу науковців, політичних діячів, громадськості та набуло загальних характеристик, оскільки є фактором, що впливає на платоспроможність підприємств. Поняття “фінансова безпека” введено Законом України “Про основи національної безпеки України” [1] стосовно держави, але безпека будь-якої держави складається з фінансової безпеки підприємств. Дефініцію “фінансова безпека суб'єктів господарювання” розглядає багато вчених [2, 3, 4]. За словами І. Бланка

фінансова безпека підприємства — система кількісних і якісних параметрів фінансового стану підприємства, що в комплексі відображають рівень його фінансової захищеності [2]. Під економічною ефективністю системи фінансової безпеки суб'єктів господарювання ми розуміємо здатність системи одержувати економічний результат у розрахунку на одиницю витрат на фінансову безпеку, який перевищує нормативне значення.

В основу методичного підходу до розрахунку системи ефективності фінансової безпеки суб'єкта господарювання мають бути покладені основні принципи, врахування яких створює можливість розробки і практичного застосування показників економічної ефективності. Відправною