

О. В. Шелест,
аспірант, Кіровоградський національний технічний університет

ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЙНОГО ПОДОЛАННЯ КРИЗОВИХ ЯВИЩ НА ПІДПРИЄМСТВІ З НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Досліджуються теоретичні основи фінансової реструктуризації підприємства як процесу подолання кризових явищ у його діяльності, висвітлюються причини, які зумовлюють проведення реструктуризації конкретного підприємства з надання транспортних послуг, здійснюється аналіз можливих напрямів її проведення та визначаються можливості забезпечення стратегічного розвитку автотранспортного підприємства в сучасних умовах.

The article investigates the theoretical foundations of the financial restructuring of the company as a process of overcoming the crisis in its activities, highlights the reasons for the restructuring of individual enterprises to provide transport services carried out an analysis of possible directions for its conduct and identifies opportunities to ensure the strategic development of road transport enterprises in the modern world.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Однією із найважливіших передумов успішного функціонування підприємства у ринкових умовах є їх постійна адаптація до зовнішнього середовища, що безперервно змінюється, шляхом внутрішніх перетворень, тобто реструктуризації.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ПУБЛІКАЦІЙ ТА ДОСЛІДЖЕНЬ

Питання сутності формування та управління фінансовою реструктуризацією підприємства досліджувались такими вченими, як Довбня С.Б. [1], Карпунь І.Н. [2], Мазур І.І. [3], Порохня В.М. [4], Семенов А.Г. [5], Терещенко О.О. [6], Тюріна Н.М. [7], Штангрет А.М. [8].

Незважаючи на достатній рівень вивчення явища реструктуризації з теоретичної точки зору, подальших досліджень вимагає вивчення питань формування структурно-функціональної моделі процесу формування та управління фінансовою реструктуризацією конкретного підприємств.

Аналіз наукової літератури дозволяє виділити дві точки зору на поняття "реструктуризація підприємства".

Згідно першої, поняття реструктуризації підприємства приймається у найбільш загальному вигляді як "будь-які зміни стратегічного характеру на підприємстві" [5]. Друга група авторів у своїх визначеннях дотримується думки, що процес реструктуризації слід розглядати як індивідуальну конфігурацію її окремих аспектів — цілей, напрямів проведення та форм реалізації [3].

Ефективність проведення реструктуризації згаданими авторами пов'язуються з необхідністю вирішення двох груп проблем:

— проблеми вибору, пов'язані з організацією проведення реструктуризації, вибір шляхів реструктуризації, визначення графіка проведення тощо;

— проблеми маркетингу, зумовлені складнощами наявного виробничого потенціалу.

Окремі особливості реструктуризації підприємств у сучасних умовах зводяться до того, що реструктуризація підприємств:

— забезпечує їх адаптацію і виживання;
— сприяє досягненню фінансово-економічних успіхів;

- пов'язана зі зміною форми власності та організаційно-правового статусу;
- приводить до зміни форм і методів управління виробництвом, виробничо-технологічної структури;
- приводить до зміни відносин з контрагентами і державою.

Таким чином, реструктуризація розглядається у якості засобу забезпечення конкурентоспроможності підприємства за рахунок оптимізації його структури, матеріальних та фінансових потоків.

Особливості реструктуризації підприємств в умовах становлення ринкового середовища можна класифікувати за двома головними ознаками: особливості, пов'язані з організацією діяльності підприємств і особливості, пов'язані зі здійсненням макроекономічних реформ економіки, що трансформуються.

Головним завданням реструктуризації у перехідний період є "прищеплення" підприємницьких якостей менеджменту підприємств.

Домінуючою формою реструктуризації є розукрупнення підприємств. Реструктуризація ринково орієнтованих підприємств відбувається завчасно, як правило, в умовах динамічної зміни зовнішнього середовища. Проте більшість підприємств сьогодні проходить процес реструктуризації в умовах реальної кризи.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою наукового дослідження є розгляд теоретичних основ фінансової реструктуризації підприємства як процесу подолання кризових явищ у його діяльності, висвітлення причин, які зумовлюють проведення реструктуризації конкретного підприємства з надання транспортних послуг, здійснення аналізу можливих напрямів її проведення та визначення можливостей забезпечення стратегічного розвитку автотранспортного підприємства в сучасних умовах.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Аналіз напрямів проведення реформування свідчить про доцільність виділення наступних основних видів реструктуризації підприємства.

Фізичне реструктурування полягає у модернізації або зміні застарілих основних фондів, впровадженні нових технологічних процесів, інвестуванні заходів, спрямованих на краще використання виробничих потужностей та інших ресурсів підприємства.

Таке реструктурування суттєво не збільшує ефективність господарювання, не супроводжується додатковими змінами в організації, менеджменті, методах розробки маркетингової і товарної політики, а також змінами політики стимулювання конкурентоспроможності.

Управлінська реструктуризація охоплює заходи щодо перегляду структури організації, покращення потужностей, пристосування персоналу для виробництва, маркетингу і фінансових досягнень. Основними аспектами організаційної реструктуризації є: зміна ринків і продукції, що виробляється; реорганізація підприємства на базі децентралізації, створення центрів відповідності (бізнес-одиниць), організації міжнародних представництв з продажу і маркетингу; оптимізація кількості працюючих; запровадження нових методів управління; роз-

виток менеджменту і навчання персоналу; розробка і впровадження схем підвищення мотивації праці; використання управлінських контрактів з менеджерами підприємства; створення спільних підприємств, залучення іноземних інвестицій.

Фінансова реструктуризація, необхідність у якій виникає внаслідок заборгованості підприємств, що виникла через непродуману кредитну політику, марекономічну нестабільність, кризи неплатежів у національній економіці, охоплює оптимізацію структури капіталу підприємств, що досягається, насамперед, переоформленням боргових зобов'язань. Крім того, під час фінансової реструктуризації завдання полягає у ліквідації субсидювання, підвищенні фінансової автономії, використанні переваг цінних паперів, залученні іноземного капіталу.

Правова реструктуризація полягає у зміні організаційно-правового статусу підприємства, що поліпшує здійснення всіх інших напрямів реформування підприємства.

Відкрите акціонерне товариство "АТП-15555" (дані умовні), відповідно до Статуту ВАТ, може здійснювати широке коло напрямів діяльності. Крім вантажних перевезень, — це виробнича, торговельна діяльність у галузях промисловості, сільського господарства, будівництва, поточний ремонт та обслуговування автомобілів та інших технічних систем, посередницькі послуги та інше.

Проте, незважаючи на широке коло можливостей, реальна спеціалізація підприємства досить вузька і включає в себе вантажні перевезення, вантажно-розвантажувальні роботи, надання окремих побутових послуг (ремонт та переобладнання автомобілів на газове паливо) та оренду транспортних засобів.

Більшість підприємств харчової промисловості, що є замовниками (клієнтами) АТП, працюють стабільно на ринку досить тривалий час. Їхня продукція користується попитом і постійно приносить виробникові певний обсяг коштів від її реалізації. Наявність власних коштів дозволяє даним підприємствам своєчасно сплачувати АТП вартість його послуг. Це є фактором, що визначає силу і надійність споживача. Обсяг реалізації хлібобулочних виробів та інших харчових продуктів залежить не тільки від їхньої якості, але також від своєчасної доставки цього виду вантажу в торговельну мережу, до їх безпосереднього споживача. Рівень виконання назначених робіт автотранспортним підприємством є задовільним і характеризується відсутністю рекламацій з боку замовників, а також тривалим строком співробітництва між ними та АТП 15555.

Проте, існують і негативні фактори, які роблять недопустимими обмеження тільки цим видом послуг та тільки традиційними їхніми споживачами. Справа в тому, що через інфляційні процеси та кризові явища в державі, наслідком яких є зниження платоспроможності та купівельної здатності населення та відповідно споживачів послуг АТП, збільшення цін на паливо, запчастини і ремонт автомобілів, підприємство має очікувати (і вже зіткнулося з цим) збільшення дебіторської заборгованості, вихід з ладу частини наявного автопарку, збільшення власних витрат. Це означає, що АТП, зберігаючи свої позиції по відношенню до основних замовників

Таблиця 1. Показники стану матеріально-технічної бази АТП 15555

№ п/п	Показники	Роки	
		2010	2011
I. Звітні			
1.	База вантажних автомобілів, од	172	178
2.	Вантажна потужність автомобілів, т	983,8	1076,0
3.	Середньоспискова чисельність персоналу, осіб	237	257
4.	Виручка від реалізації послуг, тис. грн.	6489	7482
5.	Основні фонди:		
	а) первісна вартість, тис. грн.	12100	13047
	б) залишкова вартість, тис. грн.	6365	6858
6.	Коефіцієнт зношення основних фондів, %	47,40	47,44
II. Розрахункові			
7.	Коефіцієнт фондоозброєності персоналу, тис. грн./особу	7,6	6,7
8.	Вантажоозброєність персоналу, т / особу	4,2	4,2
9.	Фондовіддача	0,56	0,59

(клієнтів), слід шукати нових замовників, не змінюючи свою спеціалізацію щодо видів вантажу. Адже місцевий ринок хлібобулочних виробів та інших харчових продуктів у теперішній час розширюється за рахунок появи нових виробників місцевих та приїжджих, продукція яких має високу якість та користується попитом. Але дослідження в цьому напрямі потребують впровадження елементів стратегічного управління.

Інша група клієнтів АТП — фізичні та юридичні особи, які орендують рухомий склад автотранспорту підприємства. Цей вид діяльності буде приносити дохід лише при дотриманні орендарями умов експлуатації, які повинні враховуватися в договорах оренди. Тобто в даному випадку для АТП важливим є кваліфікаційний рівень водіїв, які будуть працювати на орендованому транспорті, а також режим експлуатації автотранспорту. Всі ці умови повинні детально обговорюватися між орендарем та АТП в процесі укладання між ними договору оренди.

Особливу увагу слід приділити тій категорії споживачів, які користуються побутовими послугами підприємства, а саме: ремонтом автомобілів та їхнім переобладнанням на більш дешеве та економічне газове паливо. Як відомо, ці види послуг набувають найбільшого

розвитку в період економічного спаду в країні. Якісне виконання підприємством даних видів робіт, дотримання узгоджених з клієнтом строків їх виконання, уважне та шанобливе ставлення до клієнта дозволять підприємству:

— підвищити свою репутацію та закріпити статус лідера на ринку даних видів послуг;

— набути постійних замовників та розширювати коло нових;

— розвивати якісні та кількісні показники цих робіт.

Слід мати на увазі, що, працюючи на всіх вищезазначених ринках (вантажних перевезень, ремонту та переобладнання авто-

мобілів, оренди транспортних засобів), АТП має справу із стратегічним оточенням численних та сильних, у більшості своїй, конкурентів, які працюють на засадах різних форм власності. За останній час зросла кількість приватних фірм та осіб, які займаються вантажними перевезеннями і нерідко володіють кращими зразками нових та сучасних автомобілів.

Ринок побутових послуг з ремонту та переобладнання автомобілів представлений двома станціями технічного обслуговування, численними приватними фірмами та окремими підприємцями, у тому числі тими, що працюють нелегально (які не зареєстровані та не сплачують податків, але через низькі ціни і високу якість роботи користуються попитом). Щоб вдало конкурувати на такому масштабному за чисельністю конкурентів ринку, автотранспортному підприємству слід вивчати сильні та слабкі сторони кожного з них.

АТП 15555 має як постійних, давніх постачальників (ПММ, запасних частин, шин та інших технічних матеріалів), з якими у нього склалися надійні партнерські стосунки, так і нових, взаємодія з якими, через деякі обставини, налічує одну-дві угоди. Однак, слід сказати, що партнерство в цьому напрямі виникає в основному завдяки пропозиціям з боку самих постачальників. На АТП ж пошуки більш вигідних партнерів майже не ведуться.

Як свідчить теорія стратегічного управління, дуже важливе місце в безпосередньому оточенні організації займає ринок робочої сили для АТП.

Автомобільний транспорт є найпоширенішим видом транспорту. В Україні близько 55% від усього обсягу вантажоперевезень здійснюються саме автомобільним транспортом. Рентабельність автотранспорту часто залежить від рівня підготовки водіїв. Отже, ринок робочої сили — важливий компонент безпосереднього оточення даного виду

Таблиця 2. Віковий склад автотранспорту АТП 15555 на 2011 рік

Вид автотранспорту	Вікові групи, роки							Всього
	До 1	1-3	3-5	5-7	7-10	10-15	понад 15	
Вантажні автомобілі								
– бортові	–	–	4	5	16	24	10	59
– самоскиди	–	–	1	4	3	10	5	23
– фургони	–	1	6	6	22	15	16	66
– рефрижератори	–	–	–	–	1	2	–	3
– цистерни харчові	–	–	–	–	1	2	4	7
– сідельні тягачі	–	–	3	1	3	3	18	28
– пікапи	–	–	–	–	1	2	–	3
Автобуси	–	–	–	1	2	1	–	4
А/м «Волга»	–	–	1	–	–	–	–	1
Тех. допомога	–	1	1	2	2	–	–	6
Разом	–	2	16	19	52	59	53	201
Питома вага %	–	1,0	8,0	9,5	25,8	29,4	26,3	100

підприємств.

Основними складовими професійної підготовки водіїв, які суттєво впливають на економічні показники експлуатації автомобільного транспорту, є:

1) майстерність керування автомобілем, яку в загальному вигляді можна представити як суму трьох груп навичок: базових навичок керування автомобілем, навичок орієнтації в дорожньому русі, навичок керування автомобілем в складних умовах.

2) знання конструкції і будови автомобіля, періодичності та обсягів проведення технічного обслуговування і ремонту (ТО і Р). За даними досліджень, від 30% до 50% транспортних засобів експлуатуються з несправними і невідрегульованими гальмами, рульовим управлінням, фарами та іншими механізмами, що, з одного боку, впливає на безпеку руху, а з іншого — суттєво знижує строки експлуатації деталей, вузлів та агрегатів автомобіля;

3) уміння водія в процесі експлуатації автомобіля економно витратити експлуатаційні матеріали. Економна витрата паливно-мастильних матеріалів (ПММ) суттєво впливає на сумарні експлуатаційні затрати, а підвищена витрата пального — до забруднення навколишнього середовища і більшого зношення деталей, вузлів та агрегатів автомобіля.

Рівень професійної підготовки водіїв суттєво впливає на економічні показники експлуатації автотранспорту. Зростання кількості дорожньо-транспортних пригод, яке спостерігається останнім часом, а також значне зниження рентабельності автопідприємств, що повною мірою спричинене також і загальним спадом в економіці країни, дозволяють зробити припущення: діюча нині система підготовки водіїв у частині програмного і технічного забезпечення потребує значного поліпшення. Професійна майстерність значною мірою закладається на етапі підготовки водіїв.

Обґрунтовуючи необхідність здійснення фінансової реструктуризації підприємства, проаналізуємо підсумки діяльності АТП 15555 за період 2010—2011 рр.

Прибуток підприємства, його рентабельність і успіх у конкурентній боротьбі на ринку значною мірою залежать від того, як воно спромоглося розпоряджатися своїм капіталом за попередній період діяльності, включаючи 2011 р.

За даними офіційної звітності (табл. 1) зростання первісної вартості основних фондів у 2011 р. в порівнянні з попереднім 2010 р. на 947 тис. грн., при зниженні їх залишкової вартості на 494 тис. грн. свідчить про незначне оновлення основних фондів.

Таблиця 3. Виконання виробничої програми АТП 15555

№ п/п	Показники	Роки	
		2010	2011
1	База вантажних автомобілів (кількість)	172	178
2	Вантажність, т	983,8	1076,0
3	Коефіцієнт використання парку ($K_{\text{вл}}$)	0,359	0,431
4	Середньодобовий пробіг, км	115,3	110,3
5	Перевезення вантажів:		
	в тоннах / в тонокілометрах	452,8 / 7682,1	490,7 / 9610,9
6	Виробіток:		
	в тоннах / в тонокілометрах	460,0 / 7808,0	456,0 / 8932,0
7	Середня відстань, км	17,0	19,6

Порівняння динаміки показників за звітний і попередні роки свідчить про те, що підприємство, дещо збільшуючи позиковий капітал та значно зменшуючи власний капітал, майже не спрямовує його на збільшення основних фондів. Витратна частина капіталу спрямовується на погашення кредиторської заборгованості та інші витрати.

На підприємстві має місце тенденція "старіння" основних виробничих фондів. У 2010 р. процент зносу їх становив 47,40%, а у 2011 р. — 47,44%.

Важливою характеристикою матеріально-технічної бази є віковий склад активної частини основних фондів (табл. 2). Те, що на підприємстві переважає застарілий, зношений транспорт, негативно відбивається на всіх головних кількісних та якісних показниках його діяльності, знижує потенціальні можливості зростання фондівіддачі і, зрештою, рентабельності.

Аналізуючи дані про віковий склад автопарку, слід зважати на те, що термін експлуатації автотранспорту тривалістю до 5 років у сучасних умовах є оптимальним для заміни. Норма амортизації, що була встановлена на рівні 25% на рік і діяла до недавнього часу в законодавчому порядку, це підтверджує.

Аналіз виробничої програми з вантажних перевезень АТП здійснено за даними табл. 3. Протягом 2010 року автопідприємство придбало 6 вантажних автомобілів. Не дивлячись на скорочення кількості вантаж-

Таблиця 4. Витрати на одну гривню реалізованих послуг АТП 15555

№ п/п	Показники	Роки	
		2010	2011
1	Виручка від реалізації послуг без ПДВ, тис. грн., в т.ч.:	6489	7482
	– від перевезень	5673	5794
	– від вантажно-розвантажувальних операцій	97	85
	– від надання побутових послуг	302	1130
	– оренди	417	473
2	Собівартість реалізованих послуг, тис. грн., в т.ч.:	5997	6346
	– від перевезень	5899	6184
	– від вантажно-розвантажувальних операцій	–	14
	– від надання побутових послуг	98	522
	– оренди	–	0
3	Витрати на одну грн. реалізованих послуг, грн., в т.ч.:	0,97	0,91
	– від перевезень	1,09	1,08
	– від вантажно-розвантажувальних операцій	–	0,77
	– від надання побутових послуг	0,34	0,50

Таблиця 5. Елементи операційних витрат АТП 15555, тис. грн.

Елементи витрат	Роки			
	2010		2011	
	Сума	Питома вага, %	Сума	Питома вага, %
Матеріальні витрати	3179	45,77	3975	55,32
Витрати на оплату праці	1288	18,55	1164	16,20
Відрахування на соціальні заходи	478	6,88	426	5,93
Амортизація	499	7,19	559	7,78
Інші операційні витрати	1501	21,61	1062	14,78
Разом	6945	100,00	7186	100,00

ного автопарку, він став використовуватись краще, про що свідчить коефіцієнт використання парку (Квп), який є основним техніко-експлуатаційним показником роботи автотранспорту. У 2011 р. Квп збільшився у порівнянні з 2010 р. на 20%. Зростання даного коефіцієнту досягнуто за рахунок збільшення кількості автомобілів, що здаються підприємством в оренду, не дивлячись на незначне зменшення тривалості робочого часу до 9,3 годин на день в 2011 р.

За період з 2010 по 2011 р. значно зросли темпи обсягу перевезень та вантажообороту. Абсолютний приріст обсягу перевезень у 2011 р. зріс на 37,9 тис. тонн, тобто на 8,4%. Дещо іншими були темпи зростання вантажообороту: 25,1% порівняно з 2010 роком.

Слід відзначити, що зростання зазначених показників характеризує факт покращення використання парку, тому що воно відбувалося за рахунок постійного збільшення виробітку в тоннах і тонно-кілометрах при зменшенні загальної вантажності автомобілів і середньої відстані перевезень в кілометрах.

Витрати на 1 гривню виконаних послуг АТП за аналізований період представлено у табл. 4. Наведені дані свідчать про те, що підприємство у звітному 2011 р. має значно кращий показник з витрат на 1 гривню реалізованих робіт (послуг) у порівнянні з 2010 р., коли послуги реалізовувались за тарифами нижчими, ніж їх собівартість.

Розмір витрат на гривню реалізованих робіт (послуг), зокрема вантажних перевезень, орієнтує на розв'язання аналітичних задач, пов'язаних з розкриттям причин становища, що пов'язано з пошуком резервів зменшення витрат і оптимізацією асортименту послуг, які виконуються підприємством.

Таблиця 6. Аналіз фінансових коефіцієнтів ліквідності

I. Коефіцієнти капіталізації		Період	
Вихідні показники		2010	2011
1.1. Найбільш ліквідні активи (J1)	ряд. 220+230+240 ф.1	124	29
1.2. Швидко реалізовані активи (J2)	сума ряд. 130 – 210 ф.1	2299	2164
1.3. Повільно реалізовані активи (J3)	ряд. 100, 110, 120, 250, 270 ф.1	228	184
1.4. Важко реалізовані активи (J4)	ряд. 080 ф.1	6495	6987
1.5. Найбільш термінові зобов'язання (П1)	ряд. 530 ф.1	5864	6800
1.7. Короткотермінові пасиви (П2)	р.620-530+р.430+р.630	257	159
1.8. Довгострокові пасиви (П3)	р.480+р.430+р.630	596	700
1.9. Постійні (стійкі) пасиви (П4)	ряд. 380 ф.1	2310	1705
Індекси			
1. Загальної (поточної) ліквідності	(J1+J2+J3)/(П1+П2)	0,4133	0,3413
2. Проміжної (термінової) ліквідності	(J1+J2)/(П1+П2)	0,3808	0,3153
3. Абсолютної ліквідності	(J1)/(П1+П2)	0,0203	0,0042

Аналіз витрат на 1 грн. реалізованих робіт (послуг) набуває конкретності і може служити підґрунтям для прийняття управлінських рішень у сфері формування показників рентабельності робіт (послуг) підприємства, якщо він доповнюється аналізом складу витрат на виробництво. У табл. 5 наведено дані про фактичні витрати за окремими елементами за аналізований період.

Аналіз показників табл. 5 дає підставу для таких висновків. По-перше, збільшення витрат на виробництво в 2011 р. проти 2010 р. на 25% при збільшенні обсягу реалізації робіт (послуг) у вартісному вираженні на 15,3% свідчить про стабільну динаміку витрат, а також відносне їх зростання, що знаходить відображення у показнику витрат на 1 гривню виробленої продукції.

По-друге, структура витрат суттєво зрушилася у бік зростання питомої ваги матеріальних витрат, тобто матеріальності робіт та послуг. Що стосується витрат, пов'язаних з оплатою праці і відрахуваннями на соціальні заходи, то їх питома вага збільшувалася у 2011 р. Питома вага всіх інших витрат, крім витрат на соціальні заходи, за період з 2010 по 2011 рр. знижувалася. При цьому слід мати на увазі, що характер змін питомої ваги витрат у бік зменшення далеко не завжди свідчить про певні позитивні процеси в економіці підприємства. Так, на аналізованому АТП зниження питомої ваги амортизаційних відрахувань на повне відтворення основних засобів стало результатом незначного за останній період введення в дію основних засобів, зокрема поновлення парку автотранспорту.

Під фінансовим станом підприємства слід розуміти ступінь забезпеченості підприємства необхідними фінансовими ресурсами для здійснення ефективної господарської діяльності, своєчасного проведення господарської діяльності та своєчасного проведення грошових розрахунків за своїми зобов'язаннями.

Функціонуючи в ринковій економіці у якості суб'єкта підприємницької діяльності, кожне підприємство має забезпечувати такий стан своїх фінансових ресурсів, за якого воно стабільно зберігало б здатність безперервно виконувати свої фінансові зобов'язання перед діловими партнерами, державою, власниками, найманими працівниками. Набуваючи в ринкових умовах не уявної, а справжньої фінансової незалежності, несучи реальну економічну відповідальність за ефективність господарювання і за своєчасне виконання фінансових зобов'язань, підприємство здатне досягти стабільності своїх фінансів лише при суворому дотриманні принципів комерційного розрахунку, головним серед яких є зіставлення витрат і результатів, одержання макси-

мального прибутку і мінімальних витрат. Саме ця умова є визначальною для формування фінансового стану підприємства.

Коло найважливіших показників діяльності підприємства і показників, які характеризують стан, рух і розміщення їх фінансових ресурсів, тобто фінансову стійкість, включає:

- ліквідність і платоспроможність;
- фінансову стійкість;
- ділову активність;
- прибутковість (рентабельність) діяльності підприємства.

Фінансовий стан підприємства в короткостроковій перспективі оцінюється показниками ліквідності й платоспроможності, що характеризують можливість своєчасного і повного здійснення розрахунків по короткострокових зобов'язаннях перед контрагентами.

Для характеристики ліквідності аналізованого підприємства в табл. 6 приведемо розрахунок груп активів і пасивів, а також наведемо розрахунок рівня ліквідності підприємства.

Результати розрахунків по аналізованому підприємству показують, що в цій організації зіставлення підсумків груп по активу і пасиву має наступний вид:

- на кінець 2010 р. (Л1 < П1, Л2 > П2, Л3 < П3, Л4 > П4);
- на кінець 2011 р. (Л1 < П1, Л2 > П2, Л3 < П3, Л4 > П4).

Як бачимо, в 2010 і 2011 рр. спостерігається нестача найбільш ліквідних активів для покриття найбільш термінових зобов'язань. Крім того, така нестача складає порівняно велику суму (5740 і 6771 тис. грн. відповідно), що свідчить про те, що ситуація є загрозливою. Підприємству необхідно контролювати ситуацію, щоб подібні негативні явища не повторювалися в майбутньому.

У відповідні аналізовані періоди відчувається нестача повільно реалізованих активів (368 та 516 тис. грн.) для покриття довгострокових зобов'язань. Таку зміну не можна назвати негативною, тому що в цьому випадку їх нестачу може бути компенсовано надлишком швидко реалізованих активів. Слід зазначити, що в зв'язку із значною нестачею найбільш ліквідних активів таке положення спричиняє погіршення фінансового стану підприємства, якщо тенденція буде зберігатися, у перспективі це може призвести до критичної неплатоспроможності підприємства.

Аналіз, проведений за запропонованою схемою, є наближеним. Більш детальним є аналіз ліквідності на підставі фінансових коефіцієнтів. Крім того, такий підхід до аналізу ліквідності на практиці використовується набагато частіше.

Визначення типу фінансової стійкості підприємства дає змогу заключити, що йому притаманний кризовий тип цього явища.

Аналіз показників ділової активності дає можливість зробити наступні висновки:

Таблиця 7. Аналіз рентабельності підприємства

Назва показника	Формула розрахунку	2010	2011
Рентабельність активів	ф.2 ряд. 220 або 225 / ф.1 (ряд. 280 гр.3 + ряд. 280 гр.4) / 2	0,4934	-0,0658
Рентабельність власного капіталу	ф.2 ряд. 220 або 225 / ф.1 (ряд. 380 гр.3 + ряд. 380 гр.4) / 2	2,7368	-0,3014
Рентабельність діяльності	ф.2 ряд. 220 або 225 / ф.2 ряд. 035	0,8056	-0,0970
Рентабельність продукції	ф.2 ряд. 100 або 105 +090-060 / ф.1 (ряд. 040+070+080)	-0,2864	-0,1336

— значення коефіцієнта оборотності активів варіюється в залежності від галузі, відбиваючи особливості фінансово-господарського процесу. В 2011 р. порівняно з попереднім значення коефіцієнта збільшилось на 0,0164. Це свідчить про незначне прискорення кругообігу коштів підприємства;

— коефіцієнт дебіторської заборгованості протягом 2011 р. збільшується, що веде до зменшення періоду погашення дебіторської заборгованості приблизно на 116 днів і є позитивною тенденцією, але тривалість обороту дебіторської заборгованості в 2010 р. склала приблизно 20,9 місяців, а в 2011 р. — 17, в той час як нормальною вважається дебіторська заборгованість терміном до трьох місяців;

— протягом 2011 р. значення коефіцієнта оборотності кредиторської заборгованості також збільшилось на 0,0717. Відповідно до цього зменшився і термін кредиторської заборгованості, приблизно на 654 дні;

— значення показника оборотності запасів в 2011 р. порівняно з попереднім збільшилась на 2,6, а тривалість їх обертання зменшилась на 19,7 днів. Це означає, що чим менше засобів зв'язано в цій найменш ліквідній статті оборотних коштів, тим більш ліквідну структуру мають оборотні кошти і тим більш стійким є фінансове положення підприємства (за інших рівних умов). У більшості випадків підприємству необхідно прагнути до зменшення значення показника тривалості оборотності запасів, тобто до скорочення тривалості операційного циклу;

— якщо значення показника тривалості обороту оборотного капіталу збільшується, то підприємство відчуває потребу в коштах. Негативне значення показника тривалості обороту оборотного капіталу свідчить про те, що підприємство має в безкоштовному користуванні чужі гроші. Для досліджуваного підприємства це значення позитивне, крім того, в 2011 р. воно зросло більше ніж удесятеро, що відповідно збільшує його потребу в коштах.

Рентабельність — один із головних вартісних показників ефективності виробництва, який характеризує рівень віддачі активів і ступінь використання капіталу у процесі виробництва.

Таблиця 8. Визначення ступеня загрози банкрутства ВАТ АТП — 15555

Назва	Порядок розрахунку	Норматив	Значення для періоду	
			2010	2011
Поточна платоспроможність	р.040+045+220+230+240+620 ф.1	>0	-5887	-6820
К. забезп. власн. коштами	(р.380 - р.080) / р.260 ф.1	>0,1	-1,65	-2,22
Коеф. покриття	р.260 / р.620 ф.1	1,5	0,41	0,34
Чистий прибуток	р. 220 ф.1	>0	2505	-1043

Таблиця 9. Встановлення ступеня неплатоспроможності підприємства за В.Бівером

Розрахунок коефіцієнту Бівера			Значення для періоду	
Вихідні дані	Порядок розрахунку	Норматив	2010	2011
Чистий прибуток	р. 220 ф.1		4354	-605
Амортизація	р. 260 ф.2		499	559
Довгостр. зобов'язання	р. 480 ф.1		596	700
Короткостр. зобов'язання	р. 620 ф.1		6121	6959
Коефіцієнт Бівера	$(p.220 + p.260) \text{ ф.1} / (p.480 + p.620) \text{ ф.1}$	0,17-0,4	0,722	-0,006

Коефіцієнти рентабельності — система показників, які характеризують здатність підприємства створювати необхідний прибуток у процесі своєї господарської діяльності. Коефіцієнти (показники) рентабельності визначають загальну ефективність використовуваних активів і вкладеного капіталу. В табл. 7 наводяться показники рентабельності АТП за 2010—2011 р.

Показники рентабельності, що наведені в табл. 7, свідчать про достатню рентабельність власного капіталу в 2010 році та низькі показники рентабельності активів підприємства, його діяльності та відсутність рентабельності продаж. Крім того, від'ємні значення зазначених показників в 2011 р. свідчать про відсутність прибутку, а отже, і рентабельності підприємства в аналізованому періоді. Збитковим є основний вид діяльності АТП, а саме — вантажні перевезення. Усі інші види діяльності (вантажно-розвантажувальні роботи, побутові послуги та оренда) приносять стабільний і все більш зростаючий прибуток.

Оцінку ступеня неплатоспроможності АТП проведено згідно методичних рекомендацій з виявлення ознак неплатоспроможності підприємств і ознак дій з приховування банкрутства, фіктивного банкрутства або доведення до банкрутства, затверджених наказом Міністерства економіки України від 17.01.2001 № 10 (таблиця 8).

Методичні рекомендації розрізняють 3 ступеня неплатоспроможності підприємства: поточну, критичну та надкритичну неплатоспроможність. Для того, щоб визначити, ознаки якої неплатоспроможності характеризують фінансовий стан підприємства, розраховують наступні показники:

- 1) поточна неплатоспроможність;
- 2) коефіцієнт забезпечення власними коштами;
- 3) коефіцієнт покриття;
- 4) чистий прибуток.

Для своєчасного визначення формування незадовільної структури балансу в прибутково працюючого підприємства, здатної в перспективі привести до появи

Таблиця 10. Встановлення ступеня платоспроможності за коефіцієнтом Альтмана

Назва показника	Значення для періоду	
	2010	2011
X ₁ . Власний обіговий капітал/сума всіх активів підприємства	-0,464	-0,564
X ₂ . Нерозподілений прибуток/сума всіх активів	0,215	0,143
X ₃ . Рівень доходності активів	0,000	0,000
X ₄ . Коефіцієнт фінансового ризику	0,344	0,223
X ₅ . Коефіцієнт оборотності активів	0,153	0,170
Z-рахунок Альтмана	0,105	-0,174

ознак поточної, критичної, а потім і понад критичної неплатоспроможності, необхідно проводити систематичний експрес-аналіз фінансового стану підприємства.

Це дозволить здійснити попереджувальні заходи, спрямовані на запобігання банкрутства. Такий аналіз відповідно до Методичних рекомендацій проводитися за допомогою коефіцієнта

Бівера (табл. 9).

У зарубіжній практиці для оцінки ризику банкрутства підприємства використовують модель Е. Альтмана. Z-коефіцієнт Альтмана являє собою п'ятифакторну модель, розраховану за даними підприємства.

Критерії визначення ймовірності банкрутства підприємства за методикою Альтмана наведено в табл. 10.

Наведені в таблиці значення коефіцієнтом Альтмана підтверджують дуже високий рівень ймовірності банкрутства підприємства.

Для здійснення реструктуризації підприємства достатньо лише проаналізувати вплив зовнішнього та внутрішнього середовищ функціонування, поставити діагноз рівня його платоспроможності. Слід ретельно обґрунтувати значущість і рівень впливу на подальший розвиток організації окремих факторів та їхніх груп.

Для цього всі фактори, що розглядаються, потрібно віднести до позитивно чи негативно діючих, які дістали назву можливостей (шансів) і загроз відносно зовнішнього середовища, сильних і слабких сторін діяльності підприємства відносно внутрішнього середовища.

Стратегічний баланс — певне поєднання негативно та позитивно впливаючих на діяльність підприємства факторів (загроз і можливостей), що об'єктивно існують у зовнішньому оточенні підприємства та суб'єктивно оцінені керівниками, з відносно сильними та слабкими сторонами у функціонуванні підприємства. Складання такого балансу відбувається у процесі проведення SWOT-аналізу.

Проведений для обґрунтування реструктуризації АТП 15555 аналіз господарської діяльності та побудована матриця SWOT-аналізу виявили негативні тенденції в основних сферах забезпечення життєдіяльності підприємств (маркетинг, фінанси, виробництво, управління), які вимагають якнайшвидшого їх вирішення.

Першочерговим завданням фінансової реструктуризації підприємства є усунення поточної неплатоспроможності, підвищення показників ліквідності, оборотності оборотних активів, поліпшення структури активів підприємства за рахунок удосконалення політики управління оборотними активами АТП.

Для підвищення у майбутньому рівня ефективного викорис-

тання виробничих потужностей, збільшення обсягів виробництва, зниження цін, підвищення конкурентоспроможності, підприємству потрібно:

— підвищити ефективність управління капіталом, який вкладено в основні засоби підприємства;

— провести аналіз структури і ефективності використання основних фондів підприємства і доцільності їх переоцінки;

— здійснити реструктуризацію підприємства з метою вивільнення від неефективних основних фондів і скорочення фінансування невиробничої сфери за рахунок прибутку підприємства;

— провести реструктуризацію кредиторської заборгованості;

— логічним продовженням є зміни структури обігових коштів.

У сучасних ринкових умовах для підтримання фінансової стійкості підприємства доцільним є розробка довгострокової стратегії його розвитку. При цьому науковці виділяють наступні види стратегій:

— стратегія подолання нестійкості, виживання;

— стратегія підтримки стійкості, стабілізації;

— стратегія розвитку, стійкого зростання.

Головними етапами розробки стратегії стабілізації фінансового стану підприємства як максимально придатної для подолання існуючих проблем його розвитку є:

— створення інформаційної бази для ретроспективної оцінки дій, ужитих у цьому напрямі;

— визначення нагальних фінансових проблем і стратегічної мети;

— моніторинг впливу факторів зовнішнього середовища на прогнозний рівень фінансової рівноваги;

— створення альтернативних прогнозних варіантів забезпечення фінансової стабільності;

— створення системи критеріїв для оптимізації визначеної стратегії;

— оцінка прогнозних варіантів і вибір оптимального з них;

— впровадження системи заходів щодо реалізації обраного варіанта стратегії, контроль за її виконанням.

ВИСНОВКИ

Встановлено, що економічна природа реструктуризації визначається наступними умовами: параметри зовнішнього оточення підприємств, що постійно змінюються; завдання збереження довгострокової конкурентоспроможності підприємств, які постійно вимагають внесення змін внутрішнього середовища підприємства з урахуванням впливу дії факторів навколишнього середовища; забезпечення сприйнятливості підприємств до інновацій та інвестицій і необхідність розширення інвестиційних ресурсів; необхідність реформування підприємств, покращання корпоративного управління, забезпечення відповідної правової бази; розвиток інфраструктури підприємства, нових форм і методів залучення до інвестиційної сфери заощаджень населення, комплексна зміна методів функціонування підприємства для забезпечення їх виживання або підвищення ефективності роботи.

Узагальнення різних точок зору та врахування окремих особливостей реструктуризації в сучасних умовах дозволяє сформулювати визначення реструктуризації як послідовності здійснення адміністративно-економічних, правових, технічних заходів, що спрямовані на зміну структури підприємств; його управління, форм власності, організаційно-правових форм, здатних привести підприємство до фінансового оздоровлення, збільшення обсягів випуску конкурентоспроможної продукції, підвищення ефективності виробництва.

Визначено місце фінансової реструктуризації в процесі загальної реструктуризації підприємства, суть якої полягає у встановленні раціональної структури його активів і пасивів. Встановлено, що реструктуризація активів полягає у визначенні їх оптимального розміру та структури, що є необхідними для задоволення майбутніх потреб у продукції (послугах) підприємства. Поряд з реструктуризацією активів, важливою складовою частиною програми реструктуризації виділено заходи щодо реформування пасивів підприємства. Для підприємства, яке перебуває у скрутному фінансовому стані, реструктуризація дає можливість вирішити проблему з боргами і обов'язками.

На основі отриманих у ході SWOT-аналізу результатів діяльності підприємства розроблено рекомендації по впровадженню системи стратегічного антикризового управління на ньому.

Література:

1. Довбня С.Б. Методические основы и направления реструктуризации предприятий в промышленности: / С.Б. Довбня: монографія — Днепропетровск: Наука и образование, 2002. — 312 с.

2. Карпунь І.Н. Інноваційний розвиток суб'єктів господарювання: методологія формування, механізми реалізації: монографія / Карпунь І.Н., Хом'як М.С. — Львів: Львівський державний інститут новітніх технологій та управління імені В'ячеслава Чорновола, 2009. — 432 с.

3. Мазур І.І., Шапиро В.Д. Реструктуризація підприємств і компаній: учебник для вузов. — М.: Экономика, 2001. — 456 с.

4. Порохня В.М. Методи поліпшення фінансово-економічного стану підприємства / В.М. Порохня, О.М. Крайник, Є.В. Порохня // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. — 2007. — №2. — С. 207—212.

5. Семенов А.Г. Ключові аспекти антикризового управління підприємством / Семенов А.Г. // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. — 2007. — №2. — С. 236—244.

6. Терещенко О.О. Управління фінансовою санацією підприємств: підручник / О.О.Терещенко. — К.: КНЕУ, 2006. — 552 с.

7. Тюріна Н.М. Управління фінансовою санацією підприємства / Н.М. Тюріна, Н.С. Карвацька. — Львів: Новий Світ-2000, 2008. — 396 с.

8. Штангрет А.М. Антикризове управління підприємством: Навч. посібн. / А.М. Штангрет, О.І. Копилук. — К.: Знання, 2007. — 335 с.

Стаття надійшла до редакції 03.04.2012 р.