**УДК 330.88**

**Юхименко В.В.,**

**Шульгіна Л.М.**

**АНАЛІЗ ФІНАНСОВОЇ СТІЙКОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ У КОНТЕКСТІ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИМ РОЗВИТКОМ**

*У статті проведено аналіз фінансової стійкості провідних підприємств залізничного машинобудування України. Автори розглядають рівень доходів, обсяги виробництва і показники фінансового стану у контексті стратегічного управління інноваційним розвитком компаній. На основі цих критеріїв здійснене групування та встановлено причинно-наслідкові зв’язки у процесі стратегічного управління інноваційним розвитком досліджуваних підприємств.*

***Ключові слова:****фінансова стійкість, конкурентні переваги, стратегічне управління, інноваційний розвиток, залізничне машинобудування.*

**ВСТУП****[[1]](file:///C:\\Documents%20and%20Settings\\Admin\\%D0%A0%D0%B0%D0%B1%D0%BE%D1%87%D0%B8%D0%B9%20%D1%81%D1%82%D0%BE%D0%BB\\visnyk_1(38)\\statti\\63.htm" \l "_ftn1" \o ")**

Проблеми стратегічного управління інноваційним розвитком підприємств розглядаються у роботах зарубіжних і вітчизняних науковців. Зокрема, Ч. Кім стверджує, що суб`єкт господарювання має створювати свій унікальний товар чи послугу, заповнювати незайняті ніші і бути унікальним, що забезпечить йому безперечне виживання та позиціювання в умовах жорсткого конкурентного тиску [8]. К. Крістенсен вважає, що ключовими у процесі стратегічного управління є фактори «підривного» зростання [2]. Г. Мінцберг визначає «п'ять П» стратегії, які взаємопов'язані, тобто можуть використовуватися лише в комплексі [3]. І. Нонака та Х. Такеучі основним завданням підприємства вважають поступову трансформацію неформалізованого знання окремих співробітників у загальний масив формалізованих знань підприємства [9]. Г. Хамел та К. Прахалат основою стратегічного управління інноваційним розвитком вважають галузеве лідерство і створення конкурентних переваг на ринках майбутнього за рахунок формування компетенцій працівників [7]. З.Є. Шершньова наголошує, що кожна з вищеперерахованих концепцій акцентує увагу на певних моделях і методах розробки стратегій [6]. Однак, практика використання стратегічного управління доводить, що, з одного боку, немає єдиного «ідеального» підходу, а з іншого, – існують елементи, що їх використовують усі автори.

З метою встановлення причинно-наслідкових зв’язків у процесі стратегічного управління інноваційним розвитком підприємств залізничного машинобудування (ЗМ), ми припустили, що їх доходи, обсяги виробництва та фінансова стійкість детермінуються умінням керівництва стратегічно мислити. Інакше кажучи, чим більше підприємство заробляє та виготовляє продукції, тим якісніший у нього процес стратегічного управління інноваційним розвитком. Дослідження проводилося на основі вибірки підприємств ЗМ, які за критеріями доходів та обсягів виробництва поділили на 3 групи.

До І-ої групи (з найвищими значеннями названих критеріїв) увійшли такі  підприємства ЗМ: ПАТ «Крюківський Вагонобудiвний Завод» та ПАТ «Азовзагальмаш».

До ІІ-ої групи ввійшли 4 підприємства ЗМ: ПАТ «Днiпровагонмаш», ПАТ »Стахановський вагонобудiвний завод», ВАТ «ХК «Луганськтепловоз» та ПАТ »Дизельний завод». У 2011 р. вони отримали менші доходи ніж лідери галузі, проте входять до переліку 200 провідних компаній України.

Підприємства з найменшими значеннями критеріальних показників сформували   
ІІІ-тю групу, а саме: ПрАТ «Київський електровагоноремонтний завод», ПАТ »Полтавхiммаш», НВП ПАТ «Смiлянський електромеханiчний завод» та ПАТ »Верхньодніпровський машинобудівний завод».

**РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ**

Розрахунок основних фінансових показників діяльності досліджуваних підприємств здійснили з урахуванням ваги кожного з них у визначенні фінансового стану підприємства (табл. 1).

**Таблиця 1. Показники оцінки фінансового ризику підприємств у 2011 р.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показники | Рекомендовані значення | КВБЗ | Азовзагальмаш | Дизельний завод | Дніпровагонмаш | Луганськтепловоз | СВЗ | ВДМЗ | КЕВРЗ | Полтавхіммаш | СЕМЗ |
| І група | | ІІ група | | | | ІІІ група | | | |
| Коефіцієнт абсолютної ліквідності | >0,2-0,7 | 0,472 | 0,044 | 0,066 | 0,479 | 0,032 | 0,280 | 0,213 | 0,000 | 0,019 | 0,013 |
| Коефіцієнт проміжної ліквідності | min 0,7-0,8,  opt >1,5 | 1,685 | 0,583 | 0,689 | 1,627 | 0,590 | 1,447 | 0,568 | 1,181 | 0,398 | 0,704 |
| Коефіцієнт поточної ліквідності | min 1,0,  opt >2,0 | 3,478 | 0,753 | 0,946 | 2,092 | 0,866 | 1,649 | 1,523 | 1,886 | 1,566 | 1,380 |
| Частка оборотних коштів в активах | >0,5 | 0,732 | 0,636 | 0,837 | 0,960 | 0,753 | 0,886 | 0,811 | 0,237 | 0,554 | 0,671 |
| Коефіцієнт незалежності | 0,4-0,6 | 0,712 | 0,014 | 0,108 | 0,531 | 0,070 | 0,299 | 0,468 | 0,786 | 0,646 | 0,252 |
| Коефіцієнт забезпечення власними засобами | min 0,1,  opt 0,5 | 0,916 | -0,199 | 0,122 | 0,552 | 0,065 | 0,155 | 0,577 | 2,947 | 1,139 | 0,001 |
| Коефіцієнт фінансової стійкості | 0,6 | 0,712 | -0,127 | 0,102 | 0,531 | 0,049 | 0,138 | 0,468 | 0,699 | 0,646 | 0,001 |
| Коефіцієнт капіталізації | <1,0-1,5 | 0,296 | 68,551 | 8,231 | 0,864 | 12,750 | 2,336 | 1,138 | 0,272 | 0,548 | 2,925 |

Розв’язання проблеми фінансування інноваційних процесів і стимулювання інноваційної активності вітчизняних підприємств залізничного машинобудування спонукає компанії проводити подальші дослідження в напрямку розробки ефективних шляхів, форм і методів фінансового забезпечення інноваційних процесів у цьому комплексі.

Підприємства залізничного машинобудування мають складні фінансові потоки, що обумовлює необхідність постійного контролю за ризиками їх фінансової неспроможності. Найбільш поширеним методом оцінки таких ризиків є модель комплексної балової оцінки фінансового стану підприємства. Інтегральна модель, що використана для класифікації підприємств за фінансовими ризиками, включає фактори, які характеризують платоспроможність, фінансову стійкість і незалежність підприємства.

Дані табл. 1 використані для подальших розрахунків ризику неплатоспроможності підприємств залізничного машинобудування (табл. 2). На основі наукових досліджень [1; 5] здійснено ранжування наведених показників (з використанням вагового коефіцієнта).

**Таблиця 2. Показники фінансового стану підприємств залізничного машинобудування у балах, за 2011 р.**

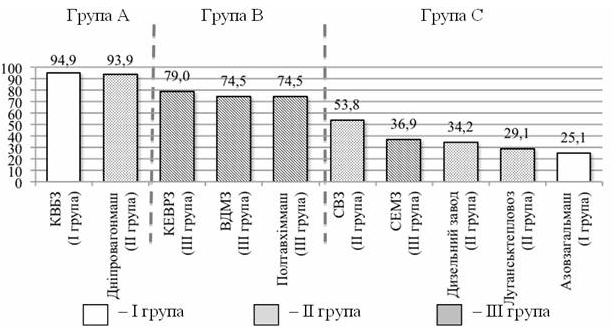
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показники | Ваговий коефіцієнт | КВБЗ | Азовзагальмаш | Дизельний завод | Дніпровагонмаш | Луганськтепловоз | СВЗ | ВДМЗ | КЕВРЗ | Полтавхіммаш | СЕМЗ | |
| І група | | ІІ група | | | | ІІІ група | | | |
| Коефіцієнт абсолютної ліквідності | 14 | 9,4 | 0,9 | 1,3 | 9,6 | 0,6 | 5,6 | 4,3 | 0 | 0,4 | 0,3 | |
| Коефіцієнт проміжної ліквідності | 11 | 11 | 6,4 | 7,6 | 11 | 6,5 | 11 | 6,3 | 11 | 4,4 | 7,7 | |
| Коефіцієнт поточної ліквідності | 20 | 20 | 7,5 | 9,5 | 20 | 8,7 | 16,5 | 15,2 | 18,9 | 15,7 | 13,8 | |
| Частка оборотних коштів в активах | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 4,7 | 10 | 10 | |
| Коефіцієнт незалежності | 10 | 10 | 0,3 | 2,2 | 10 | 1,4 | 6,0 | 9,4 | 10 | 10 | 5,0 | |
| Коефіцієнт забезпечення власними засобами | 12,5 | 12,5 | 0 | 3,1 | 12,5 | 1,6 | 3,9 | 12,5 | 12,5 | 12,5 | 0 | |
| Коефіцієнт фінансової стійкості | 5 | 4,5 | 0 | 0,6 | 3,3 | 0,3 | 0,9 | 2,9 | 4,4 | 4,0 | 0 | |
| Коефіцієнт капіталізації | 17,5 | 17,5 | 0 | 0 | 17,5 | 0 | 0 | 14,0 | 17,5 | 17,5 | 0 | |
| *Сума* | *100* | *94,9* | *25,1* | *34,2* | *93,9* | *29,1* | *53,8* | *74,5* | *79,0* | *74,5* | *36,9* | |

На основі табл. 2 складено рис. 1, у якому ранжовано досліджувані підприємства за спаданням їх фінансової стійкості.

Група А характеризується абсолютною фінансовою стійкістю та платоспроможністю. Підприємства фактично знаходяться поза зоною ризику. До неї увійшли підприємства І та ІІ групи. Ці компанії мають найбільший потенціал інноваційного розвитку.

Група В – фінансові показники знаходяться

дуже близько до оптимальних, проте під час аналізу бухгалтерської звітності виявлено недостатній рівень окремих фінансових показників. Ці підприємства знаходяться в зоні допустимого ризику. Сюди потрапили компанії ІІІ групи. Тобто, можна припустити, що хоча ці підприємства і не показують найвищі доходи та обсяги реалізації, проте вони достатньо раціонально використовують свої наявні потужності та ефективно управляють фінансовими ресурсами.



**Рис. 1. Класифікація підприємств за баловою оцінкою фінансової стійкості у 2011 р.**

До групи С належать підприємства з нестійким фінансовим станом. Структура їхнього капіталу незадовільна, а платоспроможність мінімальна. Це підприємства з високим ризиком банкрутства. Ризик наближається до катастрофічного. До неї ввійшли 1 підприємство І групи, 3 – ІІ групи та 1 – ІІІ групи. Найгіршу фінансову стійкість продемонстрував виробник І групи – ПАТ «Азовзагальмаш». Це пояснюється тим, що воно має занадто складну організаційну структуру, у рамках якої дуже складно раціонально направляти ресурси та працювати ефективно. Вважаємо, що це проблема недосконалого та неякісного фінансового менеджменту. Інші підприємства групи А потрапили до неї через такі проблеми: використання недосконалих технологій, залежність від коливання цін на сировину та енергоресурси, обмеженість ринків збуту та ін. Серед досліджуваних підприємств немає виробників з кризовим фінансовим станом.

Контроль за показниками фінансової стійкості підприємств є необхідною умовою ефективного управління. Він дозволяє виявити навіть мінімальні коливання показників, завдяки чому стає можливе оперативне реагування на зміни у зовнішньому та внутрішньому середовищі. Такий моніторинг є однією зі складових ефективного стратегічного управління інноваційним розвитком.

З метою більш глибокого аналізу ситуації фінансового стану досліджуваних підприємств залізничного машинобудування, було здійснено балову оцінку фінансової стійкості у 2007–2011 рр. (табл. 3).

**Таблиця 3. Інтегральний показник фінансового стану підприємств залізничного машинобудування, бали, 2007-2011 рр.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Підприємство** | ***2007*** | ***2008*** | ***2009*** | ***2010*** | ***2011*** |
| Азовзагальмаш | 33,779 | 43,245 | 40,208 | 44,105 | 25,102 |
| КВБЗ | 91,021 | 90,172 | 89,849 | 99,545 | 94,899 |
| Дизельний завод | 81,640 | 47,072 | 37,255 | 36,775 | 34,220 |
| Дніпровагонмаш | 85,507 | 65,156 | 49,819 | 82,110 | 93,899 |
| Луганськтепловоз | 36,587 | 31,680 | 36,669 | 37,978 | 29,133 |
| СВЗ | 40,669 | 45,391 | 60,599 | 52,976 | 53,815 |
| ВДМЗ | 75,006 | 69,053 | 77,649 | 80,928 | 74,515 |
| КЕВРЗ | 78,315 | 75,598 | 77,025 | 83,764 | 78,965 |
| Полтавхіммаш | 40,732 | 47,899 | 28,219 | 36,006 | 74,465 |
| СЕМЗ | 65,376 | 38,715 | 41,084 | 42,829 | 36,862 |

Дані табл. 3 показують, що на підприємства з високою баловою оцінкою (ПАТ »Днiпровагонмаш», ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод») кризові явища не мали негативного впливу, а, навпаки, дозволили виявити неефективні та «токсичні» активи. Проте деякі компанії, які знаходилися у зоні ризику, не розробили комплексної стратегії щодо покращення фінансового стану. До них належать НВП ПАТ «Смiлянський електромеханiчний завод», ВАТ »Дизельний Завод», ПАТ «Азовзагальмаш» та ВАТ »ХК »Луганськтепловоз».

**ВИСНОВКИ**

Результати проведеного дослідження довели, що головною причиною незадовільного стану виробників залізничного транспорту є сформована невідповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів простого відтворення основних виробничих фондів та нестача інвестицій, що стримують інноваційно-інвестиційний процес розвитку залізниць. Внаслідок цього загострюються такі проблеми: старіння основних фондів, їх фізичний та моральний знос; незадовільний рівень організації перевізного процесу; низький рівень транспортного сервісу; низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки.

Проведений аналіз відкриває цілий спектр проблем для проведення подальших досліджень. Зокрема, планується пов’язати отримані результати з аналізом теорій управління технологіями та на їхній основі розробити методику стратегічного управління інноваційним розвитком підприємства.

**ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1.        Донцова Л.В. Анализ финансовой отчетности: учебник / Л. В. Донцова, Н. А. Никифорова. — 4-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательство «Дело и Сервис», 2006. — 368 с.

2.        Крістенсен К. Рішення проблеми інновацій в бізнесі. Як створити бізнес що росте і успішно підтримувати його зростання / Клейтон М. Крістенсен, Майкл Е. Рейнор. Пер. з англ. – М.: Альпіна Бізнес Букс, 2004. – 290 с.

3.        Минцберг Г. Школы стратегий. Стратегическое сафари: экскурсия по дебрям стратегий менеджмента / Минцберг Г., Альстрэнд Б., Лэмпел Дж. – СПб.: Питер, 2001. – 336 с.

2.        Список 200 крупнейших компаний Украины // Журнал Forbes. Жовтень 2012. № 10(20).

3.        Ступаков В. С. Риск-менеджмент // Ступаков В. С., Токаренко Г. С. – Учеб. пособие. — М.: Финансы и статистика, 2005. - 288 с.

4.        Шершньова З. Є. Стратегічне управління / Підручник. – 2-ге вид., перероб. і доп. – К.: КНЕУ, 2004. – 699 с.

5.        Hamel G. Competing for the Future / G. Hamel, C. K. Prahalad – Harvard Business School Press, 1996. – 358 с.

6.        Kim C.W. Blue Ocean Strategy: How to Create Uncontested Market Space and Make Competition Irrelevant / C. W. Kim, R. Mauborgne – Harvard Business Review, 2005. – р. 256

7.        Nonaka I. The Knowledge-Creating Company: How Japanese Companies Create the Dynamics of Innovation / Ikujiro Nonaka, Hirotaka Takeuchi. – Oxford University Press, USA, 1995. – 304 с.

*Одержано 11.02.2013р.*

**© Юхименко Віта Василівна,**аспірант кафедри менеджменту, Національний технічний університет України “КПІ”, e-mail: [vita\_u@ukr.net](mailto:vita_u@ukr.net)

**Шульгіна Людмила Михайлівна,**д.е.н., проф. кафедри менеджменту, Національний технічний університет України “КПІ”, e-mail: shulm@ukr.net