

**ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД
„УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ АЛЬФРЕДА НОБЕЛЯ”**

ПЕСТОВСЬКА ЗОЯ СТАНІСЛАВІВНА



УДК: 621:336.1

**УПРАВЛІННЯ ПОТОЧНИМИ ФІНАНСОВИМИ ПОТРЕБАМИ
МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Дніпро – 2017

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана у Вищому навчальному закладі „Університет імені Альфреда Нобеля”.

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор
Ткаченко Володимир Андрійович
Вищий навчальний заклад
„Університет імені Альфреда Нобеля”
(м. Дніпро), заступник директора Науково-дослідного
інституту розвитку економіки та суспільства.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Метеленко Наталя Георгіївна
Запорізька державна інженерна академія
Міністерства освіти і науки України,
завідувач кафедри фінансів,
банківської справи та страхування;

кандидат економічних наук
Задерецька Роксолана Іванівна
Національний університет „Львівська політехніка”
Міністерства освіти і науки України,
викладач кафедри фінансів.

Захист відбудеться „29” червня 2017 р. о 13⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 08.120.01 у Вищому навчальному закладі „Університет імені Альфреда Нобеля” за адресою: 49000, м. Дніпро, вул. Січеславська Набережна, 18, зал засідань вченої ради.

З дисертацією можна ознайомитись на сайті <http://www.duan.edu.ua> та в бібліотеці Вищого навчального закладу „Університет імені Альфреда Нобеля” за адресою: 49000, м. Дніпро, вул. Січеславська Набережна, 18.

Автореферат розісланий „27” травня 2017 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради



Л.А. Гончар

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Обґрунтування вибору теми дослідження. В умовах невизначеності впливу факторів зовнішнього середовища на діяльність машинобудівних підприємств важливим є забезпечення ефективності їх функціонування. У цьому сенсі управління оборотним капіталом, який має циклічну природу, дозволяє регулювати фінансові ресурси, забезпечувати стійкий фінансовий стан за рахунок підтримки оптимального рівня поточних фінансових потреб та визначати шляхи підвищення ефективності управління ними з метою запобігання ризику втрати ліквідності, що є підґрунтям для вибору альтернативних шляхів розвитку. Існуючі підходи до визначення поточних фінансових потреб підприємств та управління ними не завжди відображають зв'язок системи управління поточними фінансовими потребами з ефективністю діяльності підприємства.

Питання формування фінансових ресурсів підприємства, оцінки поточних фінансових потреб та управління поточними активами й пасивами розглядали такі вчені: Дж. Бірлі, В. Бочаров, А. Буряк, А. Віхаякумар, Л. Гітман, В. Гриньова, Н. Деева, Р. Джордан, А. Елджеллі, Р. Задерецька, Х. Заман, В. Коюда, Г. Крамаренко, С. Кузнецова, В. Леонт'єв, Н. Метеленко, А. Муратов, С. Оджека, В. Рикунів, О. Стоянова, Г. Стюарт, В. Ткаченко, В. Ушаков, М. Халіков, Б. Холод, О. Чорна, А. Яр та ін.

Незважаючи на суттєві розробки з досліджуваної тематики, існує необхідність адаптувати наявні підходи до управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств за їх подальшого удосконалення, зокрема в частині систематизації методичних підходів – до обґрунтування рівня поточних фінансових потреб підприємства та співвідношення їх елементів, які є необхідною умовою підвищення ефективності діяльності машинобудівних підприємств. Вищенаведене обумовило актуальність теми дослідження, його мету й завдання.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано відповідно до плану науково-дослідної роботи Вищого навчального закладу „Університет імені Альфреда Нобеля” за темами: „Розвиток фінансів в умовах хаотично структурованої економіки” (номер державної реєстрації 0111U007589), у рамках якої автором уточнено категорію поточних фінансових потреб підприємства та управління ними на машинобудівних підприємствах й удосконалено систему показників ліквідності підприємства, і „Підвищення стійкості та розвиток підприємства у системі управління потоковими процесами” (номер державної реєстрації 0110U000202), де автором удосконалено науково-теоретичні підходи щодо обґрунтування політики підприємства стосовно підтримки оптимального рівня поточних фінансових потреб з урахуванням показників ліквідності та рентабельності.

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є розвиток науково-методичних засад та розробка практичних рекомендацій щодо управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств.

Досягнення поставленої мети обумовило необхідність вирішення таких завдань:

- розвинути теоретичний базис щодо поняття „управління поточними фінансовими потребами підприємства”;
- удосконалити концептуальну схему управління поточними фінансовими потребами машинобудівного підприємства;

- обґрунтувати вибір політики підприємства машинобудування щодо підтримки оптимального рівня поточних фінансових потреб;

- розкрити особливості фінансового циклу машинобудівних підприємств та уточнити класифікацію зовнішніх і внутрішніх факторів, що впливають на їхні поточні фінансові потреби;

- запропонувати систему показників ліквідності для забезпечення контролю рівня поточних фінансових потреб підприємств машинобудування;

- обґрунтувати оптимальний рівень поточних фінансових потреб машинобудівних підприємств на основі вирішення оптимізаційної задачі;

- удосконалити методичні підходи до оцінки ефективності управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств.

Об'єктом дослідження є процеси управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств.

Предметом дослідження є теоретико-методичні та практичні положення щодо удосконалення управління поточними фінансовими потребами підприємств машинобудування.

Методи дослідження. Теоретичну і методологічну основу досліджень сформувавши загальні положення економічної теорії та економіки підприємств, наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених з питань сучасних теорій і моделей управління поточними фінансовими потребами підприємств.

У процесі дослідження використано такі загальнонаукові і спеціальні підходи та методи дослідження: методи критичного аналізу, наукової абстракції та узагальнення наукового досвіду із сучасних теоретичних досліджень – для уточнення понятійного апарату; системний підхід – для розробки концептуальної схеми управління поточними фінансовими потребами; метод групування – для обґрунтування класифікації факторів, що впливають на рівень поточних фінансових потреб; методи порівняння, трендового, кореляційного аналізу – для дослідження впливу зовнішніх та внутрішніх факторів на рівень поточних фінансових потреб; метод економіко-математичного моделювання – для наукового обґрунтування економічного змісту та економіко-математичної моделі оптимізації рівня поточних фінансових потреб.

Інформаційну базу дослідження становлять законодавчо-нормативні акти України, статистичні дані Державної служби статистики України та звітні дані машинобудівних підприємств Дніпропетровської області.

Наукова новизна отриманих результатів. Основний науковий результат дисертаційної роботи полягає у поглибленні теоретико-методичних положень і розробці практичних рекомендацій щодо управління поточними фінансовими потребами машинобудівного підприємства.

Наукова новизна одержаних результатів дослідження полягає в такому:

удосконалено:

- концептуальну схему управління поточними фінансовими потребами підприємства, побудовану за допомогою поєднання процесного, ситуативного та системного підходів до управління, в яку, на відміну від існуючих, введено такі елементи: на етапі оцінки – встановлення відповідності базової стратегії показникам динаміки поточних фінансових потреб; на етапі планування – приведення рівня поточних фінансових потреб до від'ємного значення за умови узгодження його з показниками ліквідності й рентабельності; на етапі організації – побудова алгоритму

управління поточними фінансовими потребами; на етапі аналізу – врахування впливу зовнішніх і внутрішніх факторів на динаміку поточних фінансових потреб й визначення системи оцінки ефективності управління ними. Запропонована схема дозволяє виділяти об'єкти управління за кожним блоком та етапом, що стало підставою для ухвалення управлінських рішень щодо узгодження коригувальних дій;

– методичні підходи до визначення оптимального рівня поточних фінансових потреб за рахунок розв'язання оптимізаційної задачі, які, на відміну від існуючих, враховують обмеження щодо обсягу реалізації продукції, лімітів залишків запасів та лімітів на створення дебіторської і кредиторської заборгованості, що дозволяє запобігати втратам від іммобілізації коштів у запаси та дебіторську заборгованість;

– методичний підхід до оцінки ефективності управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств, який, порівняно з існуючими, базується на визначенні адитивного показника, що використовується для рейтингування машинобудівних підприємств. Зазначений адитивний показник розраховується за чотирма групами показників (часові та грошові показники поточних фінансових потреб, удосконалені коефіцієнти ліквідності, коефіцієнт поточних фінансових потреб, рентабельність підприємства) та враховує їхні рекомендовані значення, на підставі чого можна визначати позицію підприємства і розробляти заходи щодо її підвищення, збереження або запобігання переходу до позиції нижчого статусу;

набули подальшого розвитку:

– змістове розкриття категоріального апарату в частині визначення поняття „управління поточними фінансовими потребами підприємства”, що, на відміну від існуючих, розглядається як поблоковий процес мінімізації суми фінансових ресурсів підприємства, пов'язаних з формуванням запасів, відволіканням коштів у дебіторську заборгованість та необхідністю своєчасної сплати кредиторської заборгованості. Зазначений процес здійснюється за допомогою відповідної організаційної структури й ресурсів, прийнятних фінансових інструментів і методів. Це дозволяє забезпечувати неперервну діяльність машинобудівного підприємства за умови підтримки достатнього рівня ліквідності та рентабельності;

– науково-теоретичні підходи щодо вибору політики підприємства в управлінні поточними фінансовими потребами, яка розглядається як цілеспрямована діяльність, пов'язана з ухваленням відповідних рішень стосовно підтримки їх оптимального рівня та, на відміну від існуючих, враховує визначену за системою матриць залежність між кредиторською заборгованістю, запасами й дебіторською заборгованістю, а також видом стратегії та поведінкою підприємства. Це дозволяє обирати політику машинобудівного підприємства стосовно підтримки оптимального рівня поточних фінансових потреб з урахуванням показників ліквідності та рентабельності підприємства;

– види зовнішніх і внутрішніх факторів, що впливають на рівень поточних фінансових потреб, визначених за особливостями фінансового циклу машинобудівного підприємства, які відрізняються від загальноприйнятих критеріями віднесення до груп факторів. Зокрема до складу зовнішніх факторів введено загальноекономічні, правові, фіскально-бюджетні, міжгосподарські та грошово-кредитні, до внутрішніх – організаційні, виробничі, маркетингові й фінансові фактори. У кожній групі виділено кількісні та якісні фактори. Це дозволяє за рахунок

виокремлення найбільш значущих параметрів з кожної групи визначати причини і наслідки відхилення поточних фінансових потреб від оптимального значення, визначати політику управління поточними фінансовими потребами на майбутній період і коригувати тактичні заходи на поточний період;

– теоретичні положення щодо розбудови системи показників ліквідності машинобудівного підприємства, що включає коефіцієнт фінансової ліквідності, розрахунок якого, на відміну від існуючих, базується на зіставленні елементів оборотних активів та поточних зобов'язань, які є одночасно елементами поточних фінансових потреб, й застосовується як додатковий інструмент контролю фінансових потреб підприємства. Використання коригуючого коефіцієнта, розрахованого за ступенем ліквідності для кожного елемента оборотних активів та поточних зобов'язань, дозволяє на етапі контролю утримувати рівень елементів поточних фінансових потреб в межах рекомендованих значень коефіцієнтів ліквідності, а також визначати ту частину поточних зобов'язань, яку підприємство може відшкодувати за рахунок реалізації запасів та стягнення дебіторської заборгованості.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що окремі положення дисертаційного дослідження доведено до рівня конкретних методик та пропозицій щодо удосконалення управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств, оптимізації параметрів розрахунку та планування поточних фінансових потреб машинобудівного підприємства.

Методичні розробки щодо удосконалення управління поточними фінансовими потребами, запропоновані в дисертаційній роботі, апробовано на машинобудівних підприємствах: ПАТ „Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів” (довідка про впровадження № 15-08/14 від 02.08.2014 р.), ДП „НВК «Електрозобудування»” (довідка про впровадження № 02-21-05/2014 від 21.05.2014 р.), Дніпропетровською міською асоціацією промисловців і підприємців (довідка про впровадження № 26-04 від 10.03.2015 р.).

Результати досліджень використовуються у навчальному процесі ВНЗ „Університет імені Альфреда Нобеля” при викладанні дисциплін „Обґрунтування господарських рішень”, „Кредитний менеджмент”, „Аналіз господарської діяльності”, у науково-дослідних, курсових та дипломних роботах студентів (довідка № 1237/1 від 22.12.2016 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаним науковим дослідженням, в якому сформульовано і обґрунтовано наукові положення, висновки і рекомендації щодо підвищення ефективності управління поточними фінансовими потребами машинобудівного підприємства. З наукових праць, виконаних у співавторстві, використано тільки ті результати, що одержані безпосередньо здобувачем.

Апробація матеріалів дисертації. Основні теоретичні положення і практичні результати дисертаційної роботи доповідалися і були схвалені на 14 науково-практичних конференціях та конгресах: *міжнародних*: „Формування та розвиток макроекономічних систем в аспекті економічного розвитку України у XXI столітті” (м. Київ, 2011 р.); „Современные направления теоретических и прикладных исследований-2012” (м. Одеса, 2012 р.); „Обліково-аналітичне забезпечення системи менеджменту підприємства” (м. Львів, 2012 р.); „Об'єднання економістів і правознавців – ключ до нового етапу розвитку” (м. Берн, Швейцарія, 2013 р.);

„Проблеми соціально-економічного розвитку підприємств” (м. Харків, 2013 р.); „Актуальні проблеми обліково-аналітичного процесу в управлінні підприємницькою діяльністю” (м. Мукачево, 2013 р.); „Always ahead facing the unknown” (м. Базель, Швейцарія, 2014 р.); „Актуальні проблеми економіки та фінансів” (м. Київ – Санкт-Петербург – Відень; Україна – РФ – Австрія, 2015 р.); „Перспективи розвитку обліку, контролю та аналізу в контексті євроінтеграції” (м. Одеса, 2016 р.); *міжрегіональних*: „Формування практичних компетенцій у майбутніх фінансистів: досвід співпраці ВНЗ та працедавців України” (м. Дніпропетровськ, 2010 р., 2011 р.); *всукраїнських*: „Зимові читання, присвячені ідеям П.П. Німчинова та І.В. Малишева” (м. Житомир, 2012 р.); „Проблеми підвищення конкурентоспроможності підприємств в умовах ринкового середовища” (м. Дніпропетровськ, 2013 р.); „Сучасні соціально-економічні системи та проблеми освітології” (м. Дніпропетровськ, 2014 р.).

Публікації. За темою дисертаційного дослідження опубліковано 24 наукові праці, з яких: 1 одноосібна монографія обсягом 4,05 др. арк., 9 статей (у тому числі 3 статті у наукових фахових виданнях України, 4 статті – у виданнях України, що внесені до міжнародних наукометричних баз) та 14 праць апробаційного характеру. Загальний обсяг публікацій складає 12,31 др. арк., особисто автору належить 11,94 др. арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається з анотації, вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел зі 173 найменувань на 17 сторінках і 20 додатків на 44 сторінках. Обсяг основного тексту дисертації складає 188 сторінок. Дисертація містить 30 таблиць та 21 рисунок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми, сформульовано мету та основні завдання, об’єкт і предмет, методи дослідження, висвітлено наукову новизну і практичне значення виконаної роботи. Наведено результати апробації основних положень та особистий внесок автора дисертаційного дослідження.

У першому розділі „**Теоретичні основи управління поточними фінансовими потребами підприємства**” розвинуто теоретичний підхід до управління поточними фінансовими потребами та удосконалено концептуальну схему управління ними на машинобудівному підприємстві; обґрунтовано вибір політики підприємства щодо підтримки оптимального рівня поточних фінансових потреб.

Узагальнення підходів до визначення поточних фінансових потреб підприємства (ПФП) як основи забезпечення його стійкого фінансового стану та рентабельної діяльності стало підґрунтям для авторського бачення означеної категорії як мінімальної суми грошових коштів, необхідних підприємству у поточному періоді для фінансового забезпечення неперервності його діяльності за умови дотримання договірної дисципліни й ефективного управління з боку фінансових служб підприємства. Для цього завданням менеджера є узгодження величини кожного з елементів поточних фінансових потреб з метою досягнення їх мінімального або від’ємного загального рівня.

Визначено, що управління поточними фінансовими потребами машинобудівного підприємства є поблоковим процесом мінімізації суми фінансових ресурсів підприємства, яка забезпечується шляхом оптимізації запасів, відволікання коштів у дебіторську заборгованість, своєчасної сплати кредиторської

заборгованості, що потребує відповідного організаційного й ресурсного забезпечення і застосування сучасних фінансових інструментів та методів. Зазначений процес здійснюється за умови підтримки достатнього рівня ліквідності та рентабельності.

Запропоновано концептуальну схему управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств, де виокремлено відповідні блоки й етапи, в які введено додаткові елементи, застосування яких на практиці дозволяє виділяти об'єкти управління у кожному блоці та на кожному етапі, що у подальшому стає підґрунтям для розв'язання завдань дослідження (рис. 1).

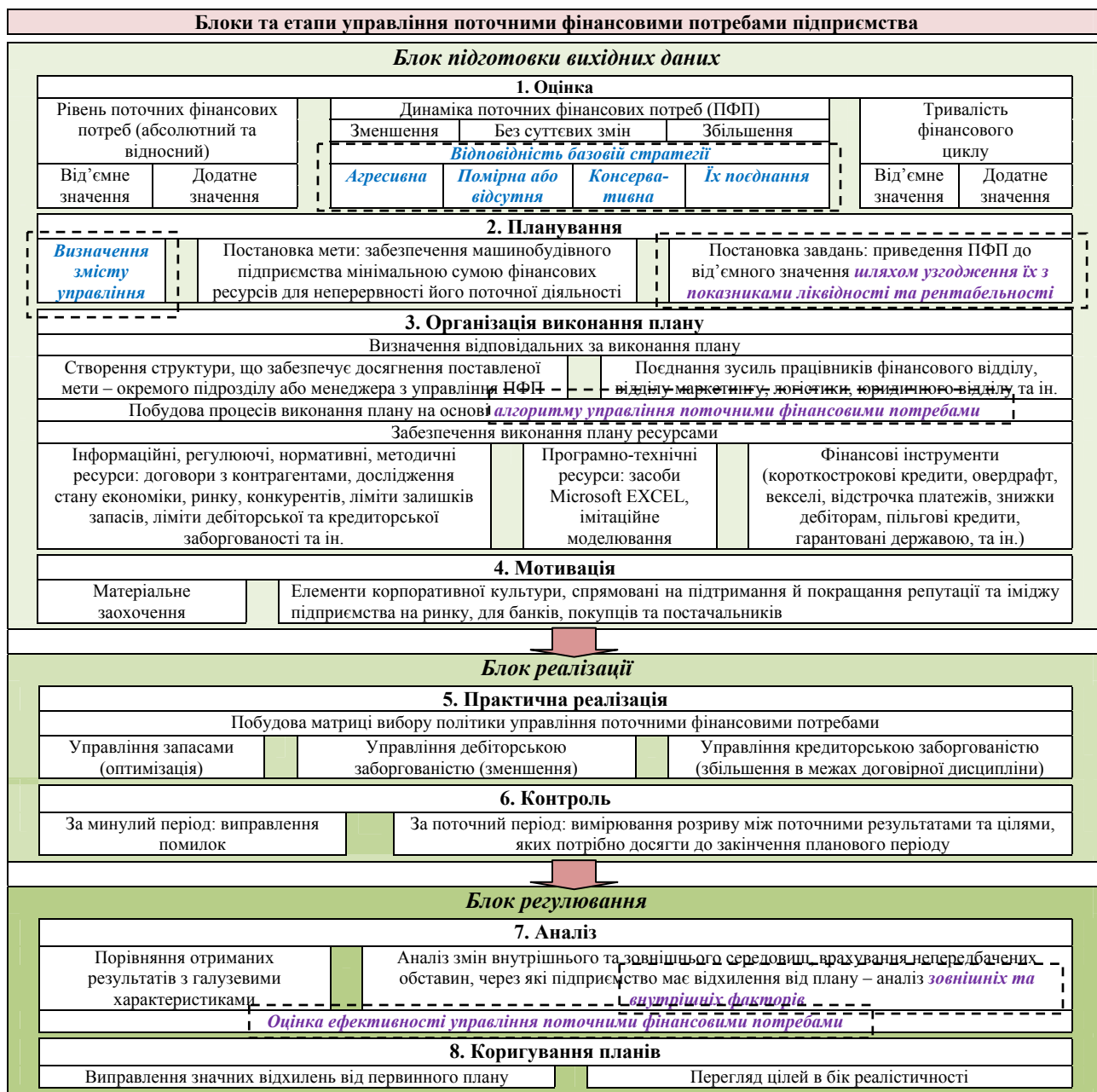


Рис. 1. Концептуальна схема управління поточними фінансовими потребами машинобудівного підприємства

Для ефективного управління поточними фінансовими потребами важливим є обґрунтування політики управління запасами, а також дебіторською і кредиторською заборгованістю, яку доцільно обирати відповідно до запропонованої матриці (рис. 2).

Встановлено, що найбільш прийнятною для машинобудівних підприємств є консервативно-агресивна політика управління поточними фінансовими потребами.

| Динаміка величини показника порівняно з минулим періодом | | Запаси та дебіторська заборгованість | | |
|--|---|---|---|---|
| | | Зменшення | Без суттєвих змін | Збільшення |
| Кредиторська заборгованість | | Результат | | |
| | Зменшення | Консервативна політика | Помірна політика | Агресивно-консервативна політика |
| | <i>Характеристика рівня ПФП, рентабельності та ліквідності</i> | <i>ПФП не змінюються Рентабельність збільшується Ліквідність не змінюється</i> | <i>ПФП не змінюються Рентабельність не змінюється Ліквідність не змінюється</i> | <i>ПФП збільшуються Рентабельність зменшується Ліквідність збільшується</i> |
| | Без суттєвих змін | Помірна політика | Помірна політика | Помірна політика |
| | <i>Характеристика рівня ПФП, рентабельності та ліквідності</i> | <i>ПФП не змінюються Рентабельність не змінюється Ліквідність не змінюється</i> | <i>ПФП не змінюються Рентабельність не змінюється Ліквідність не змінюється</i> | <i>ПФП не змінюються Рентабельність не змінюється Ліквідність не змінюється</i> |
| | Збільшення | Консервативно-агресивна політика | Помірна політика | Агресивна політика |
| <i>Характеристика рівня ПФП, рентабельності та ліквідності</i> | <i>ПФП зменшуються Рентабельність не змінюється Ліквідність зменшується</i> | <i>ПФП не змінюються Рентабельність не змінюється Ліквідність не змінюється</i> | <i>ПФП не змінюються Рентабельність зменшується Ліквідність не змінюється</i> | |

Рис. 2. Обґрунтування вибору політики машинобудівного підприємства щодо управління поточними фінансовими потребами

У результаті реалізації такої політики забезпечується зменшення розміру запасів та дебіторської заборгованості й збільшення кредиторської заборгованості, що, врешті-решт, призводить до зменшення поточних фінансових потреб. Однак слід враховувати, що в такому випадку знижуються показники ліквідності підприємства, а це може сприйматися зовнішніми користувачами інформації як негативний сигнал щодо платоспроможності підприємства.

У другому розділі дисертації „Аналітичні аспекти управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств” досліджено особливості фінансового циклу машинобудівних підприємств та вплив зовнішніх і внутрішніх факторів на зміну поточних фінансових потреб; проаналізовано зміну рівня ліквідності машинобудівних підприємств та її взаємозв'язок з рівнем поточних фінансових потреб.

Встановлено, що скорочення тривалості фінансового циклу машинобудівного підприємства може бути забезпечено шляхом: зменшення тривалості виробничого циклу за допомогою оптимізації схеми закупівлі сировини, зменшення часу перебування готової продукції на складі; зменшення строку погашення дебіторської заборгованості за допомогою жорсткішої кредитної політики; збільшення строку погашення кредиторської заборгованості шляхом отримання відстрочки платежів постачальникам.

Для ефективного управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств ідентифіковано й класифіковано фактори, які впливають на розмір цих потреб. Запропоновано ввести додаткову ознаку класифікації факторів за критерієм можливості вимірювання: кількісні та якісні (табл. 1), що є підґрунтям вибору політики управління поточними фінансовими потребами і коригування тактичних заходів щодо її реалізації.

Класифікація зовнішніх і внутрішніх факторів, що впливають на рівень поточних фінансових потреб машинобудівних підприємств (введено автором*)

| Групи факторів | Види факторів | Якісні та кількісні фактори* |
|-------------------|--------------------|---|
| Зовнішні фактори | Загальноекономічні | Рівень конкуренції в галузі* |
| | | Тенденції зміни цін на сировину, матеріали, енергоносії на внутрішньому і зовнішньому ринках* |
| | | Напрями зміни курсу гривні до іноземних валют* |
| | Правові | Якість законодавчої бази регулювання підприємницької діяльності* |
| | | Якість регулювання зовнішньоекономічної діяльності* |
| | Фіскально-бюджетні | Наявність дотацій з держбюджету* |
| | | Наявність пільг з оподаткування* |
| | | Наявність державних замовлень* |
| | Міжгосподарські | Характер взаємин з постачальниками і покупцями та платіжна дисципліна* |
| | | Динаміка обсягу реалізованої промислової продукції переробної промисловості в цілому і машинобудування зокрема* |
| | Грошово-кредитні | Якість обслуговування в банках* |
| | | Показники кредитування банками економіки* |
| | | Показники емісії*, грошової маси (пропозиції грошей)* |
| Внутрішні фактори | Організаційні | Форма власності підприємства* |
| | | Професійний рівень управління та організаційна культура* |
| | | Масштаб діяльності підприємства (малий бізнес, середній, великий)* |
| | Виробничі | Асортимент продукції, кількість і номенклатура споживаних ресурсів* |
| | Маркетингові | Конкурентоспроможність підприємства* |
| | | Збутова політика підприємства* |
| | Фінансові | Цінова політика підприємства* |
| | | Методика оцінки дебіторів та дебіторської заборгованості* |
| | | Методика оцінки запасів* |
| | | Наявність поточних касових розривів у надходженні та витрачаннях коштів* |
| | | |

Якісні фактори
 Кількісні фактори

Дослідження стану машинобудівних підприємств Дніпропетровської області за період 2004–2015 рр. (табл. 2) дозволило дійти висновку, що їхній чистий оборотний капітал збільшився майже у 7,4 раза, а коефіцієнти загальної, проміжної та грошової ліквідності є значно менше рекомендованого значення, що обумовлено специфікою діяльності підприємств машинобудування.

Таблиця 2

Показники діяльності досліджуваних машинобудівних підприємств Дніпропетровської області у 2004, 2008–2010, 2012, 2014–2015 рр.

| Показник | Рекомендоване значення | Рік (станом на кінець року) | | | | | | |
|---|------------------------|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 2004 | 2008 | 2009 | 2010 | 2012 | 2014 | 2015 |
| Чистий оборотний капітал, тис. грн | > 0 | 130606 | 290305 | 229934 | 404939 | 824774 | 834633 | 967145 |
| Питома вага оборотних активів у загальній сумі активів, % | тенденція до зростання | 51,34 | 44,47 | 43,92 | 52,26 | 51,85 | 51,83 | 50,19 |
| Питома вага запасів в оборотних активах, % | тенденція до зниження | 50,45 | 44,27 | 41,49 | 32,97 | 39,89 | 29,62 | 30,77 |
| Коефіцієнт ліквідності загальної | 1,0-2,0 | 0,80 | 0,69 | 0,75 | 0,72 | 0,57 | 0,58 | 0,59 |
| Коефіцієнт ліквідності проміжної | 0,6-0,8 | 0,30 | 0,25 | 0,33 | 0,39 | 0,19 | 0,28 | 0,29 |
| Коефіцієнт ліквідності грошової | 0,2-0,35 | 0,01 | 0,05 | 0,08 | 0,07 | 0,18 | 0,06 | 0,06 |
| Коефіцієнт ліквідності фінансової | 1,65-1,85 | 0,79 | 0,64 | 0,67 | 0,65 | 0,39 | 0,52 | 0,53 |

Додатковим інструментом підтримання фінансового стану підприємства є контроль поточних фінансових потреб за допомогою введеного коефіцієнта фінансової ліквідності ($K_{\phi л}$), який за елементами відповідає складовим поточних фінансових потреб і за даними форми №1 звітності підприємств розраховується так:

$$K_{\phi л} = \frac{3(p.1100\Phi.1) + ДЗ(p.1125 \div 1155\Phi.1)}{КЗ(p.1695\Phi.1)}, \quad 1,65 \leq K_{\phi л} \leq 1,85, \quad (1)$$

де З – запаси, ДЗ – дебіторська заборгованість, КЗ – кредиторська заборгованість.

Коефіцієнт фінансової ліквідності показує, яку частину поточних зобов'язань підприємство зможе погасити, реалізувавши запаси та стягнувши дебіторську заборгованість, що спрощує оцінку поточних фінансових потреб підприємства. Для характеристики коефіцієнта запропоновано враховувати межі, визначені за рекомендованими значеннями коефіцієнтів загальної і грошової ліквідності. За формулою (1) розраховано коефіцієнт фінансової ліквідності для 15 досліджуваних машинобудівних підприємств Дніпропетровської області за 2004–2015 рр. (табл. 3).

Таблиця 3

Коефіцієнт фінансової ліквідності досліджуваних машинобудівних підприємств Дніпропетровської області за 2004, 2008–2010, 2012, 2014–2015 рр.

| Підприємство | 2004 | 2008 | 2009 | 2010 | 2012 | 2014 | 2015 |
|---|------|------|------|------|-------|-------|-------|
| ПрАТ „Дніпровський завод «Алюмаш»” | 2,05 | 2,67 | 6,75 | 3,93 | 2,88 | 2,65 | 2,71 |
| ПАТ „Верхньодніпровський машинобудівний завод” | 4,07 | 1,14 | 1,34 | 1,54 | 1,68 | 2,74 | 2,62 |
| ПАТ „Дніпропетровський агрегатний завод” | 0,61 | 0,93 | 1,07 | 1,21 | 2,45 | 1,74 | 1,77 |
| ПАТ „Дніпроважмаш” | 1,75 | 1,15 | 1,77 | 1,98 | 1,32 | 1,36 | 1,38 |
| ПАТ „Дніпроважпапірмаш імені Артема” | 0,53 | 0,50 | 0,37 | 0,38 | 0,32 | 0,22 | 0,25 |
| ПАТ „Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів” | 1,08 | 0,91 | 0,38 | 0,60 | 1,02 | 0,89 | 0,15 |
| ПАТ „Дніпропетровський завод прокатних валків” | 0,96 | 1,20 | 1,98 | 1,24 | 1,60 | 0,69 | 0,77 |
| Державна холдингова компанія „Дніпровський машинобудівний завод” | 1,37 | 1,73 | 1,01 | 0,99 | 0,53 | 0,37 | 0,40 |
| ПАТ „Дніпрополімермаш” | 0,82 | 0,55 | 0,53 | 0,62 | 0,35 | 0,72 | 0,69 |
| ПАТ „Дніпропетровський стрілочний завод” | 1,56 | 1,88 | 1,69 | 9,91 | 24,27 | 9,48 | 10,12 |
| ДП „НВК «Електрозобудування»” | 3,22 | 2,02 | 2,13 | 1,80 | 1,91 | 1,54 | 0,55 |
| ПрАТ „Дніпропетровський експериментальний механічний завод” | 3,71 | 0,21 | 0,06 | 0,03 | 0,55 | 2,05 | 1,97 |
| ПАТ „Павлоградський завод автоматичних ліній і машин” | 2,45 | 1,17 | 1,03 | 0,91 | 0,82 | 0,49 | 0,51 |
| ПАТ „Завод Павлоградхіммаш” | 2,63 | 1,08 | 1,04 | 1,35 | 6,48 | 2,39 | 2,41 |
| ПАТ „Синельниківський ресорний завод” | 0,94 | 3,02 | 7,10 | 5,59 | 3,72 | 17,79 | 12,16 |

Встановлено, що фактичні значення коефіцієнта фінансової ліквідності значно коливаються порівняно з рекомендованою величиною. Для забезпечення ефективності функціонування машинобудівних підприємств з позиції їхнього фінансового стану у разі додатного відхилення виникає необхідність переглянути політику управління запасами й дебіторською заборгованістю і передбачити дії стосовно їх зменшення. У разі коли відхилення є від’ємним, рекомендується підвищення коефіцієнта фінансової ліквідності за рахунок збільшення запасів та дебіторської заборгованості або зменшення найбільш термінових зобов'язань і короткострокових кредитів.

У третьому розділі „Удосконалення управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств” обґрунтовано підходи до визначення рівня поточних фінансових потреб машинобудівних підприємств; удосконалено

процес контролю поточних фінансових потреб за показниками ліквідності; визначено напрями підвищення ефективності управління поточними фінансовими потребами підприємств машинобудування.

Прийнято, що фінансовий стан підприємства залежить, в тому числі, від рівня ліквідності. Запропоновано узгоджувати розмір елементів поточних фінансових потреб з коефіцієнтами ліквідності через схожість цих елементів. За таким підходом запропоновано використовувати удосконалені показники ліквідності, які враховують рівень ліквідності оборотних активів та запасів, термін погашення поточних зобов'язань та відповідні коригуючі коефіцієнти, що відображають оборотність кожного елемента оборотних активів і поточних зобов'язань:

$$1. \text{ Коефіцієнт загальної ліквідності: } UK_{зл} = \frac{ГК + СДЗ \left(1 - \frac{1}{ОДЗ}\right) + СЗ \left(1 - \frac{1}{ОДЗ} - \frac{1}{ОЗ}\right)}{КЗ + СКК \left(1 - \frac{1}{ОКК}\right)}; \quad (2)$$

$$2. \text{ Коефіцієнт проміжної ліквідності: } UK_{пл} = \frac{ГК + СДЗ \left(1 - \frac{1}{ОДЗ}\right)}{КЗ + СКК \left(1 - \frac{1}{ОКК}\right)}; \quad (3)$$

$$3. \text{ Коефіцієнт грошової ліквідності: } UK_{гл} = \frac{ГК}{КЗ + СКК \left(1 - \frac{1}{ОКК}\right)}; \quad (4)$$

$$4. \text{ Коефіцієнт фінансової ліквідності: } UK_{фл} = \frac{СДЗ \left(1 - \frac{1}{ОДЗ}\right) + СЗ \left(1 - \frac{1}{ОДЗ} - \frac{1}{ОЗ}\right)}{КЗ + СКК \left(1 - \frac{1}{ОКК}\right)}; \quad (5)$$

де $ГК$ – грошові кошти, грн; $СДЗ$ – середня дебіторська заборгованість, грн; $ОДЗ$ – оборотність дебіторської заборгованості; $СЗ$ – середня величина запасів, грн; $ОЗ$ – оборотність запасів; $СКК$ – середня величина короткострокових кредитів банків, грн; $ОКК$ – оборотність короткострокових кредитів банків.

Аналіз діяльності досліджуваних підприємств підтверджує, що найчастіше коефіцієнт загальної ліквідності знаходиться у межах від 1 до 1,5, коефіцієнт проміжної ліквідності – у межах від 0,4 до 0,6, коефіцієнт грошової ліквідності – у межах від 0,01 до 0,1, що значно менше рекомендованих значень. Це пояснюється особливостями діяльності підприємств машинобудування. Для об'єктивності висновків використано коефіцієнт поточних фінансових потреб $K_{пфп}$, який показує, наскільки заборгованість постачальникам співвідноситься із заборгованістю покупців та величиною коштів, іммобілізованих у запаси:

$$K_{пфп} = \frac{КЗ}{З + ДЗ}, \quad K_{пфп} \geq 1, \quad (6)$$

При цьому утримання в межах рекомендованих значень коефіцієнтів ліквідності забезпечується таким чином:

$$ДЗ = (0,49 \div 0,5) \times КЗ, \quad \text{або } КЗ = (2 \div 2,04) \times ДЗ, \quad (7)$$

$$З = (0,5 \div 2) \times КЗ, \quad \text{або } КЗ = (0,5 \div 2) \times З, \quad (8)$$

де $З$ – запаси підприємства, грн; $ДЗ$ – дебіторська заборгованість, грн; $КЗ$ – кредиторська заборгованість, грн.

Введення зазначених коефіцієнтів дозволяє підвищувати якість одержаних розрахунків та більш об'єктивно визначати величину коефіцієнтів (табл. 4).

**Показники ліквідності машинобудівних підприємств
за 2004, 2008–2010, 2012, 2014–2015 рр.**

| ПАТ „Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів” | Рік/Показники | <i>Кзл</i> | <i>Кпл</i> | <i>Кгзл</i> | <i>Кфл</i> | <i>Укзл</i> | <i>Укпл</i> | <i>УКзл</i> | <i>Укфл</i> |
|---|------------------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 2004 | 1,09 | 0,77 | 0,00 | 1,08 | 0,59 | 0,46 | 0,00 | 0,59 |
| 2008 | 0,93 | 0,43 | 0,00 | 0,91 | 0,65 | 0,07 | 0,00 | 0,65 | |
| 2009 | 0,40 | 0,26 | 0,00 | 0,38 | -0,14 | 0,01 | 0,00 | -0,14 | |
| 2010 | 0,68 | 0,49 | 0,06 | 0,60 | 0,28 | 0,22 | 0,06 | 0,22 | |
| 2012 | 1,04 | 0,42 | 0,00 | 1,02 | 0,55 | 0,36 | 0,00 | 0,55 | |
| 2014 | 0,90 | 0,78 | 0,00 | 0,89 | 0,24 | 0,22 | 0,01 | 0,23 | |
| 2015 | 0,89 | 0,56 | 0,09 | 1,52 | -0,26 | -0,14 | 0,09 | -0,35 | |
| Рекомендоване значення | 1,0-2,0 | 0,6-0,8 | 0,2-0,35 | 1,65-1,85 | 1-1,5 | 0,4-0,6 | 0,01-0,1 | 0,09-1,4 | |
| ДП „НВК «Електровозобудування»» | Рік/Показники | <i>Кзл</i> | <i>Кпл</i> | <i>Кгзл</i> | <i>Кфл</i> | <i>Укзл</i> | <i>Укпл</i> | <i>УКзл</i> | <i>Укфл</i> |
| | 2004 | 3,34 | 1,48 | 0,11 | 3,22 | 2,15 | 1,15 | 0,10 | 2,05 |
| | 2008 | 2,03 | 1,08 | 0,00 | 2,02 | 1,51 | 0,89 | 0,00 | 1,51 |
| | 2009 | 2,14 | 0,55 | 0,00 | 2,13 | 0,97 | 0,63 | 0,00 | 0,97 |
| | 2010 | 1,80 | 0,45 | 0,00 | 1,80 | 1,03 | 0,38 | 0,00 | 1,03 |
| | 2012 | 1,93 | 1,14 | 0,00 | 1,91 | 1,49 | 0,97 | 0,00 | 1,49 |
| | 2014 | 1,55 | 1,11 | 0,00 | 1,54 | 0,83 | 0,65 | 0,00 | 0,83 |
| | 2015 | 1,33 | 0,76 | 0,04 | 1,24 | 0,61 | 0,46 | 0,04 | 0,56 |
| | Рекомендоване значення | 1,0-2,0 | 0,6-0,8 | 0,2-0,35 | 1,65-1,85 | 1-1,5 | 0,4-0,6 | 0,01-0,1 | 0,09-1,4 |

Умовні позначення:

Кзл – коефіцієнт загальної ліквідності;
Кпл – коефіцієнт проміжної ліквідності;
Кгзл – коефіцієнт грошової ліквідності;
Кфл – коефіцієнт фінансової ліквідності;

Укзл – удосконалений коефіцієнт загальної ліквідності;
Укпл – удосконалений коефіцієнт проміжної ліквідності;
Укгзл – удосконалений коефіцієнт грошової ліквідності;
Укфл – удосконалений коефіцієнт фінансової ліквідності.

Для визначення рівня поточних фінансових потреб машинобудівних підприємств у середовищі EXCEL (функція „Пошук рішення”) розв’язано оптимізаційну задачу мінімізації поточних фінансових потреб залежно від запланованого обсягу виробництва і реалізації продукції:

$$ПФП_{от} = \frac{CB_t}{ЧД_t} (З_t + ДЗ_t - КЗ_t) \rightarrow \min, \quad (9)$$

де t – тривалість розрахункового періоду, дні; CB_t – собівартість реалізованої продукції, робіт, послуг на початок періоду t , тис. грн; $ЧД_t$ – доход від реалізації продукції, товарів, робіт, послуг на початок періоду t , тис. грн; $З_t$ – залишок запасів сировини, матеріалів на початок періоду t , тис. грн; $ДЗ_t$ – дебіторська заборгованість на початок періоду t , тис. грн; $КЗ_t$ – кредиторська заборгованість на початок періоду t , тис. грн.

Величина запасів визначається таким чином:
$$З_t = \sum_{i=1}^n H_i \times OB_j \times p_i, \quad (10)$$

де H_i – норматив i -го виду запасів на виробництво j -го виду продукції підприємства, нат. од.; OB_j – обсяг виробництва j -го виду продукції підприємства, нат. од.; p_i – ціна i -го виду запасів на виробництво j -го виду продукції підприємства, грн.

Величина доходу від реалізації продукції:
$$ЧД_t = \sum_{i=1}^n OB_j \times p_j, \quad (11)$$

де OB_j – обсяг виробництва j -го виду продукції підприємства, нат. од.; p_j – ціна j -го виду продукції підприємства, грн.

Систему обмежень побудовано з урахуванням показників ліквідності та виробничих потужностей підприємства:
$$1,25 \times З_t \leq КЗ_t \leq 1,695 \times З_t, \quad (12),$$

$$2,50 \times З_t \leq ДЗ_t \leq 4,346 \times З_t, \quad (13), \quad 0 \leq OB_j \leq OB^{\max} \quad (14).$$

У результаті забезпечується скорочення витрат машинобудівного підприємства за рахунок обґрунтування оптимального рівня його поточних фінансових потреб та вибору відповідної політики щодо управління дебіторською, кредиторською заборгованістю і запасами. Апробація підходу в ДП „НВК «Електровозобудування»» підтвердила зниження на підприємстві обсягів запасів та збільшення кредиторської заборгованості, що не відповідає характеристикам найбільш прийнятної консервативно-агресивної політики управління поточними фінансовими потребами.

За такими ж підходами виявлено, що на ПАТ „Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів” знижується обсяг кредиторської заборгованості, а обсяги запасів й дебіторської заборгованості постійно коливаються у значних діапазонах, що суперечить найбільш прийнятній для нього консервативно-агресивній політиці. Така ситуація потребує нагального вирішення проблеми коригування політики управління поточними фінансовими потребами. За результатами оптимізації поточних фінансових потреб на двох досліджуваних машинобудівних підприємствах відбулися певні зміни, що наведені на рис. 3 і 4.

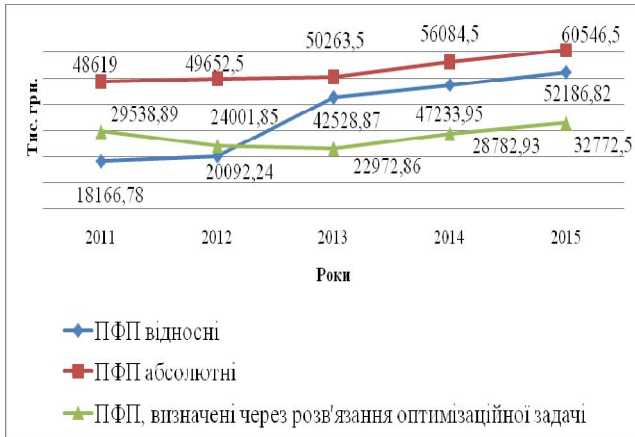


Рис. 3. Поточні фінансові потреби ДП „НВК «Електровозобудування» за оптимізаційним та фактичним значеннями у 2011–2015 рр.

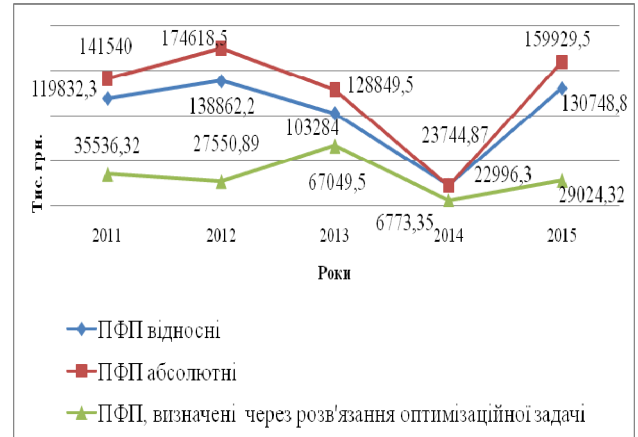


Рис. 4. Поточні фінансові потреби ПАТ „Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів” за оптимізаційним та фактичним значеннями у 2011–2015 рр.

Застосування запропонованих підходів дозволяє підвищувати ефективність управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств за рахунок визначення їх величини, до якої слід прагнути, при цьому показники ліквідності виступають контрольними точками, що відображають фінансовий стан підприємства за зміни окремих складових.

Необхідність утримання співвідношення елементів поточних фінансових потреб у межах рекомендованих значень коефіцієнтів ліквідності потребує більш детальної розбудови матриці вибору політики управління елементами поточних фінансових потреб – перетворення її з двовимірної на тривимірну, що забезпечує 27 варіантів цього вибору. Це дозволяє машинобудівному підприємству розширювати альтернативність вибору політики залежно від наявних ресурсів, економічної та маркетингової ситуацій, а також менталітету керівництва. Результатом реалізації заходів з удосконалення управління поточними фінансовими потребами на ПАТ „Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів” та ДП „НВК «Електровозобудування»” стало зменшення рівня поточних фінансових потреб й наближення до рекомендованих значень показників ліквідності та коефіцієнта поточних фінансових потреб.

Для ухвалення рішень щодо підвищення ефективності управління поточними фінансовими потребами доцільно використовувати рейтингове оцінювання на основі адитивного показника. Зазначений показник ($AU_{ПФП}$) включає чотири групи показників: часові та грошові показники (тривалість фінансового циклу і абсолютний та відносний рівень поточних фінансових потреб), коефіцієнти ліквідності (загальної, проміжної, грошової й фінансової), коефіцієнт поточних фінансових потреб та рентабельність, – і визначається за формулою:

$$AU_{ПФП} = O_{ФЦ} + O_{ПФПа} + O_{ПФПе} + O_{Кзл} + O_{Кпл} + O_{Кзл} + O_{Кфл} + O_{Кфн} + O_{Рент}, \quad (10)$$

де $O_{ФЦ}$ – бальна оцінка тривалості фінансового циклу підприємства; $O_{ПФПа}$ – бальна оцінка абсолютного значення рівня ПФП; $O_{ПФПе}$ – бальна оцінка відносного значення рівня ПФП; $O_{Кзл}$ – бальна оцінка значення коефіцієнта загальної ліквідності; $O_{Кпл}$ – бальна оцінка значення коефіцієнта проміжної ліквідності; $O_{Кзл}$ – бальна оцінка значення коефіцієнта грошової ліквідності; $O_{Кфл}$ – бальна оцінка значення коефіцієнта фінансової ліквідності; $O_{Кфн}$ – бальна оцінка значення коефіцієнта поточних фінансових потреб; $O_{Рент}$ – бальна оцінка значення рівня рентабельності підприємства.

Значення одиничних показників першої групи може бути додатним, нульовим й від'ємним. Для другої групи значення показників може бути менше, більше або у межах рекомендованого значення; для третьої групи – менше, дорівнює або більше 1; для четвертої групи – від'ємним, нульовим й додатним. Кожне з можливих значень оцінюється відповідно у 0, 1 і 2 бали. За адитивним показником визначено рівень ефективності управління: в межах від 16 до 18 балів – достатній рівень ефективності управління поточними фінансовими потребами; від 15 до 11 – прийнятний рівень; від 10 до 6 – задовільний рівень; менше 5 – незадовільний рівень.

Дослідження дозволяє сформувати загальний категорійний перелік, де об'єкти рейтингування залежно від отриманої ними рейтингової оцінки поділено на групи за встановленими параметрами, а подальше позиціонування досліджуваного підприємства щодо інших підприємств проводиться в межах цієї групи. Така структуризація дає можливість більш точного врахування специфічних особливостей машинобудівних підприємств та підвищує рівень об'єктивності рейтингової оцінки.

Зміну рейтингу протягом п'яти років залежно від якості управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств, визначеного за адитивним показником у розрізі окремих функціональних напрямів їх діяльності, наведено в табл. 5.

Таблиця 5

Зміна рейтингу досліджуваних машинобудівних підприємств за ефективністю управління поточними фінансовими потребами (2010, 2015 рр.)

| Місце в рейтингу | 2010 | | | 2015 | | |
|------------------|--------------|-----------------------|---|--------------|-----------------------|---|
| | Оцінка, бали | Кількість підприємств | Підприємства | Оцінка, бали | Кількість підприємств | Підприємства |
| 1 | 10 | 1 | ПАТ „Завод Павлоградхімаш” | - | - | - |
| 2 | 8 | 5 | ПАТ „Дніпропетровський завод прокатних валків” ПАТ „Верхньодніпровський машинобудівний завод” ПрАТ „Дніпровський завод «Алюмаш»” ПАТ „Дніпроважмаш” ПрАТ „Дніпропетровський експериментальний механічний завод” | 8 | 4 | ПрАТ „Дніпровський завод «Алюмаш»” ПАТ „Дніпропетровський агрегатний завод” ПАТ „Дніпроважмаш” ПІ „НБК «Електровозобудування»” |
| 3 | - | - | - | 7 | 1 | ПАТ „Верхньодніпровський машинобудівний завод” |
| 4 | 6 | 6 | ПАТ „Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів” ПАТ „Дніпропетровський стрілочний завод” ПАТ „Дніпропетровський агрегатний завод” ПАТ „Дніпрополімермаш” ПАТ „Павлоградський завод автоматичних ліній і машин” ПІ „НБК «Електровозобудування»” | 6 | 3 | ПАТ „Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів” ПАТ „Дніпропетровський завод прокатних валків” ПАТ „Дніпрополімермаш” |
| 5 | 4 | 1 | ПАТ „Дніпроважпапірмаш імені Артема” | 5 | 2 | ПАТ „Дніпропетровський стрілочний завод” ПрАТ „Дніпропетровський експериментальний механічний завод” |
| 6 | 2 | 1 | ПАТ „Синельниківський ресорний завод” | 2 | 3 | Державна холдингова компанія „Дніпровський машинобудівний завод” ПАТ „Завод Павлоградхімаш” ПАТ „Синельниківський ресорний завод” |
| 7 | 0 | 1 | Державна холдингова компанія „Дніпровський машинобудівний завод” | 0 | 2 | ПАТ „Дніпроважпапірмаш імені Артема” ПАТ „Павлоградський завод автоматичних ліній і машин” |

ДП „НВК «Електровозобудування»” змінило рейтинг (з четвертого на друге місце, бальна оцінка підвищилася з 6 до 8), дотримуючись рекомендованих співвідношень елементів поточних фінансових потреб та підвищивши рентабельність майже в чотири рази. ПАТ „Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів” залишилося на четвертому місці в рейтингу (бальна оцінка не змінилася – 6 балів); причиною цього стало недотримання рекомендацій щодо зменшення дебіторської заборгованості та відповідного коригування кредиторської заборгованості.

Дослідження зміни рейтингу є підґрунтям для прийняття управлінських рішень щодо досягнення рівня підприємств, які є лідерами, а також збереження існуючої позиції за рахунок впровадження більш ефективної політики управління поточними фінансовими потребами.

ВИСНОВКИ

У дисертаційному дослідженні вирішено актуальне наукове завдання щодо удосконалення управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств, а отже, сформульовано такі висновки:

1. За результатами узагальнення теоретичних підходів до поняття „управління поточними фінансовими потребами підприємства” встановлено, що зазначений процес є сукупністю дій щодо мінімізації фінансових ресурсів, складається з трьох блоків, забезпечених організаційною структурою й ресурсами, відповідними методами та фінансовими інструментами, в результаті реалізації яких машинобудівне підприємство спроможне мінімізувати фінансові ресурси щодо формування поточних потреб і підтримання достатнього рівня ліквідності та рентабельності.

2. Удосконалено концептуальну схему управління поточними фінансовими потребами машинобудівного підприємства, в якій виділено об’єкти управління у кожному з трьох блоків (підготовка вихідних даних, реалізація, регулювання) та на кожному етапі (оцінка, планування, організація виконання плану, мотивація – на 1-му етапі; практична реалізація і контроль – на 2-му етапі; аналіз і коригування – на 3-му етапі). Це дозволяє менеджменту ухвалювати управлінські рішення та визначати коригувальні дії щодо забезпечення ефективності управління поточними фінансовими потребами.

3. Встановлено, що вибір машинобудівним підприємством політики управління поточними фінансовими потребами доцільно проводити за матрицею, в якій фіксується залежність між кредиторською заборгованістю, запасами та дебіторською заборгованістю, видом стратегії й поведінкою підприємства. На такій zasadі обирається політика (агресивна, помірна, консервативна або фіксується відсутність чи поєднання декількох її видів). Дослідження підтверджують, що найбільш прийнятною для машинобудівного підприємства є консервативно-агресивна політика управління поточними фінансовими потребами, провадження якої може забезпечити зменшення поточних фінансових потреб за рахунок зменшення розмірів запасів та дебіторської заборгованості за збільшення кредиторської заборгованості. З іншого боку, така політика може призвести до зниження показників ліквідності підприємства. Таким чином, встановлення відповідності поточних фінансових потреб й рекомендованих значень показників ліквідності є підґрунтям забезпечення платоспроможності підприємства.

4. Виявлено, що особливості тривалості фінансового циклу машинобудівного підприємства пов'язані з наявністю процесів, які призводять до збільшення операційного циклу, що викликає необхідність дослідження впливу зовнішніх та внутрішніх факторів на рівень і динаміку поточних фінансових потреб та уточнення їх видів за критеріями напряду дії. Запропоновано виділяти кількісні та якісні фактори впливу.

5. Обґрунтовано теоретичні положення щодо подальшого розвитку системи показників ліквідності, яка, разом з іншими коефіцієнтами, включає коефіцієнт фінансової ліквідності, розрахований з використанням граничних меж коефіцієнтів загальної і грошової ліквідності. Це дозволяє на етапі контролю поточних фінансових потреб визначати заходи, що забезпечують утримання їх величини в межах рекомендованих значень коефіцієнтів ліквідності. Для кожної складової поточних фінансових потреб та коефіцієнтів ліквідності розраховано відповідний коригуючий коефіцієнт. Введено новий коефіцієнт поточних фінансових потреб, що змінює логіку підходу до оцінки ліквідності в частині покриття активів зобов'язаннями, та узгоджено його з коефіцієнтами ліквідності.

6. Визначено, що оптимальний рівень поточних фінансових потреб доцільно розраховувати шляхом розв'язання оптимізаційної задачі, в якій закладено заплановані обсяги виробництва і реалізації продукції з урахуванням обмежень щодо обсягу запасів, дебіторської і кредиторської заборгованості, узгоджених з показниками ліквідності та виробничими потужностями підприємства. За такого підходу забезпечується скорочення витрат машинобудівного підприємства шляхом поєднання оптимального рівня поточних фінансових потреб та відповідної політики щодо управління дебіторською, кредиторською заборгованістю і запасами.

7. Для підвищення ефективності управління поточними фінансовими потребами використано адитивний показник, що акумулює чотири групи показників, їх межі й рекомендовані значення. За його значенням проводиться рейтингування машинобудівних підприємств, що заохочує машинобудівні підприємства зберігати свою позицію або досягати позиції вищого статусу.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації

Монографія

1. Пестовская З.С. Текущие финансовые потребности предприятия: Концептуальные подходы к управлению: монография [Электронный ресурс] / З.С. Пестовская. – Саарбрюккен, Германия: Издательский Дом „LAP LAMBERT Academic Publishing”, 2015. – 92 с. – Режим доступа: www.ljubluknigi.ru/store/bookprice_offer/show?token=4cefa1f0352506ebc16724beaa620c68e9498cd4&auth_token=d3d3LmxhcC1wdWJsaXNoaW5nLmNvbTo3YzIxMmIwNzE4OWUxYWU4MDI1NmM2ZmU0OTI2MTZiOQ==&locale=ru

Статті у наукових фахових виданнях України

2. Пестовська З.С. Теоретичні аспекти управління поточними фінансовими потребами підприємства / З.С. Пестовська // Бюлетень Міжнародного Нобелівського економічного форуму. – 2012. – № 1 (5), Т. 2. – С. 287–297.

3. Пестовська З.С. Використання зарубіжного досвіду розрахунку циклу

обороту готівки (Cash Conversion Cycle) для визначення поточних фінансових потреб підприємства / З.С. Пестовська // Вісник Хмельницького національного університету. Серія: Економічні науки. – 2012. – № 5, Т. 2. – С. 148–155.

4. Пестовська З.С. Механізм задоволення поточних фінансових потреб машинобудівних підприємств на основі удосконалених показників ліквідності / З.С. Пестовська // Бюлетень Міжнародного Нобелівського економічного форуму. – 2013. – № 1 (6). – С. 253–260.

Статті у закордонних виданнях та виданнях України, внесених до міжнародних наукометричних баз

5. Пестовская З.С. Сущность и анализ текущих финансовых потребностей машиностроительных предприятий Украины / З.С. Пестовская, С.В. Грушевский // Вісник НТУ „ХПІ”. Серія: Актуальні проблеми управління та фінансово-господарської діяльності підприємства. – 2013. – № 53 (1026). – С. 170–175. *Особистий внесок здобувача полягає в обґрунтуванні впливу особливостей фінансового циклу на рівень поточних фінансових потреб машинобудівних підприємств¹.*

6. Пестовська З.С. Концептуальні підходи до управління поточними фінансовими потребами підприємства / З.С. Пестовська // Науковий вісник ХДУ. Серія: Економічні науки. – 2014. – № 5. – С. 229–233².

7. Ткаченко В.А. Оцінка ефективності управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств / В.А. Ткаченко, З.С. Пестовська // Науковий вісник ХДУ. Серія: Економічні науки. – 2014. – № 6, Ч. 3. – С. 177–180. *Особистий внесок здобувача полягає у розробці підходів до визначення загального рівня ефективності управління поточними фінансовими потребами³.*

8. Пестовська З.С. Механізм задоволення поточних фінансових потреб машинобудівних підприємств на основі цільової функції / З.С. Пестовська // Академічний огляд. – 2013. – № 1(38). – С. 53–61⁴.

9. Пестовская З.С. Влияние внешних и внутренних факторов на текущие финансовые потребности машиностроительных предприятий / З.С. Пестовская // „ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия”. Серія: „Инновационная экономика: человеческое измерение”. – Воронеж, РФ, 2013. – № 8. – С. 31–36⁵.

10. Пестовська З.С. Сучасні аспекти управління кредиторською та дебіторською заборгованістю підприємства / З.С. Пестовська // EVROPSKÝ ČASOPIS EKONOMIKY A MANAGEMENTU (European Journal of Economics and Management). –Brno, Česká Republika: Jižní Palmíra, 2015. – Vol. 1, Is. 2. – С. 178–184.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

11. Пестовська З.С. Планування поточних фінансових потреб підприємства / З.С. Пестовська // Формування практичних компетенцій у майбутніх фінансистів: досвід співпраці ВНЗ та працедавців України: матер. міжрег. наук.-практ. конф., 24 листопада 2010 р. – Дніпропетровськ: ДУЕП імені Альфреда Нобеля, 2010. – С. 59–62.

¹ Міжнародні наукометричні бази даних: Ulrich’s Periodicals Directory у (New Jersey, USA), Google Scholar.

² Міжнародні наукометричні бази даних: Index Copernicus.

³ Міжнародні наукометричні бази даних: Index Copernicus.

⁴ Міжнародні наукометричні бази даних: Index Copernicus, Російський індекс наукового цитування (РІНЦ).

⁵ Міжнародні наукометричні бази даних: Російський індекс наукового цитування (РІНЦ), EBSCO, Ulrich’s Periodicals directory, Research Bib Journal Database, Google Scholar.

12. Пестовська З.С. Оперативне управління поточними фінансовими потребами підприємства / З.С. Пестовська // Формування та розвиток макроекономічних систем в аспекті економічного розвитку України у XXI столітті: матер. Міжнар. наук.-практ. конф., 16–17 вересня 2011 р. – Київ: Аналітичний центр „Нова економіка”, 2011. – С. 62–64.

13. Пестовська З.С. Впровадження агресивної стратегії фінансування поточних фінансових потреб машинобудівного підприємства за рахунок банківського кредитування / З.С. Пестовська // Формування практичних компетенцій у майбутніх фінансистів: досвід співпраці ВНЗ та працедавців України: матер. III міжрег. наук.-практ. конф., 17 листопада 2011 р. – Дніпропетровськ: Університет імені Альфреда Нобеля, 2011. – С. 125–128.

14. Пестовская З.С. Зависимость эффективности управления текущими финансовыми потребностями предприятия от психологии руководителя / З.С. Пестовська // Современные направления теоретических и прикладных исследований-2012: сб. науч. трудов Межд. науч.-практ. конф., 23–31 марта 2012 г. – Одесса: Одесский национальный морской университет, 2012. – Т. 20. – С. 14–21.

15. Пестовська З.С. Удосконалення обліково-аналітичного забезпечення управління поточними фінансовими потребами підприємства / З.С. Пестовська // Обліково-аналітичне забезпечення системи менеджменту підприємства: матер. Міжнар. наук.-практ. конф., 26–28 квітня 2012 р. – Львів, 2012. – С. 244–246.

16. Пестовська З.С. Бухгалтерський облік як інформаційне джерело оцінки поточних фінансових потреб підприємства / З.С. Пестовська // Зимові читання, присвячені ідеям П.П. Німчинова та І.В. Малишева: матер. Десятої Всеукр. наук. Internet-конф., 22–23 лютого 2012 р. – Житомир: Житомирський державний технологічний університет, 2012. – С. 74–75.

17. Пестовська З.С. Оцінка впливу зовнішніх чинників на поточні фінансові потреби машинобудівних підприємств / З.С. Пестовська // Проблеми підвищення конкурентоспроможності підприємств в умовах ринкового середовища: матер. II Всеукр. наук.-практ. конф., 20 березня 2013 р. – Дніпропетровськ: Університет імені Альфреда Нобеля, 2013. – С. 268–271.

18. Пестовська З.С. Концептуальні підходи до функціонування механізму задоволення поточних фінансових потреб підприємства / З.С. Пестовська // Об'єднання економістів і правознавців – ключ до нового етапу розвитку: матер. Міжнар. наук.-практ. конгресу, 29 листопада 2013 р. – Берн, Швейцарія: Міжнародне наукове об'єднання економістів „Консиліум”, 2013. – Т. 1. – С. 255–259.

19. Пестовская З.С. Обобщение практических подходов к трактовке понятия „Текущие финансовые потребности предприятия” / З.С. Пестовська // Проблеми соціально-економічного розвитку підприємств: матер. VI Міжнар. наук.-практ. конф., 30–31 жовтня 2013 р. – Харків: НТУ „Харківський політехнічний інститут”, 2013. – С. 80–81.

20. Пестовська З.С. Алгоритм управління поточними фінансовими потребами машинобудівного підприємства / З.С. Пестовська // Актуальні проблеми обліково-аналітичного процесу в управлінні підприємницькою діяльністю: матер. I Міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф., 28 листопада 2013 р. – Мукачево: Мукачівський державний університет, 2013. – С. 18–21.

21. Пестовская З.С. Концептуальная схема управления текущими финансовыми

потребностями підприємства / З.С. Пестовська // Always ahead facing the unknown: International scientific and practical congress, October 9, 2014. – Basel, Switzerland, 2014. – С. 202–207.

22. Пестовська З.С. Управління поточними фінансовими потребами підприємства на основі удосконалених показників ліквідності / З.С. Пестовська // Сучасні соціально-економічні системи та проблеми освітології: матер. II Всеукр. наук.-практ. конф., 12 квітня 2014 р. – Дніпропетровськ: Університет імені Альфреда Нобеля, 2014. – С. 54–57.

23. Пестовська З.С. Кредитування як спосіб покриття поточних фінансових потреб машинобудівних підприємств / З.С. Пестовська // Актуальні проблеми економіки та фінансів: матер. III Міжнар. наук.-практ. конф., 31 серпня 2015 р. – Київ–Санкт-Петербург–Відень: Фінансово-економічна наукова рада, 2015. – С. 45–49.

24. Пестовська З.С. Контроль і аналіз ефективності управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств / З.С. Пестовська // Перспективи розвитку обліку, контролю та аналізу в контексті євроінтеграції: матер. IV Міжнар. наук.-практ. конф., 26 травня 2016 р. – Одеса: Одеський національний економічний університет, 2016. – С. 386–389.

АНОТАЦІЯ

Пестовська З.С. Управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Вищий навчальний заклад „Університет імені Альфреда Нобеля”. – Дніпро, 2017.

У дисертації наведено теоретичне обґрунтування і вирішення науково-прикладного завдання щодо удосконалення управління поточними фінансовими потребами машинобудівних підприємств.

Узагальнено наукові підходи до визначення поняття поточних фінансових потреб підприємства та управління ними. Розроблено концептуальну схему управління поточними фінансовими потребами підприємства. Обґрунтовано вибір політики машинобудівного підприємства щодо підтримки оптимального рівня поточних фінансових потреб підприємства.

Досліджено особливості фінансового циклу машинобудівних підприємств та їх вплив на поточні фінансові потреби. Доповнено класифікацію зовнішніх і внутрішніх факторів, які впливають на поточні фінансові потреби машинобудівних підприємств. Проведено оцінку рівня ліквідності машинобудівних підприємств та їхніх поточних фінансових потреб.

Розвинуто теоретичні положення щодо системи показників ліквідності для цілей контролю поточних фінансових потреб машинобудівних підприємств. Обґрунтовано рівень поточних фінансових потреб підприємства машинобудування на основі вирішення оптимізаційної задачі. Удосконалено методичні підходи до оцінки ефективності управління поточними фінансовими потребами.

Ключові слова: управління, поточні фінансові потреби, елементи, машинобудівне підприємство, фактори, оцінка, ефективність.

АННОТАЦИЯ

Пестовская З.С. Управление текущими финансовыми потребностями машиностроительных предприятий. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Высшее учебное заведение „Университет имени Альфреда Нобеля”. – Днепро, 2017.

В диссертации приведено теоретическое обоснование и решение научно-прикладной задачи по совершенствованию управления текущими финансовыми потребностями машиностроительных предприятий.

Обобщены научные подходы к определению понятия текущих финансовых потребностей предприятия и управлению ними. Управление текущими финансовыми потребностями предприятия рассматривается как поблочный процесс минимизации суммы финансовых ресурсов предприятия, связанный с оптимизацией запасов, отвлечением средств в дебиторскую задолженность и необходимостью своевременной уплаты кредиторской задолженности. Этот процесс осуществляется с помощью соответствующей организационной структуры и ресурсов, приемлемых финансовых инструментов и методов.

Разработана концептуальная схема управления текущими финансовыми потребностями предприятия на основе сочетания процессного, ситуационного и системного подходов к управлению, в которую введены дополнительные элементы на этапах оценки, планирования, организации и анализа.

Обоснован выбор политики машиностроительного предприятия по поддержанию оптимального уровня его текущих финансовых потребностей, которая учитывает определенную матрицей зависимость между кредиторской задолженностью, запасами и дебиторской задолженностью, видом стратегии и поведением предприятия.

Изучены особенности финансового цикла машиностроительных предприятий и их влияние на текущие финансовые потребности. Уточнена классификация внешних и внутренних факторов, влияющих на текущие финансовые потребности машиностроительных предприятий. В состав внешних факторов введены общеэкономические, правовые, фискально-бюджетные, межхозяйственные и денежно-кредитные; в состав внутренних – организационные, производственные и финансовые факторы. В каждой группе выделены количественные и качественные факторы. Это позволяет за счет выделения наиболее значимых параметров из каждой группы определять причины и последствия отклонения текущих финансовых потребностей от оптимального значения, политику управления ими в будущем и корректировать тактические мероприятия на текущий период. Дана оценка уровня ликвидности машиностроительных предприятий и их текущих финансовых потребностей.

Предложена система показателей ликвидности, в которую введен коэффициент финансовой ликвидности. Его расчет базируется на сопоставлении элементов оборотных активов и текущих обязательств, являющихся одновременно элементами текущих финансовых потребностей, что позволяет использовать его как дополнительный инструмент контроля текущих финансовых потребностей предприятия. Использование корректирующего коэффициента, рассчитанного по

степени ликвидности для каждого элемента оборотных активов и текущих обязательств, позволяет на этапе контроля удерживать уровень элементов текущих финансовых потребностей в пределах рекомендуемых значений коэффициентов ликвидности, а также определять ту часть текущих обязательств, которую предприятие может погасить за счет реализации запасов и взыскания дебиторской задолженности. Обоснован уровень текущих финансовых потребностей машиностроительного предприятия за счет решения оптимизационной задачи, в которой учтены ограничения по объему реализации продукции, а величина запасов, дебиторской и кредиторской задолженности согласована с рекомендованными значениями коэффициентов ликвидности.

Усовершенствован подход к оценке эффективности управления текущими финансовыми потребностями машиностроительных предприятий, предполагающий определение аддитивного показателя, рассчитанного по четырем группам показателей: временные и денежные показатели текущих финансовых потребностей, усовершенствованные коэффициенты ликвидности, коэффициент текущих финансовых потребностей, рентабельность предприятия. На основе аддитивного показателя определяются рейтинг машиностроительных предприятий и их позиция, что позволяет разрабатывать меры по её повышению, сохранению или предотвращению перехода к позиции низшего статуса.

Ключевые слова: управление, текущие финансовые потребности, элементы, машиностроительное предприятие, факторы, оценка, эффективность.

SUMMARY

Pestovska Z.S. Management of current financial needs of machine-building enterprises. – Manuscript.

Dissertation for the Degree of Candidate of Economic Sciences within the area of study 08.00.04 – Economics and Management of Enterprises (economic activity). – Higher educational institution „Alfred Nobel University”. – Dnipro, 2017.

The dissertation deals with a theoretical grounding and solving of the research-to-practice problems of improving the management of current financial needs of machine-building enterprises.

Research approaches to determining of current financial needs and management of them are generalized. The conceptual scheme of management of enterprise current financial needs is developed. The choice of a machine-building enterprise policy to support an optimal level of current financial needs of this enterprise is grounded. The features of the financial cycle of machine-building enterprises and their impact on current financial needs are explored. The classification of internal and external factors affecting the current financial needs of machinery enterprises is updated. Evaluation of current financial needs and level of liquidity of machine-building enterprises is performed.

The stage of control of current financial needs of machine-building enterprises in terms of liquidity ratios is improved. The level of machine-building enterprise current financial needs is proved by solving of optimization task. The methodological approaches to evaluating the effectiveness of current financial needs management of machine-building enterprises are improved.

Keywords: management, current financial needs, elements, machine-building enterprise, factors, evaluation, effectiveness.

Наукове видання

ПЕСТОВСЬКА ЗОЯ СТАНІСЛАВІВНА

**УПРАВЛІННЯ ПОТОЧНИМИ ФІНАНСОВИМИ ПОТРЕБАМИ
МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Підписано до друку 25.05.2017 р.

Формат 60×84/16. Папір офсетний. Оперативна поліграфія.

Ум.-др. арк. 0,9. Обл.-вид. арк. 0,93 . Тираж 120 пр. Зам. №

Відруковано