

Використання цієї моделі дозволить страховиків:
створити, на основі аналізу та маркетингових досліджень, умови для стимулювання всіх учасників бізнес-процесу до взаємовигідної взаємодії;
використовувати сучасні технології в галузі автоматизації та інформатизації при розробці та реалізації існуючих і/або нових страхових продуктів;
цілеспрямовано впроваджувати нові страхові продукти, збільшувати обсяги надходження страхових внесків, розширювати асортимент страхових продуктів, вдосконалювати кількісні та якісні показники фінансово-економічної діяльності;
підвищити страхову культуру та фінансову грамотність учасників розробки та впровадження нового страхового продукту;
підвищувати якість існуючих та активізувати впровадження нових страхових продуктів.
З урахуванням динамічного розвитку страхового ринку України та розширенням збутової мережі страховиків, в подальших наукових дослідженнях автором буде акцентовано увагу на визначенні специфічних рис та процедурного механізму здійснення банкострахування та діяльності фінансових супермаркетів.

Література

1. Вовчак О.Д. Страхові послуги: навч. посіб. / О.Д. Вовчак, О.І. Завійська. – Львів: Видавництво «Компакт-ЛВ», 2005. – 656 с.
2. Грищенко Н.Б. Основы страховой деятельности: учеб. Пособ. / Н.Б. Грищенко. – М.: Финансы и статистика, 2008. – 352 с.
3. Охріменко О.О. Страховий захист: менеджмент, маркетинг, економіка безпеки (туристське підприємництво): навч. посіб. / О.О. Охріменко. – К.: Міжнародна агенція «BeeZone», 2005. – 416 с.
4. Сербиновский Б.Ю. Страховое дело: учеб. пособ. / Б.Ю. Сербиновский, В.Н. Гаркуша. – Ростов н/Д: Феникс, 2008. – 476 с.
5. Страхові послуги: підруч. / С.С. Осадець, Т.М. Артюх, О.О. Гаманкова. – К.: КНЕУ, 2007. – 464 с.
6. Страхування: підруч. / За ред. В.Д. Базиловича. – К.: Знання, 2008. – 1019 с.
7. Тронин Ю.Н. Основы страхового бизнеса / Ю.Н. Тронин. – М.: Изд-во «Альфа-Пресс», 2006. – 472 с.

Рецензент докт. екон. наук, професор Л.О. Петкова

330.342

*Турченок О.В., аспірант,
Київського національного університету імені Тараса Шевченка*

**СИСТЕМА ВИМІРНИКІВ ОЦІНКИ ФОРМУВАННЯ І ВИКОРИСТАННЯ
ФІНАНСОВОГО КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ**

Нині, існує багато методик оцінки формування і використання фінансового капіталу підприємств автомобілебудування, які включають велику кількість різноманітних коефіцієнтів. При цьому більшість з них взяті із досвіду фінансової оцінки зарубіжних підприємств, але оскільки українські реалії не допускають автоматичного перенесення іноземної практики, тому виникає необхідність деякого уточнення системи вимірників, які доцільно використовувати для оцінки формування і використання фінансового капіталу підприємств автомобілебудування в нашій країні. Проблемою ефективності використання фінансового капіталу і визначення вимірників, які дозволяють її оцінити займалося багато вчених, зокрема таких як О.Д. Василик [2], А.М. Поддєрьогін [5], І. Галиця [3], І.А. Бланк [1], А.Б. Крутик [4], М.М. Хайкін [4] та інші. Але поряд з тим, це питання залишається надзвичайно актуальним нині і пошуки вірного його вирішення продовжуються.

Дослідження методик оцінки формування і використання фінансового капіталу підприємств автомобілебудування дозволяє зробити висновок, що основними показниками ефективності його використання є оборотність та рентабельність. Ми не заперечуємо важливості такого показника, який свідчить про ефективність використання фінансового капіталу, як його оборотність, оскільки прискорення його обороту лише на один день дає нині змогу в економіці в цілому вивільнити 4,2 млрд. гривень фінансових ресурсів” [2], але поряд з тим вважаємо, що ідеалізувати і використовувати його як найважливіший показник ефективності використання фінансового капіталу не слід. Адже трансформація економіки України висуває необхідність вдосконалення методики оцінки за рахунок системи вимірників ефективності використання фінансового капіталу.

Вдосконалення методики оцінки формування і використання фінансового капіталу підприємств автомобілебудування за рахунок використання коефіцієнтів, які відображають взаємозв'язок між фінансовим станом підприємств автомобілебудування та рівнем ефективності формування і використання фінансового капіталу цих підприємств.

Відсутність єдиної точки зору щодо складу і якісного змісту вимірників оцінки формування і використання фінансового капіталу підприємств автомобілебудування значно ускладнює об'єктивність аналітичного аналізу, а тим самим ускладнюється і прийняття оптимальних рішень в контурі зазначених проблем. На наш погляд, система вимірників оцінки ефективності формування і використання фінансового капіталу підприємств автомобілебудування повинна відповідати наступним вимогам:

забезпечувати єдність критерію ефективності з критерієм платоспроможності та з комплексними і частковими показниками на основі їх порівняння;

відповідати формам і показникам обліку та планування, які використовуються;

сприяти виявленню резервів на всіх рівнях і забезпечувати їх якнайшвидшу мобілізацію.

Вважаємо, що загальна методика оцінки формування і використання фінансового капіталу підприємств автомобілебудування повинна передбачати використання вимірників, які тісно взаємопов'язані між собою, а саме:

вимірників ліквідності, тобто спроможності підприємства своєчасно і в повному обсязі розраховуватися із своїми боргами за фінансовими зобов'язаннями за рахунок оборотних активів різного рівня ліквідності;

вимірників оборотності, що дають оцінку ефективності використання фінансового капіталу та його елементів за фактором часу;

вимірників рентабельності, тобто здатності підприємства генерувати прибуток в процесі використання фінансового капіталу;

вимірників фінансової стійкості, які характеризують залежність підприємства від зовнішніх джерел фінансування.

В літературі і практичній діяльності фінансовий капітал оцінюють за показниками стану на конкретну дату, а також за показниками використання за певний період.

Кількісна характеристика стану фінансового капіталу на конкретну дату створює видимість статичності фінансового капіталу, водночас його кругообіг є неперервним, динамічним і не припиняється поки діє підприємство [1]. Звідси випливає і необгрунтоване протиставлення стану фінансового капіталу і його використання, розрив між ними. В дійсності використання фінансового капіталу в період між звітними датами можна виразити через його стан на кожний день цього періоду відносно односторонньої виручки від реалізації робіт (послуг) (показник оборотності). Таким чином, вся відмінність між показниками стану і використання фінансового капіталу зводиться до специфіки обліку стану фінансового капіталу (на певну дату) і обсягу виручки (наростаючим підсумком за період між звітними датами). Можна вважати, що стан фінансового капіталу є його абсолютною характеристикою, а використання - відносною, що дозволяє оцінити стан фінансового капіталу із врахуванням виручки або отриманого прибутку. Це, в свою чергу, дозволяє виявити глибокий якісний і кількісний взаємозв'язок між поняттями „стану” і „використання” фінансового капіталу. Єдність полягає в тому, що стан фінансового капіталу (відносно джерел і напрямів його використання) обумовлює ступінь його використання і, навпаки, від рівня використання фінансового капіталу залежить його стан [1].

Таким чином, взаємозв'язок і взаємозалежність, яка існує між джерелами фінансового капіталу і напрямками його використання свідчить про те, що ці фактори активно впливають один на одного. Враховуючи це, для проведення аналізу ефективності використання фінансового капіталу були відібрані показники, які відображають різні сторони функціонування фінансового капіталу і найбільш повно відповідають поставленим завданням дослідження. Ці показники являють собою не випадковий набір, а систему, оскільки вони кількісно взаємозв'язані між собою і характеризують ту частину результату, яка отримана (або, навпаки, втрачена) внаслідок більш (або менш) ефективного використання фінансового капіталу на протязі певного періоду: частка запасів в фінансовому капіталі підприємства; частка грошових коштів в фінансовому капіталі підприємства; частка дебіторської заборгованості в фінансовому капіталі підприємства; вартість фінансового капіталу, відповідно, на кінець року і його середньорічна вартість базисного і звітного періодів, грн.; вартість запасів на кінець року і їх середньорічна вартість в базисному і звітному періодах, відповідно, грн.; наявність грошових коштів на кінець року і їх середньорічна вартість; дебіторська заборгованість на кінець року і її

середньорічна вартість; коефіцієнт оборотності фінансового капіталу, в кількості оборотів та швидкість обороту, відповідно базисного і звітного періодів; виручка, виручка базисного і звітного періодів, грн.; коефіцієнт закріплення фінансового капіталу; тривалість обороту фінансового капіталу та час його обороту в базисному і звітному періодах, дні; кількість днів в періоді; тривалість обороту запасів, в днях; тривалість обороту грошових коштів, в днях; тривалість обороту (період інкасації) дебіторської заборгованості, в днях; коефіцієнт простроченої дебіторської заборгованості; термін простроченої дебіторської заборгованості; прострочена дебіторська заборгованість на кінець року і її середньорічна вартість; відносне вивільнення із обороту (-) або залучення в нього (+) фінансового капіталу; абсолютне вивільнення із обороту (-) або залучення в нього (+) фінансового капіталу; коефіцієнт швидкої ліквідності; коефіцієнт покриття; коефіцієнт свідвідношення кредиторської і дебіторської заборгованості; коефіцієнт забезпечення власним фінансовим капіталом; коефіцієнт забезпеченості запасів власним фінансовим капіталом; рентабельність фінансового капіталу; коефіцієнт маневрування; чистий прибуток та відповідно чистий прибуток базисного періоду, грн.; ресурсорентабельність; коефіцієнт маневреності робочого капіталу; середньорічна вартість основних фондів; коефіцієнт поточної ліквідності кредиторської заборгованості; джерела формування фінансового капіталу підприємства; тривалість обороту кредиторської заборгованості; Обсяг власного фінансового капіталу, відповідно, на кінець року і його середньорічна вартість; зміна виручки за рахунок зміни середньорічної суми фінансового капіталу і швидкості його обороту, відповідно, грн.; відхилення оборотності фінансового капіталу за рахунок зміни середньорічної суми фінансового капіталу і обсягу виручки, відповідно, днів; зміна рівня операційних витрат під впливом зміни тривалості обороту, %; зміна оборотності запасів за рахунок, відповідно, одноденної виручки і величини середніх запасів, днів; рівень операційних витрат базисного періоду, %; одноденна виручка у звітному і базисному періоді, грн.; приріст суми прибутку під впливом прискорення оборотності фінансового капіталу; позичені джерела формування фінансового капіталу; надлишок (нестача) власного фінансового капіталу у відсотках до виручки, %.

Зупинимось на економічному змісті наведених вимірників, зосередивши увагу переважно на тих, відносно яких в економічній літературі існують суперечливі тлумачення.

Однією з якісних характеристик фінансової політики підприємства автомобілебудування є оборотність фінансового капіталу, пришвидшення якої є важливим резервом підвищення ефективності його використання. Це пов'язано із тим, що чим вища оборотність фінансового капіталу, тим менша потреба в кредитах, а відповідно менші операційні витрати, більший прибуток за рахунок зниження витрат за користування кредитами, витрат пов'язаних із зберіганням запасів. Розрахунок вимірників оборотності фінансового капіталу, яка вимірюється тривалістю одного обороту в днях і кількістю оборотів фінансового капіталу за певний період передбачає різні варіанти оцінки обороту і значень розміру фінансового капіталу, який обслуговує оборот.

Методики, які пропонують враховувати оборот з реалізації за аналізований період за собівартістю, а розмір оборотних активів - в межах їх балансового залишку на кінець даного періоду, або оборот за цінами реалізації, а розмір оборотних активів – як середні їх залишки за собівартістю при обчисленні показника оборотності не можуть дати об'єктивної оцінки використання фінансового капіталу. При виборі варіанту оцінки розміру активів, які обслуговують оборот слід враховувати, що визначення оборотності фінансового капіталу з використанням його середнього залишку не відповідає своєму економічному змісту та сутності.

Це пов'язано із тим, що залишки оборотних активів – це активи, які ще не були задіяні у виробничому процесі, а відповідно, ще не здійснили жодного обороту і як наслідок, їх використання при розрахунку оборотності економічно необгрунтоване. Ми вважаємо, що для обчислення показника оборотності фінансового капіталу доцільно враховувати вартість оборотних активів, що вже задіяні у виробничому процесі, тобто брали участь в обороті, а не вартість їх залишків. Такий методичний підхід до розрахунку є економічно обгрунтованим і дозволяє обчислювати дійсну оборотність фінансового капіталу. Безперечно, що використання даного методичного підходу має певні обмеження. Оскільки інформація про вартість оборотних активів, які брали участь в обороті на більшості підприємств автомобілебудування є комерційною таємницею, то розрахунок оборотності фінансового капіталу із використанням даного методичного підходу є доступним лише фінансовим менеджерам підприємства. Для зовнішніх користувачів найбільш економічно обгрунтованою і зручною є методичний підхід, який враховує оборот з реалізації у відповідних цінах реалізації, а розмір оборотних активів, які обслуговують оборот за аналізований період як середню величину їх балансових залишків за цей же період.

Розглянуті показники оборотності відображають загальний рівень ефективності використання фінансового капіталу по підприємству загалом. В цих умовах демаскуються процеси, які відбуваються на конкретних стадіях кругообігу. Покращення використання фінансового капіталу на одній із стадій може нівелюватися сповільненням обороту на будь-якій іншій. Тому для отримання більш точних результатів в ході оцінки ефективності формування і використання фінансового капіталу підприємств автомобілебудування необхідно розраховувати час обороту кожного елементу фінансового капіталу (тривалість обороту запасів, тривалість обороту грошових засобів, тривалість обороту, або період інкасації дебіторської заборгованості) з метою визначення ролі кожного із них у фактичній оборотності фінансового капіталу.

Прискорення оборотності фінансового капіталу сприяє його абсолютному або відносному вивільненню з обороту. Якщо потреба в фінансовому капіталі в поточному році у порівнянні з попереднім зменшується при виконанні запланованих обсягів діяльності, то має місце абсолютне вивільнення коштів, а у випадку, якщо темпи росту обсягів діяльності випереджають темпи зростання фінансового капіталу, має місце відносне його вивільнення. Це свідчить про підвищення ефективності формування і використання фінансового капіталу підприємств автомобілебудування, адже із меншим його обсягом забезпечується більший обсяг реалізації.

Особливу увагу необхідно зосередити на іммобілізації фінансового капіталу, під якою ми розуміємо вилучення його з обороту на витрати, які не передбачені планом, або не мають відповідних джерел покриття, або його розміщення в малорухомі цінності на протязі тривалого періоду часу з існуванням ризику неповернення. Враховуючи наведене визначення іммобілізації фінансового капіталу можна виділити декілька рівнів іммобілізації.

На першому рівні іммобілізація фінансового капіталу проявляється у вигляді витрат майбутніх періодів, оскільки, під витратами майбутніх періодів розуміють суму витрат, проведених у звітному році, але, які підлягають погашенню у наступних звітних періодах шляхом віднесення на операційні витрати або інші джерела на протязі терміну, до якого вони відносяться. До таких витрат, зокрема, відносяться суми орендної плати, витрат на рекламу, підготовку кадрів сплачені наперед, витрати на передплату тощо.

На другому рівні при визначенні іммобілізованого фінансового капіталу до суми витрат майбутніх періодів необхідно додати довгострокову дебіторську заборгованість з врахуванням простроченої, оскільки використання даної частини оборотних активів також є неможливим на протязі короткострокового періоду, який розглядається. До того ж різко зростає ризик неповернення.

Таким чином, іммобілізація фінансового капіталу перших двох рівнів характерна, практично для кожного підприємства автомобілебудування. Дану ситуацію не можна вважати нормальною, оскільки це призведе до погіршення фінансової стійкості підприємства. Але її ще не можна назвати критичною. Мова про критичну ситуацію може йти при наявності іммобілізації третього рівня, коли підприємство відчуває нестачу власного фінансового капіталу, що може привести до банкрутства. Іммобілізація третього рівня свідчить про те, що оборотний капітал розміщений в малорухомі цінності, тобто в необоротні активи.

Підприємствам в господарській діяльності необхідно також розраховувати власний оборотний капітал із врахуванням іммобілізації, оскільки показник обсягу фінансового капіталу, який обчислюється традиційним способом, не завжди є реальним. В дійсності на певну дату в господарському обороті підприємства фінансового капіталу може бути менше, ніж це показує розрахунок, внаслідок його іммобілізації. З врахуванням запропонованих трьох рівнів іммобілізації відповідно розраховуються і три обсяги фінансового капіталу.

Важливим завданням в царині формування і використання фінансового капіталу підприємств автомобілебудування є забезпечення оптимального співвідношення між платоспроможністю і рентабельністю шляхом підтримання відповідного розміру і структури фінансового капіталу. Це вимагає при оцінці ефективності формування і використання фінансового капіталу підприємств автомобілебудування поряд із рентабельністю приділяти увагу ліквідності його елементів, а предметом такого дослідження є аналіз впливу на фінансовий стан підприємства розміщення оборотних активів.

Результатом діяльності, що свідчить про забезпечення підприємства власним фінансовим капіталом, рівень його використання та напрямки розміщення, є фінансова стійкість, яка має тісний зв'язок з ефективністю та кінцевими результатами діяльності підприємства автомобілебудування. За висловом А.М. Поддєрьогіна „основною фінансової стійкості є виважена, раціональна організація й ефективне використання оборотних коштів” [5].

Фінансовий стан підприємства необхідно оцінювати як в короткостроковій перспективі, для чого використовуються показники платоспроможності, так і в довгостроковій – через показники фінансової стійкості. Визначається фінансова стійкість відношенням вартості матеріальних оборотних активів (запасів та витрат) до величини власних та позичених джерел фінансового капіталу для його формування.

Фінансова стійкість підприємства характеризується перш за все коефіцієнтом забезпеченості власним фінансовим капіталом, який показує скільки власних джерел формування фінансового капіталу підприємства приходить на одиницю цього капіталу. Ступінь покриття матеріальних запасів власним фінансовим капіталом характеризується коефіцієнтом забезпеченості матеріальних запасів власним фінансовим капіталом. Важливим показником фінансової стійкості, який демонструє наскільки мобільний власний капітал з фінансової точки зору, є коефіцієнт маневрування, збільшення якого свідчить про покращення фінансового стану підприємства. Важливу роль у комплексній оцінці фінансового стану підприємства відіграє також показник маневреності робочого капіталу, який характеризує частку запасів у його загальній сумі. Запропонована система вимірників формування і використання фінансового капіталу підприємств автомобілебудування та методичний підхід його розрахунку показує взаємозв'язок між окремими показниками, дозволяє оцінити ефективність кругообігу фінансового капіталу з позицій його стану, джерел формування, а також використання.

Література

- 1.Бланк И.А. Управление активами / И.А Бланк.. – К.: Ника-центр, 2000. – 720 с.
- 2.Василик О.Д. Теория финансов: підруч. / О.Д. Василик. – К.: НІОС. – 2000. – 416 с.
- 3.Галица И. Государственное регулирование в условиях рыночной экономики / И. Галица // Экономика Украины – 2002. - №6. – С. 52-58.
- 4.Крутик А.Б. Основы финансовой деятельности предприятия: учеб. пособ. / А.Б. Крутик, М.М. Хайкин // – СПб: Бизнес-пресса, 1999. – 448с.
- 5.Финанси підприємств: підруч. / За ред. проф. А.М.Поддєрьогіна. 3-те вид., перероб. та доп. – К.: КНЕУ, 2000. – 460с.

Рецензент докт. екон. наук, професор Н.И. Малик

640.4:338.2

*Буйко О.В. аспірант,
ТНУ імені В.І.Вернадського*

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ГОСТИНИЧНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Исходной точкой в достижении эффективной деятельности любого предприятия является определение его стратегического развития. Как показывает опыт деятельности предприятий в условиях постоянных изменений рыночной среды, только стратегия непрерывного развития предприятия может гарантировать стабильность и успех его существования. Функционирование гостиничного предприятия и его развитие, как правило, сопряжены со значительным финансовым риском, обуславливаемым турбулентностью окружающей среды, трудной предсказуемостью клиентских потоков и связанной с этим опасностью недозагруженности гостиничных предприятий при значительных затратах на содержание незаполненного номерного фонда. Чтобы снизить этот риск и вместе с тем обеспечить поступательное развитие предприятия, необходимо предусматривать (прогнозировать) возможную картину развития внешней среды в относительно отдаленном будущем, в частности на основе разработки стратегии развития предприятия, в которой необходимо не только предусматривать своевременное реагирование на воздействие внешней среды и экстраполировать тенденции заполняемости номерного фонда, но и учитывать как возможные изменения внешней среды, так и глобальные экономические преобразования. При этом важно иметь в виду, что стратегический горизонт развития предприятия постоянно отодвигается и, что самое главное, изменяются зависимости, определяющие влияние тех или иных экономических факторов на развитие предприятия.

Исследование проблем стратегического развития предприятий гостиничного типа нашло отражение в работах украинских ученых: А. Мищенко [1], В. Герасимчука [2], О. Раевнева [3], С. Ильяшенко [4]. Общие положения стратегического развития нашли отражение в трудах зарубежных специалистов, таких как И. Ансофф [5], Р. Акофф [6], А. Стерлин [7], У. Кинг [8] и мн.др.