

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

МАСАЛІТІНА ВІКТОРІЯ ВОЛОДИМИРІВНА

УДК 656.13:658.5

**ПЛАНУВАННЯ РУХУ ГРОШОВИХ КОШТІВ В СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ
ФІНАНСОВИМИ РИЗИКАМИ**

Спеціальність 08.06.01 – економіка, організація і управління підприємствами

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Національному транспортному університеті
Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: доктор технічних наук, професор,
Бідняк Михайло Несторович,
Національний транспортний університет,
завідувач кафедри менеджменту та
підприємництва

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор, заслужений
діяч науки і техніки України, **Котелянець**
Віктор Іванович, Національний транспортний
університет, професор кафедри системних
методів аналізу в економіці і бізнесі

кандидат економічних наук, доцент, **Іванова**
Наталія Юріївна,
Національний університет „Києво-Могилянська
академія”,
доцент кафедри економічної теорії

Провідна установа: Київський національний
торгівельно-економічний університет
Міністерства освіти і науки України, кафедра
маркетингу

Захист відбудеться “_____” _____ 2003 року о _____ годині на засіданні
спеціалізованої вченої ради К 26.059.04 у Національному транспортному університеті за
адресою: 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, ауд. 333.

З дисертацією можна ознайомитися в бібліотеці Національного транспортного
університету за адресою: 01103, м. Київ, вул. Кіквідзе, 42.

Автореферат розісланий “_____” _____ 2003 року.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради _____

Гедз Ю.М.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. З переходом до ринкових відносин в діяльності підприємств з'явилося нове явище – фінансові ризики, серед яких особливе місце сьогодні в умовах економічної кризи займає ризик утрати платоспроможності. У значній мірі це стосується підприємств автомобільного транспорту, що здійснюють автобусні пасажирські перевезення. Збитковість переважної більшості підприємств призводить до нестачі надходжень коштів на банківські рахунки для здійснення необхідних виплат, що обумовлює високий рівень ризику втрати ними платоспроможності. Це у свою чергу погіршує технічний стан транспортних засобів, забезпечення їх паливно-мастильними матеріалами, безпеку дорожнього руху, наслідком чого є низька якість обслуговування пасажирів, зниження продуктивності праці, що, в певній мірі, погіршує ефективність функціонування економіки держави у цілому.

Не зважаючи на таке положення, дотепер на підприємствах не створені ефективні системи управління ризиками, головним чином, через відсутність необхідної теоретичної бази. Лише на протязі останніх десяти років в Україні почали з'являтися дослідження та розробки в галузі ризикології. Так, питання оцінки ризику найбільш докладно висвітлено у працях В.В. Вітлінського, С.М. Ілляшенко, О.С. Олексюка, В.В. Чепурко, О.І. Ястремського. Класифікація ризиків та методи їх зниження розглянуті Н.Ю. Івановою, В.І. Котелянцем, Л.О. Лігоненко, С.В. Сочневим, О.Л. Устенко. Вказані праці носять загальний характер або стосуються, в основному, агропромислового комплексу та фінансово-кредитної сфери. На автомобільному транспорті такі розробки вітчизняних учених практично відсутні. Отже, невідповідність діючого на підприємствах господарського механізму вимогам ринкової економіки, недостатня структурованість проблеми управління фінансовими ризиками роблять актуальним дослідження задачі планування руху грошових коштів як складової системи управління ризиком втрати платоспроможності автобусних підприємств.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконана відповідно до теми науково-дослідної роботи кафедри менеджменту та підприємництва Національного транспортного університету “Оцінка фінансової стійкості підприємств автомобільного транспорту в ринкових умовах” (номер державної реєстрації 0102U006741). Здобувачем розроблена модель планування руху грошових коштів для забезпечення фінансової стійкості підприємств.

Мета та задачі дослідження. Метою дослідження є розробка системи планування руху грошових коштів для створення передумов зниження ризику втрати платоспроможності автобусних підприємств.

Відповідно до поставленої мети необхідно було розв'язати комплекс наступних задач:

- 1) дослідити вітчизняні та зарубіжні наукові розробки в галузі управління фінансовими ризиками;
- 2) обґрунтувати доцільність дослідження ризику втрати платоспроможності автобусних підприємств;
- 3) вибрати метод зниження ризику;
- 4) розробити модель планування руху грошових коштів для попередження відхилень ризику втрати платоспроможності від прийнятного рівня;
- 5) провести експериментальну перевірку моделі в умовах конкретного підприємства;
- 6) розробити практичні рекомендації щодо планування руху грошових коштів на автобусних підприємствах.

Об'єкт і предмет дослідження. Об'єктом дослідження є ризик втрати платоспроможності автобусних підприємств. Предмет дослідження – процес планування руху грошових коштів в системі управління ризиком втрати платоспроможності.

Методи дослідження. Теоретичною основою проведених досліджень є наукові роботи класиків економічної науки, сучасних вітчизняних і зарубіжних учених-економістів із питань ризикології, Закони та нормативні акти України у сфері економіки. Для досягнення поставленої у роботі мети використано системний підхід до створення механізму планування руху грошових коштів; закони розподілу вхідних параметрів, метод статистичних випробувань – для моделювання доходів, витрат операційної діяльності та коефіцієнта використання парку за видами перевезень; ряди Фур'є – для виявлення сезонних коливань зазначених показників; балансовий та аналітично-розрахунковий – для розробки бюджету руху грошових коштів; аналітичний метод – для аналізу стану платоспроможності автобусних підприємств та оцінки рівня ризику втрати ними платоспроможності; метод компаундирування – для врахування впливу інфляційних процесів на виручку та витрати; вибірка звітних даних, типологічне угруповання – для формування вхідної інформації; комп'ютерне програмування – для апробації моделі планування руху грошових коштів.

Наукова новизна одержаних результатів. Загальним результатом проведеного дослідження є розроблена система планування руху грошових коштів автобусних підприємств, яка враховує особливості функціонування галузі в ринкових умовах і створює передумови для зниження ризику втрати платоспроможності, а отже, підвищення соціально-економічної ефективності роботи підприємств, якості обслуговування пасажирів. У дисертаційній роботі:

вперше:

- ✍ запропоновано **метод бюджетування для зниження ризику втрати платоспроможності;**
- ✍ розроблено **імітаційну модель планування руху грошових коштів**, що враховує ймовірнісний характер формування вхідних параметрів, різні інвестиційні стратегії та інфляційні очікування, оптимізує структуру зовнішніх джерел фінансування дефіциту грошових надходжень за критерієм прийнятного рівня ризику втрати платоспроможності;
- удосконалено:*
- ✍ **аналітичний метод оцінки ризику втрати платоспроможності**, що враховує особливості формування фінансових показників діяльності автобусних підприємств;
- ✍ **порядок визначення обсягу дотацій з місцевого бюджету**, який забезпечує прийнятний рівень платоспроможності автобусних підприємств, підвищує якість бюджетного процесу;
- отримали подальший розвиток:*
- ✍ **поняття фінансового ризику;**
- ✍ **класифікація фінансових ризиків** відповідно до видів господарської діяльності;
- ✍ **класифікація факторів**, що обумовлюють фінансові ризики;
- поглиблені пізнання*
- ✍ **характеру сезонних коливань та законів розподілу** показників діяльності автобусних підприємств за видами перевезень.

Практичне значення одержаних результатів. Використання результатів дослідження дозволить:

автобусним підприємствам:

- ✍ створити систему неперервного планування руху грошових коштів як складової загальної системи управління ризиками;
- ✍ розробляти багатоваріантні бюджети руху грошових коштів для виявлення потреб у зовнішньому фінансуванні усіх видів діяльності за різними інвестиційними стратегіями та інфляційними очікуваннями;
- ✍ обґрунтовувати плани-замовлення на отримання дотацій з місцевого бюджету для фінансування операційної та інвестиційної діяльності, які б забезпечили прийнятний рівень ризику втрати платоспроможності;
- ✍ підвищити якість планування основних фінансових показників роботи;

місцевим органам влади:

☛ підвищити рівень обґрунтованості бюджетних витрат, якість бюджетного процесу.

Розроблена методика планування руху грошових коштів впроваджена в автобусному парку № 7 комунального підприємства “Київпастранс” (акт про впровадження № 650, від 19.09.2002 р.).

Матеріали дослідження включені у навчальний процес кафедри “Менеджмент і підприємництво” Національного транспортного університету при викладанні дисципліни “Фінанси підприємства” для студентів спеціальностей “Менеджмент організацій” та “Економіка підприємства”.

Особистим внеском здобувача в опублікованій у співавторстві статті “Управління фінансовими ризиками на підприємствах автомобільного транспорту” є класифікація фінансових ризиків у залежності від видів господарської діяльності.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та результати дисертаційної роботи були викладені, обговорені та схвалені на міжнародній науково-практичній конференції “Ризикологія в економіці та підприємстві” (Київ, 27÷28 березня 2001 року), щорічних наукових конференціях професорсько-викладацького складу Національного транспортного університету (1998÷2002 рр.).

Публікації. За темою дисертаційного дослідження опубліковано шість статей у фахових наукових виданнях ВАК України і одна наукова праця за матеріалами міжнародної науково-практичної конференції.

Обсяг і структура дисертації. Дисертація складається із вступу, чотирьох розділів, висновків, додатків. Загальний обсяг роботи становить 214 с. Дисертація містить 24 рисунки, 36 таблиць, 3 додатки; список використаних літературних джерел складається із 189 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У першому розділі “**Стан наукових розробок в галузі управління фінансовими ризиками**” проаналізовані сучасні підходи до управління ризиками, ідентифіковані і класифіковані фінансові ризики, виявлені причини їх виникнення, досліджені методи оцінки.

Констатовано, що в українській науці відсутні комплексні розробки проблеми управління фінансовими ризиками. На сьогодні досліджені окремі її складові, а саме: поняття фінансових ризиків, їх класифікація, оцінка рівня ризику, фактори, що його визначають та інші. Узагальнення розробок вітчизняних і зарубіжних учених дозволило уточнити поняття “фінансовий ризик” на мікрорівні як невизначеність, що пов’язана із залученням та використанням власних та запозичених джерел фінансування операційної та інвестиційної діяльності підприємства.

Зважаючи на зміни, що з 2000 р. відбуваються у фінансовому обліку українських підприємств згідно із Законом “Про бухгалтерський облік і фінансову звітність в Україні” запропоновано класифікувати фінансові ризики відповідно до видів господарської діяльності. Особливе місце в класифікації належить ризику втрати платоспроможності. По-перше, він носить комплексний характер, пронизує всі сфери господарської діяльності підприємства, по-друге, через присутність в операційній діяльності є постійним.

Причини виникнення фінансових ризиків запропоновано поділяти на передбачувані й непередбачувані, зовнішні та внутрішні. Внутрішні поділяються на попередні, що діють на етапі прийняття управлінських рішень, і подальші, дія яких проявляється в процесі господарської діяльності.

Враховуючи складний, комплексний характер ризику втрати платоспроможності його можна оцінити лише якісно, до того ж опосередковано за допомогою аналітичного методу. Суть методу полягає у тому, що відповідно до результатів аналізу платоспроможності

підприємства встановлюється рівень ризику: при високій платоспроможності ризик є прийнятним, при низькій – критичним, а в окремих випадках – катастрофічним.

У другому розділі **“Вибір та обґрунтування методів дослідження”** обґрунтована доцільність дослідження ризику втрати платоспроможності автобусних підприємств, обрано метод зниження ризику, розроблена загальна методика дослідження, обґрунтовані методи планування руху грошових коштів.

Для оцінки ризику втрати платоспроможності автобусних підприємств запропонована система показників, яка враховує особливості їх роботи, а саме: домінуючий характер готівкових розрахунків із клієнтами, невеликий строк обороту дебіторської заборгованості, що суттєво менший за нормативний, фінансування діяльності з місцевих бюджетів. Результати аналізу показників платоспроможності автобусних підприємств м. Києва засвідчили про критичний, а подекуди і катастрофічний рівень ризику. Недостатність грошових надходжень, використання амортизаційних відрахувань для фінансування основної, а не інвестиційної діяльності, унеможлиблює необхідне оновлення автобусного парку, підтримання його в належному технічному стані, що суттєво знижує якість обслуговування пасажирів.

На підприємствах відсутня система управління фінансовими ризиками, в тому числі ризиком втрати платоспроможності. Управління платоспроможністю зводиться до обґрунтування розміру дотації з місцевого бюджету методами, що використовувалися за часів адміністративно-командної економіки, і не враховують особливості сучасних економічних відносин.

Детальний аналіз існуючих методів зниження фінансових ризиків дозволив зробити висновок про доцільність використання попереджувачих методів, а саме методу бюджетування, для зниження ризику втрати платоспроможності. У даному випадку мова йде про бюджет руху грошових коштів. Бюджет розробляється на рік із розподілом по місяцях і дозволяє за даними прогнозу грошових надходжень і виплат визначити надлишок або нестачу коштів для фінансування господарської діяльності підприємства, тобто чистий грошовий потік кожного місяця. Для періодів із від’ємним значенням потоку необхідно передбачити зовнішнє фінансування, яке може здійснюватися шляхом запозичення коштів у кредиторів чи залучення їх у інвесторів. Збільшення частки запозичених джерел призводить до погіршення платоспроможності. Отже, завдання полягає у тому, щоб віднайти таке співвідношення між запозиченими й власними джерелами фінансування від’ємного чистого грошового потоку, яке б забезпечувало прийнятний рівень ризику втрати платоспроможності.

В основу загальної методики дослідження покладено системний підхід. Відповідно до його вимог проведено обґрунтування методів планування руху грошових коштів. Враховуючи те, що величини доходів та витрат операційної діяльності, які є базою для визначення грошових надходжень і виплат, являються випадковими величинами, при їх плануванні доцільно скористатися методом статистичних випробувань. Окрім зазначеного методу, при складанні бюджету руху грошових коштів використано балансовий метод, а для планування окремих показників – аналітично-розрахунковий метод.

У третьому розділі **“Розробка моделі планування руху грошових коштів як складової системи управління фінансовими ризиками на автобусних підприємствах”** обґрунтовані критерії прийняття рішень, досліджені сезонні коливання на автобусних перевезеннях, викладено процес моделювання руху грошових коштів.

В якості критерію прийняття рішення стосовно структури джерел фінансування від’ємного чистого грошового потоку запропоновано коефіцієнт поточної ліквідності як комплексний показник фінансового стану підприємства:

по-перше, він характеризує рівень можливостей погашення поточ-

них боргів. При $K_{пл} > 1$ підприємство може погасити борги протягом строку операційного циклу. Якщо, ж $K_{пл} < 1$, то такі можливості стають обмеженими і ризик платоспроможності суттєво зростає;

по-друге, значення коефіцієнта вказує на рівень фінансової стійкості підприємств, а отже, можливості погашення боргів у майбутньому. При $K_{пл} = 1$ необоротні активи повністю покриваються власними джерелами; при $K_{пл} > 1$ ними фінансуються також оборотні активи, в першу чергу виробничі запаси. Якщо ж $K_{пл} < 1$, то частина необоротних активів покривається поточними зобов'язаннями і на вимогу кредиторів може бути спрямована на їх погашення, що призведе до катастрофічного рівня ризику втрати платоспроможності.

Для прибуткових автобусних підприємств із високим рівнем платоспроможності мінімальне прийнятне значення коефіцієнта поточної ліквідності становить одиницю. Для збиткових підприємств, де фактичний рівень коефіцієнта менший за одиницю, прийнятне значення його повинно бути не нижчим за досягнутий рівень. При такій умові струк-тура зовнішнього фінансування дефіциту грошових надходжень не погіршить вже досягнутий рівень ризику втрати платоспроможності.

Критерієм ефективності планування руху грошових коштів є: для прибуткових автобусних підприємств – максимум рентабельності чистого доходу, для збиткових, із від'ємним значенням рентабельності, – її мінімальне значення.

Вхідними параметрами розробленої імітаційної моделі являються: параметри статистичних законів розподілу коефіцієнта використання парку (α), питомих: виручки від реалізації послуг (ПВ), змінних витрат матеріалів (ПВМ) та витрат на оплату праці (ПЗП) по сезонах та видах перевезень, показники звітного балансу, звіту про фінансові результати, середня ставка утримань із заробітної плати, ставки податків та обов'язкових платежів, строки виплати заробітної плати та розрахунків з бюджетом і позабюджетними фондами, компенсаційний залишок грошових коштів на поточних рахунках підприємства в комерційних банках. В якості бази для розрахунку питомих показників виручки й витрат використано показник “автомобіле-місце-дні у роботі”.

Необхідність планування вхідних параметрів за сезонами підтверджують результати дослідження сезонних коливань у їх динаміці за допомогою рядів Фур'є. Аналіз значень середнього квадратичного відхилення індексів сезонності від 100 % засвідчив, що сезонні коливання необхідно враховувати при побудові законів розподілу питомих: виручки – на всіх видах перевезень, витрат матеріалів – на всіх видах, окрім приміських, а витрат по оплаті праці – на міжміських та погодинних перевезеннях. В динаміці коефіцієнта використання парку сезонність не виявлена.

Параметрами, що управляються, є: індекс інфляції (I) та автомобіле-місткість парку (A_q).

Зміни річного індексу інфляції дозволять моделювати різні варіанти інфляційних очікувань, а отже, систематичних ризиків, що впливають на фінансові показники діяльності підприємства. Через параметр “автомобіле-місткість парку” моделюються різні інвестиційні стратегії покращення стану автобусного парку. Вибір рухомого складу в якості об'єкта інвестування зумовлений наступними причинами:

по-перше, рухомий склад займає найбільшу частку у структурі основних засобів – до 80 %;

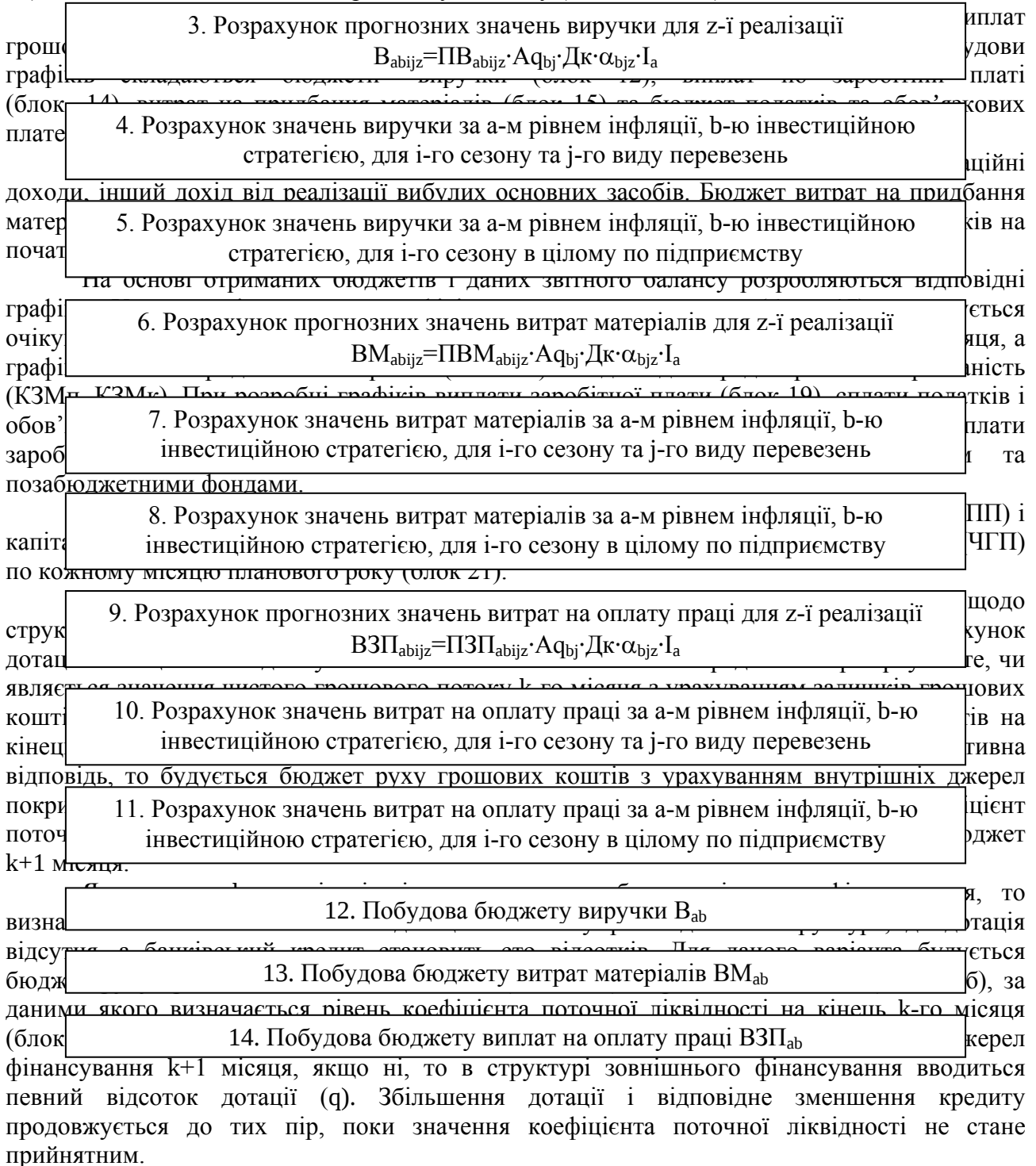
по-друге, це найбільш зношена частина фондів – коефіцієнт зносу у середньому по автобусних підприємствах становить більше 75 %;

по-третє, інтенсивність експлуатації автобусів визначає основні обсяги грошових надходжень.

Вихідними параметрами являються чистий грошовий потік і структура зовнішніх джерел фінансування нестачі грошових надходжень.

Укрупнена блок-схема процесу моделювання бюджету руху грошових коштів наведена на рис. Моделювання здійснюється у три етапи.

На першому (блоки 3-11) моделюються доходи від основної діяльності, змінні витрати матеріалів та на оплату праці по сезонах. Для цього першочергово формується вхідний потік перемінних за побудованими законами розподілу (блок 2). Далі для кожної z-ї реалізації розраховуються виручка (блок 3) і витрати (блоки 6, 9) та за даними t-реалізацій визначаються спочатку загальний обсяг показників по кожному виду перевезень (блоки 4, 7, 10), а далі – за сезонами по підприємству в цілому (блоки 5, 8, 11).



1. Введення вхідних
даних

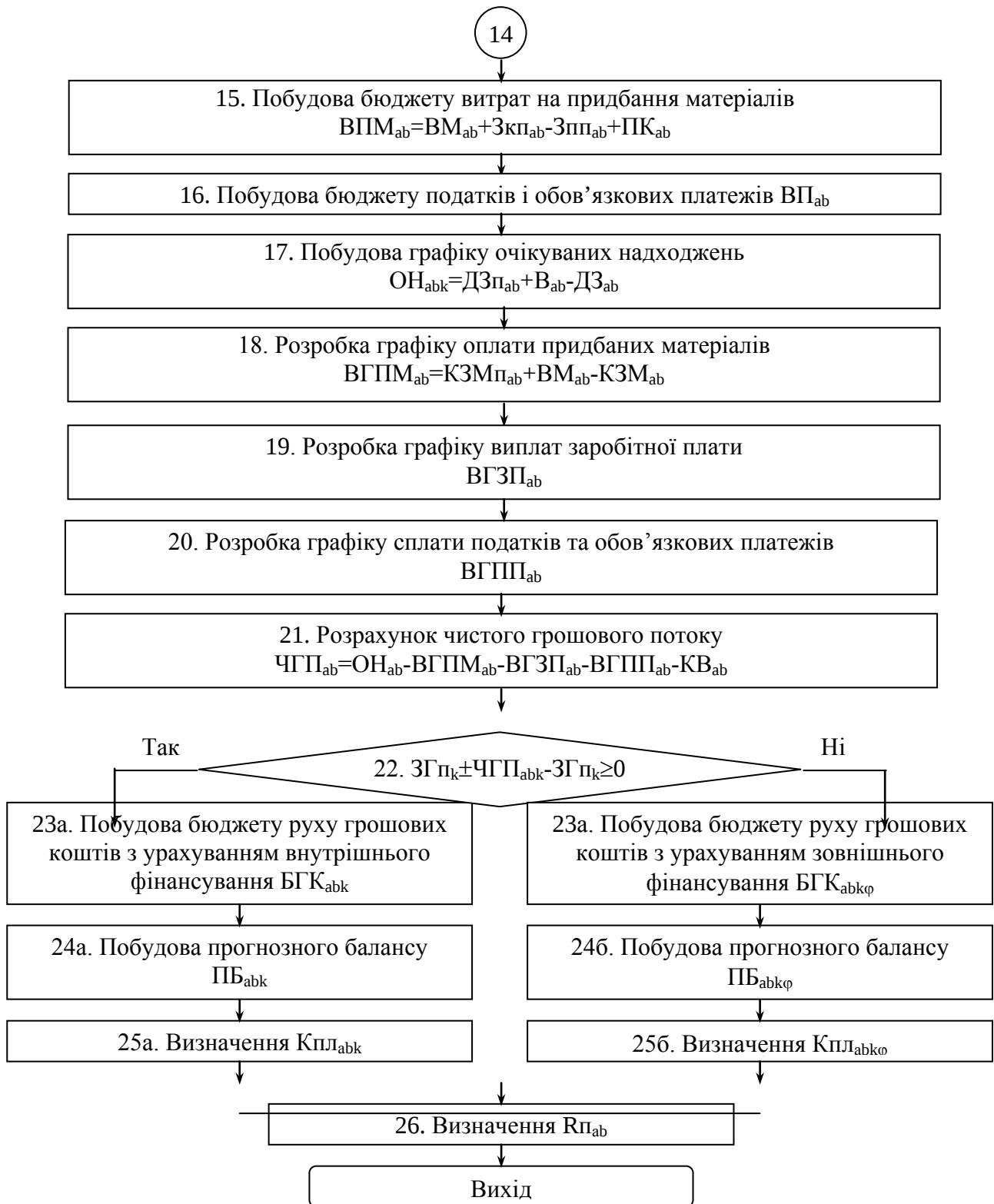


Рис. Укрупнена блок-схема розробки бюджету руху грошових коштів

За підсумками моделювання розраховується рентабельність чистого доходу, яку забезпечує розроблений варіант бюджету (блок 26).

У четвертому розділі “Оцінка результатів моделювання бюджету руху грошових коштів” обґрунтовано вибір об’єкта для проведення експерименту, параметри статистичних законів розподілу вхідних перемінних, наведені результати моделювання чистого грошового потоку, структури зовнішнього фінансування бюджетного дефіциту. Експеримент проводився за даними автобусного парку № 7 комунального підприємства “Київпастрас”, яке здійснює всі види перевезень. Воно, як і більшість інших, є збитковим, тобто характерним для сукупності пасажирських автобусних підприємств. Однак провести повністю експеримент за даними цього підприємства було неможливо через відсутність достатньої їх кількості для побудови законів розподілу вхідних параметрів. База даних розширена за рахунок приєднання до показників роботи підприємства № 7 інформації інших автобусних підприємств, які за видами перевезень утворюють однорідні групи. Оцінка ступеня однорідності груп здійснювалася за допомогою апарату типологічних угруповань. В якості критерію однорідності використано t-критерій Ст’юдента.

Далі були визначені параметри статистичних законів розподілу питомих значень виручки, змінних витрат матеріалів та витрат на оплату праці, а також коефіцієнта використання парку за видами перевезень та сезонами. При цьому враховано, що вхідні параметри варіюють під впливом великої кількості незалежно діючих випадкових факторів. За таких умов відповідно до центральної граничної теореми Ляпунова можна передбачити нормальний закон їх розподілу. Окрім цього закону, були розглянуті логарифмічно нормальний розподіл та розподіл Шарльє як такі, що близькі до нормального. Для відбору найбільш прийняттого закону розподілу кожного з вхідних параметрів використані критерії згоди Пірсона, Колмогорова, Романовського та Ястремського.

Моделювання бюджету руху грошових коштів здійснювалося у середовищі Microsoft Excel. При розробці варіантів бюджету на 2001 р. вплив інфляційних процесів розглядався при таких значеннях річного індексу інфляції: 6 % – мінімальне, 9 % – найбільш ймовірне та 15 % – максимальне. Вибір саме цих значень обумовили результати проведеного аналізу тенденції динаміки індексу інфляції в Україні протягом 1998÷2000 рр. та прогноз на 2001 р. Розглядалися такі інвестиційні стратегії: оновлення парку рухомого складу, його поповнення, скорочення і незмінна кількість. Причому, кожна з перших трьох стратегій передбачала такі варіанти: змінюється 5, 10, 15 і 20 % загальної кількості рухомого складу. Чисельність реалізацій для моделювання вхідних параметрів становила 1824.

Результати експерименту показали, що діяльність автобусних підприємств як та, що охоплює операційну та інвестиційну, так і та, що обмежується операційною діяльністю, вимагає зовнішнього фінансування. Доведено, що вплив інфляційних процесів на чистий грошовий потік при річному індексі інфляції до 15 % є помірним. Так, приріст від’ємного ЧГП при підвищенні річного індексу інфляції від 6 % до 15 % становить у середньому 3,5 %.

Стратегії оновлення й поповнення рухомого складу порівняно зі стратегіями скорочення і незмінної його кількості відчутно зменшують від’ємний ЧГП від операційної діяльності. Наприклад, при дев’ятивідсотковому рівні річного індексу інфляції і 10 % оновленні парку автобусів потік скорочується у 2,1 рази. Це пояснюється, з одного боку, збільшенням доходу завдяки зменшенню простоїв автобусів у технічному обслуговуванні та ремонті, з іншого, скороченням матеріальних витрат на експлуатацію нових автобусів.

Виявлено обернену залежність між рівнем інвестиційної активності підприємства й від’ємним чистим грошовим потоком від операційної діяльності: від’ємне значення ЧГП при оновленні парку рухомого складу на 5 % перетворюється у позитивне, коли частка оновлення парку зростає до 20 %.

Результати порівняння стратегій скорочення рухомого складу на 5 % і незмінної його кількості засвідчили, що річний від’ємний чистий грошовий потік для стратегії незмінної кількості автобусів менший. Коли ж парк скорочується на 10 % і більше, тенденція

змінюється: стратегія скорочення рухомого складу забезпечує дещо менший від'ємний ЧГП через економію витрат на ремонт старих автобусів.

Аналіз результатів моделювання оптимальної структури джерел фінансування від'ємного чистого грошового потоку вказує на те, що стратегія оновлення парку рухомого складу вимагає більшої частки дотації порівняно зі стратегією поповнення парку. Так, при дев'ятивідсотковому рівні річного індексу інфляції частка дотації за стратегією оновлення становить 67,8 %, а стратегією поповнення – 59,6 %. Однак частка дотації у структурі джерел фінансування операційної діяльності за стратегією оновлення є меншою порівняно зі стратегією поповнення: відповідно 45,5 % і 51,0 %. Ці значення майже на 30 % менші, порівняно зі стратегіями незмінної кількості рухомого складу та її скорочення.

Відчутно зменшується частка дотації на фінансування операційної діяльності при збільшенні інвестиційної активності підприємства: з 50,4 % при оновленні 5 % рухомого складу до 28,8 % – 20 % парку. Що стосується стратегії скорочення, то його інтенсивність суттєво не впливає на питому вагу дотацій: коефіцієнт варіації показника становить лише 0,2 %, в той час як для стратегії поповнення – 5,7 %, оновлення – 6,0 %.

В роботі досліджено, в якій мірі зменшиться ризик втрати платоспроможності і відповідно підвищиться коефіцієнт поточної ліквідності при стовідсотковому фінансуванні дефіциту грошових надходжень із місцевого бюджету. Результати моделювання вказують на різке підвищення коефіцієнта поточної ліквідності. Так, при стратегії оновлення рухомого складу, значення коефіцієнта зростає майже на 60 %, при поповненні – на 63 %, а скороченні – 54 %. Крім того, слід зазначити, що при оновленні та поповненні парку рухомого складу залежність коефіцієнта поточної ліквідності від інвестиційної активності підприємства є прямою, а при скороченні парку вона стає оберненою. Причому, для стратегії поповнення залежність є більш тісною.

Якщо, ж підприємство взагалі не отримує бюджетних дотацій, то рівень коефіцієнта поточної ліквідності суттєво знижуватиметься при обранні підприємством будь якої інвестиційної стратегії.

За умови оптимальної структури зовнішніх джерел фінансування, від'ємне значення показника рентабельності чистого доходу порівняно з його фактичним рівнем зменшується, навіть при скороченні парку. Найбільше зменшення показника забезпечує стратегія поповнення парку: при 20 % поповненні рентабельність скорочується на 22,9 %. Дещо в меншій мірі покращує показник стратегія оновлення – на 22,0 %.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі наведене теоретичне узагальнення та нове вирішення наукової задачі, що полягає у розробці системи планування руху грошових коштів, матеріалізованої у відповідній імітаційній моделі, практичне використання якої створює передумови для зменшення ризику втрати платоспроможності автобусних підприємств до прийняттого рівня.

За результатами проведеного дослідження зроблені наступні висновки і пропозиції:

1. Через збитковість, нецільове використання основного джерела фінансування інвестиційної діяльності – амортизаційних відрахувань – більшість автобусних підприємств знаходяться під значним впливом ризику втрати ними платоспроможності. Незважаючи на таке становище, ризик не являється об'єктом управління на підприємствах. Наукова проблема створення систем управління фінансовими ризиками залишається слабо структурованою.

2. Фінансові ризики доцільно розглядати як невизначеність, пов'язану із залученням і використанням джерел фінансування операційної та інвестиційної діяльності підприємства. Класифікація ризиків за видами господарської діяльності засвідчила, що ризик

втрати платоспроможності пронизує всі її сфери, а отже, носить комплексний, постійний характер.

3. Через комплексний характер ризику втрати платоспроможності його можна оцінити лише опосередковано за допомогою аналітичного методу. Запропонована система показників платоспроможності автобусних підприємств, яка враховує, що (а) в структурі розрахунків за транспортні послуги домінують готівкові розрахунки; (б) строк обороту дебіторської заборгованості за послуги є незначним; (в) ефективність роботи підприємств визначає обсяг дотацій з місцевого бюджету.

4. Ефективним попереджувальним методом зниження ризику втрати платоспроможності є бюджетування, що забезпечує відповідність грошових виплат грошовим надходженням, в т.ч. із зовнішніх джерел, охоплює всі види господарської діяльності, тобто відповідає особливостям цього виду фінансового ризику.

5. Розроблена модель планування руху грошових коштів враховує ймовірнісний характер формування показників діяльності автобусних підприємств, різні інвестиційні стратегії, рівень інвестиційної активності підприємства, вплив зовнішніх систематичних ризиків у вигляді інфляційних очікувань. Модель дозволяє визначити оптимальну структуру зовнішніх джерел фінансування від'ємного чистого грошового потоку для різних варіантів плану руху грошових коштів.

6. Оптимізація структури зовнішніх джерел фінансування дефіциту грошових надходжень за критерієм прийнятного рівня ризику втрати платоспроможності удосконалює порядок визначення обсягів дотацій із місцевого бюджету, підвищує рівень їх обґрунтованості.

7. Результати експерименту, проведеного за допомогою імітаційної моделі, довели, що:

- ✓ при оптимальній структурі джерел фінансування від'ємного чистого грошового потоку інвестиційна діяльність по оновленню рухомого складу вимагає більшого обсягу дотацій, аніж по його поповненню;
- ✓ порівняно зі стратегіями скорочення і незмінної кількості рухомого складу, капітальні інвестиції на оновлення і поповнення автобусного парку майже у 2,5 рази скорочують потребу у зовнішньому фінансуванні операційної діяльності, в т. ч. за рахунок дотацій;
- ✓ чим активнішою є інвестиційна діяльність підприємства, тим вона забезпечує менший від'ємний чистий грошовий потік від операційної діяльності і меншу потребу у її фінансуванні із місцевого бюджету;
- ✓ бюджетне фінансування стратегій оновлення й поповнення автобусного парку більш ніж на 25 % скорочує частку дотацій для фінансування операційної діяльності порівняно зі стратегіями скорочення і незмінної кількості рухомого складу;
- ✓ інтенсивність скорочення рухомого складу практично не впливає на структуру зовнішніх джерел фінансування. Одночасно, ця стратегія при скороченні рухомого складу на 10 % і більше забезпечує менший від'ємний чистий грошовий потік, аніж стратегія незмінної його кількості;
- ✓ при оптимальній структурі зовнішнього фінансування від'ємне значення рентабельності чистого доходу АП скорочується більш ніж на 10 %. При цьому найбільше зменшення показника забезпечує стратегія поповнення рухомого складу.

8. Практичне використання розробленої моделі дозволяє автобусним підприємствам створити систему неперервного планування руху грошових коштів, розробляти багатоваріантні плани-замовлення на отримання дотацій із місцевого бюджету для фінансування операційної та інвестиційної діяльності, які б забезпечили прийнятний

рівень фінансових ризиків, ефективну роботу підприємств та підвищили якість обслуговування пасажирів. Обґрунтованість планів-замовлень у свою чергу покращує бюджетний процес на рівні місцевих органів влади.

9. Розроблені рекомендації щодо планування руху грошових коштів можуть стати складовою комплексної системи управління фінансовими ризиками не тільки на підприємствах пасажирського, а й інших видів транспорту.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Бідняк М.Н., Чеснакова В.В. Управління фінансовими ризиками на підприємствах автомобільного транспорту. // Вісник / Збірник наукових праць Національного транспортного університету та Транспортної академії України. – К., РВВ НТУ, 2000. – Випуск 4. – С. 253-257.
2. Чеснакова В.В. Вплив структури фінансування від'ємного чистого грошового потоку на ризик платоспроможності в умовах пасажирських автобусних АТП. // Системні методи керування, технологія та організація виробництва, ремонту і експлуатації автомобілів: Зб. наук. пр. / Редкол.: В.Є. Канарчук (голов. ред) та інші. – Київ, НТУ, ТАУ, 1995 – Вип. 14 – 2002. – С. 109-111.
3. Чеснакова В.В. Компенсація ризику втрати абсолютної ліквідності в умовах пасажирських автотранспортних підприємств. // Системні методи керування, технологія та організація виробництва, ремонту і експлуатація автомобілів: Збірник наукових праць. Вип. 6. – К.: УТУ, ТАУ, 1999. – С. 126-129.
4. Чеснакова В.В. Моделювання бюджету руху грошових коштів у результаті операційної діяльності на пасажирських автотранспортних підприємствах. // Моделювання та інформаційні системи в економіці: Міжвідом. наук. зб. Заснов. у 1965 р. Вип. 67 / Відп. ред. М.Г. Твердохліб. – К.: КНЕУ, 2002. – С. 133-141.
5. Чеснакова В.В. Оцінка ризику ліквідності автотранспортних підприємств. // Системні методи керування, технологія та організація виробництва, ремонту і експлуатація автомобілів: Збірник наукових праць. Вип 5. – К.: УТУ, ТАУ, 1998. – С. 104-105.
6. Чеснакова В.В. Проблеми управління фінансовими ризиками на пасажирських перевезеннях. // Проблеми науки: Міжгалузевий науково-технічний журнал. Заснов. у 1997 р. Вип. 6 / Відп. ред. В.П. Семиноженко. – К.: Київ ЦНТЕІ, ІДПІН ім Г.М. Доброва НАНУ, 2002. – С. 56-58.
7. Чеснакова В.В. Фінансові аспекти діяльності пасажирських автотранспортних підприємств у сучасних умовах. // Ризикологія в економіці та підприємстві. Збірник наукових праць за матеріалами міжнародної науково-практичної конференції (27-28 березня 2001 року). – К.: КНЕУ, Академія ДПС України, 2001. – С. 420-421.

АНОТАЦІЇ

Масалітіна В.В. Планування руху грошових коштів у системі управління фінансовими ризиками. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.06.01 – економіка, організація та управління підприємствами. Національний транспортний університет, Київ, 2002.

Дисертація присвячена розробці системи планування руху грошових коштів для створення передумов зниження ризику втрати платоспроможності автобусних підприємств. Розроблена імітаційна модель планування дозволяє (а) визначити таку структуру зовнішніх джерел фінансування від'ємного чистого грошового потоку, яка б відповідала прийнятному

рівню ризику втрати платоспроможності, (б) отримати обґрунтовані багатоваріантні плани-замовлення на фінансування.

Ключові слова: ризик втрати платоспроможності, система планування руху грошових коштів, імітаційна модель, структура фінансування від'ємного чистого грошового потоку, прийнятний ризик, дотація.

Масалитина В.В. Планирование движения денежных средств в системе управления финансовыми рисками. – Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.06.01 – экономика, организация и управление предприятиями. Национальный транспортный университет, Киев, 2002.

Диссертация посвящена разработке системы планирования движения денежных средств как упреждающего метода снижения риска потери платежеспособности автобусными предприятиями. В работе предложена классификация финансовых рисков в зависимости от видов хозяйственной деятельности предприятия. Выявлено, что риск потери платежеспособности занимает особое место в системе финансовых рисков:

во-первых, он носит комплексный характер, пронизывает все сферы хозяйственной деятельности;

во-вторых, является постоянным, поскольку присущ текущей операционной деятельности предприятия.

Для оценки риска предложен аналитический метод, позволяющий качественно оценить его уровень: при высокой платежеспособности предприятия риск является приемлемым, при низкой – критическим, а в отдельных случаях – катастрофическим. Установлено, что из-за убыточности, нецелевого использования амортизационных отчислений на большинстве автобусных предприятий риск имеет критический уровень. Несмотря на такое положение, он не является объектом управления.

Для снижения риска потери платежеспособности обоснована целесообразность использования метода бюджетирования. Он позволяет, исходя из данных прогноза денежных поступлений и выплат, определить избыток или недостаток денежных средств для финансирования хозяйственной деятельности предприятия. Для периодов с отрицательным денежным потоком определяется оптимальная структура внешних источников его финансирования, которая обеспечивает приемлемый уровень риска потери платежеспособности.

В основу общей методики исследования положен системный подход. При построении бюджета движения денежных средств использован метод статистических испытаний, балансовый и аналитически-расчетный как такие, которые соответствуют особенностям рыночных отношений. В качестве критерия принятия решения относительно структуры источников финансирования бюджетного дефицита предложен коэффициент текущей ликвидности – комплексный показатель финансового состояния предприятия, характеризующий возможности погашения текущих и будущих долгов; критерий эффективности планирования движения денежных средств для прибыльных автобусных предприятий – максимум рентабельности чистого дохода, для убыточных с отрицательным значением рентабельности – ее минимальное значение.

В диссертации разработана имитационная модель планирования движения денежных средств, учитывающая особенности пассажирского автомобильного транспорта. Основными входящими параметрами модели являются: законы распределения коэффициента использования парка, удельных выручки от реализации услуг, переменных расходов материалов и на оплату труда по сезонам и видам перевозок. Управляемые параметры – индекс инфляции и автомобиле-вместимость парка автобусов. Изменение годового индекса инфляции позволяет моделировать внешние систематические риски, влияющие на

деятельность предприятий. С помощью показателя “автомобиле-вместимость” моделируются разные инвестиционные стратегии улучшения состояния автобусного парка. Выходящими параметрами являются чистый денежный поток и структура внешних источников финансирования недостатка денежных поступлений. Бюджет моделируется в три этапа. На первом рассчитываются доходы и переменные расходы по сезонам. На втором этапе составляются графики поступления и использования денежных средств по месяцам планового периода на основании данных бюджетов выручки, расходов на приобретение материалов, выплату заработной платы, бюджета налогов и обязательных платежей. Последним этапом моделирования является определение оптимальной структуры внешних источников финансирования отрицательного чистого денежного потока за счет дотаций из местного бюджета и банковских кредитов.

Результаты эксперимента показали, что капитальные инвестиции на обновление и расширение парка автобусов почти в 2,5 раза уменьшают потребность во внешнем финансировании операционной деятельности, в т.ч. за счет дотаций, по сравнению со стратегиями сокращения и неизменного количества подвижного состава, обеспечивая при этом приемлемый уровень риска потери платежеспособности. При оптимальной структуре внешнего финансирования бюджетного дефицита отрицательное значение рентабельности чистого дохода уменьшается более чем на 10 %.

Разработанные рекомендации по планированию движения денежных средств могут стать составляющей комплексной системы управления финансовыми рисками на предприятиях всех видов транспорта.

Ключевые слова: риск потери платежеспособности, система планирования движения денежных средств, имитационная модель, структура финансирования отрицательного чистого денежного потока, приемлемый риск, дотация.

Masalitina V.V. Planning of motion of the cash in the financial risks management system. – Manuscript.

The dissertation for a scientific degree of the candidate of economic sciences on a speciality 08.06.01 – economics, organization and management of enterprises – National Transport University, Kyiv, 2002.

The dissertation is devoted develop to motion means of the cash planning system as insolvency risk degression method by bus enterprises. The developed imitation model of planning allows to determine such a structure of the external sources of funds of the negative cash flow which a admissible insolvency risk level secure, substantiation multy-variants receive from the bus enterprises on subsidi from the local budget their activity.

Key words: insolvency risk, motion means of the cash planning system, imitation model, negative cash flow financing of structure, admissible risk, subsidi.