УДК 336.221
JEL Classification D810, G390

Евеліна Соколова, к.е.н., доц.
(доцент каф. «Фінанси і кредит», Державний університет інфраструктури та технологій)
ORCID ID 0000-0002-0207-6303
Світлана Пінчук, к.е.н.
(доцент каф. «Фінанси і кредит», Державний університет інфраструктури та технологій)
ORCID ID 0000-0001-5456-6403

ОЦІНКА РІВНЯ ФІНАНСОВОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

В умовах нестабільного зовнішнього середовища та активних процесів реформування актуальним для економічних суб'єктів стає необхідність оцінки рівня його фінансової безпеки з метою запобігання негативних тенденцій подальшого розвитку й поглиблення кризових явищ і загроз у фінансово-економічній діяльності. Стаття присвячена дослідженню теоретичних аспектів сутності фінансової безпеки підприємства, групуванню та узагальненню основних чинників впливу, оцінці рівня фінансової безпеки ПАТ «Укрзалізниця», виявленню кризових процесів у діяльності товариства та визначенню тенденцій подальшого розвитку з урахуванням особливостей функціонування залізничного транспорту України. Для оцінки рівня фінансової безпеки, діагностики кризового стану, прогнозування та попередження банкрутства підприємства застосовано модель фінансової стратегії, яка побудована на основі економіко-математичних методів оптимізації ключових показників діяльності суб'єкта господарювання.

У результаті проведеного аналізу фінансово-економічної діяльності ПАТ «Укрзалізниця» у 2015 – 2017 рр. визначено, що підприємство може бути віднесено до групи таких, що знаходяться в стані кризи. Розробка й впровадження комплексної програми фінансово-економічного оздоровлення дозволить уникнути поглиблення кризи та банкрутства і перейти у групу підприємств зі станом нестійкої рівноваги.

***Ключові слова**: фінансова безпека, підприємство, чинники, криза, залізничний транспорт, оздоровлення.*

Постановка проблеми. Недостатня увага до проблем фінансової безпеки, її оцінки та забезпечення належного рівня в умовах нестабільного та динамічного

© Соколова Е., Пінчук С., 2018

розвитку ринкової економіки України може призвести до втрати фінансової стійкості та незалежності підприємства й навіть його банкрутства.

Система оцінки рівня фінансової безпеки на даний час не має завершеного рішення, вона повинна включати кількісні та якісні показники, з визначенням їх граничного значення, що дозволить ідентифікувати загрози та небезпеки підприємства та розробити й впровадити дієві заходи для їх своєчасного усунення.

Дослідження оптимального рівня фінансової безпеки на підприємствах залізничного транспорту, оцінка негативних чинників, що сприятимуть попередженню та виявленню будь-яких загроз стабільному функціонуванню підприємства є особливо актуальним для розробки системи раннього реагування та подолання кризових явищ в своїй діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми фінансової безпеки активно досліджувались світовими та вітчизняними науковцями, серед яких варто назвати Амосова О., Бланка І., Білик М., Барановського О., Колесникову Н., Лаврову Ю., Матвійчик Л., Михайличенко К., Могиліну Л., Сусіденко О., Терещенко О. тощо [1-3, 5-6, 13].

Незважаючи на велику численність наукових праць, присвячених питанням оцінки та розробки забезпечення фінансової безпеки підприємств, визначені напрями дослідження залишаються недостатньо опрацьованими для підприємств залізничного транспорту України.

Метою статті є визначення сутності, чинників, показників та особливостей оцінки рівня фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту України.

Виклад основного матеріалу. Фінансову безпеку доцільно розглядати як окремий напрямок управлінської діяльності щодо мінімізації фінансових загроз підприємству, формування системи попереджувальних заходів щодо заподіяння шкоди суб'єктам господарювання, уникнення та ліквідація настання негативних наслідків та сприяння стабільного та ефективного функціонування.

Фінансова безпека є найбільш вразливим складовим елементом економічної безпеки, тому слід приділяти значну увагу системі чинників під впливом яких і формується діяльність підприємства та аналіз яких надасть можливість вчасно виявити «слабкі місця», уникнути загроз і кризових ситуацій. Група зовнішніх чинників для залізничних підприємств формується на: (1) мегарівні – це такі як географічне розташування України, наявність та розвиток транзитних шляхів, інтеграційні процеси, рівень зовнішньоекономічних зв'язків та співробітництва; (2) макрорівні – соціально-економічна та політична ситуація в країні, інвестиційна привабливість, кон'юнктура фінансового та валютного ринків, корумпованість та рівень криміналізації суспільства; (3) мезорівні – неефективний менеджмент, відсутність чіткої фінансової стратегії, недосконала система фінансового планування, відсутність жорсткого контролю над фінансовими потоками тощо. Внутрішні чинники фінансової безпеки підприємства залізничного транспорту здебільшого можуть бути оцінені кількісно і включають такі показники: прибутковість та рентабельність, платоспроможність, показники ліквідності, фінансової автономії, забезпеченість власними оборотними засобами, співвідношення дебіторської та кредиторської заборгованості, рівень фінансової залежності тощо. Оцінку рівня фінансової безпеки доцільно проводити у математичному вигляді, використовуючи сукупність кількісних і якісних показників, що надасть можливість наочно продемонструвати наявні загрози

(критичні значення) та від яких залежить рівень безпеки транспортних підприємств і їх стабільне функціонування.

Враховуючи масштаби функціонування ПрАТ «Українська залізниця», варто максимально дослідити фактори загроз фінансовій безпеці для одержання об'єктивної картини всіх можливих чинників та загроз на функціонування організації, це вимагає доступу до достовірної інформації про діяльність усієї системи залізничного транспорту, який є обмеженим, тому пропонується використати простішу методику, але не менш ефективну.

Для оцінки рівня фінансової безпеки та діагностики кризового стану підприємств залізничного транспорту, прогнозування та попередження банкрутства підприємства з урахуванням тенденцій розвитку, пропонується застосувати модель фінансової стратегії, розроблену Одінцовим Б. і Хім'як В., що побудована на основі економіко-математичних методів оптимізації ключових показників діяльності суб'єкта господарювання [8].

При дослідженні стану фінансового-економічної діяльності ПАТ «Українська залізниця» (з 2018 року АТ «Українська залізниця») можна обрати такі показники (критерії), яким присвоюється певна вага шляхом експертної оцінки: тенденція прибутковості підприємства – 0,3; тенденція обсягу реалізації продукції, робіт та послуг – 0,35; тенденція ефективності використання виробничого потенціалу – 0,20; забезпечення власними оборотними коштами – 0,15; рівень фінансової платоспроможності – 0,50; рівень фінансової незалежності – 0,35; тенденція дебіторської та кредиторської заборгованості – 0,15.

Сума всіх критеріїв економічної діяльності підприємства дорівнюватиме одиниці і сума критеріїв фінансової діяльності також дорівнює одиниці. Слід зазначити, що перші чотири критерії стосуються економічної, решта – фінансової діяльності підприємства.

Оцінка всіх критеріїв поділяється на чотири класи:

A – 5 балів («значні позитивні зміни»);

B – 4 бали («помірні позитивні зміни»);

C – 3 бали («незначні позитивні зміни») ;

D – 2 бали («негативні зміни»).

Дослідження тенденцій прибутковості відбувається на основі розрахунку показника рентабельності активів (капіталу) за чистим прибутком, для визначення динаміки обсягу реалізованої продукції, робіт та послуг доцільно прийняти показник оборотності активів. Якщо значення розрахованого показника змінилися в межах 10 %, то можна це прийняти, як «незначні позитивні зміни», тобто позицію «С». Для визначення тенденції зміни ефективності використання виробничого потенціалу використовується показник рентабельності виробничого потенціалу. Оцінювання цього критерію аналогічне до оцінки тенденцій прибутковості підприємства з урахуванням величини різниці значення показника у 5% [4].

Віднесення до інших класів залежить від темпів зміни показника та терміну протягом якого ці зміни відбуваються.

Оцінка економічної діяльності підприємства подана в табл. 1.

Розраховані оцінки економічної діяльності дають змогу визначити групу до якої належить підприємство (групи диференціюються відносно ступеня ймовірності настання кризи):

Група 1 (успіх) – 4,5 – 5,0 балів,
Група 2 (стійка рівновага) – 3,75 – 4,49 балів,
Група 3 (нестійка рівновага) – 3,0 – 3,74 балів,
Група 4 (криза) – 2,0 – 2,99 балів.

Таблиця 1. **Оцінка економічної діяльності ПАТ «Українська залізниця» у 2015-2017 рр.**

Оціночний напрям, показники	Коефіцієнт вагомості	Бали за роками			Оцінка діяльності за роками		
		2015	2016	2017	2015	2016	2016
1. Тенденція прибутковості підприємства	0,3	2	2	3	0,6	0,6	0,9
2. Тенденція обсягу реалізації продукції	0,35	3	3	3	1,05	1,05	1,05
3. Тенденція ефективності використання виробничого потенціалу	0,20	2	2	3	0,4	0,4	0,6
4. Забезпечення власними оборотними коштами	0,15	2	2	2	0,3	0,3	0,3
Всього	1,0	-	-	-	2,35	2,35	2,85

Джерело: розраховано на основі даних [9]

Таким чином, за своєю економічною діяльністю ПАТ «Українська залізниця» у 2015 – 2017 рр. може бути віднесено до групи 4 (криза), оскільки, у цей період даний вид діяльності оцінюється у 2,35 у 2015-2016 рр. та 2,85 бали у 2017 р. Але у 2017 р. є тенденція руху в напрямі нестійкої рівноваги.

Для критеріїв «рівень фінансової платоспроможності» та «рівень фінансової незалежності» оцінку виставляють на основі додаткового розрахунку основних показників та їх ваги за основними напрямами дослідження (табл. 2).

Таблиця 2. **Оцінка рівнів платоспроможності та фінансової незалежності ПАТ «Українська залізниця» у 2015 – 2017 рр.**

Оціночний показник	Фактичне значення за роками			Критичне значення	Співвідношення фактичного й критичного значення за роками			Коефіцієнтна вагомість	Рівень показників за роками		
	2015	2016	2017		2015	2016	2017		2015	2016	2017
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Рівень платоспроможності	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,385	0,509	0,761

Продовження табл. 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Коефіцієнт поточної ліквідності	0,42	0,54	0,65	2,0	0,21	0,27	0,325	0,5	0,105	0,135	0,163
Коефіцієнт швидкої ліквідності	0,25	0,33	0,61	0,5	0,50	0,66	1,22	0,4	0,2	0,264	0,488
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	0,16	0,22	0,22	0,2	0,80	1,1	1,1	0,1	0,08	0,11	0,11
Рівень фінансової незалеж-ності	-	-	-	-	-	-	-	0,35	0,64	0,638	0,652
Коефіцієнт автономії	0,80	0,79	0,80	0,5	1,6	1,58	1,6	0,4	0,64	0,,632	0,64
Коефіцієнт фінансової заборгова-ності	0,20	0,21	0,20	0,5	0,4	0,42	0,4	0,3	0,12	0,126	0,12
Коефіцієнт мобільності	-0,19	-0,19	-0,18	0,5	-0,38	-0,38	-0,36	0,3	-0,12	-0,12	-0,108

Джерело: розраховано на основі даних [9]

В табл. 3 проведемо оцінку фінансової діяльності ПАТ «Українська залізниця» у аналізованому періоді. За даними таблиці можна зробити висновки, що фінансова діяльність підприємства відноситься також до групи 4 – криза (кількість балів у 2015 році становить 2,35, а у 2016 – 2017 рр. складає 2,85. Хоча підприємство мало задовільний рівень платоспроможності та фінансової незалежності.

Сумуючи оцінки, отримані підприємством за фінансову та економічну діяльність, визначаємо результат фінансово-господарської діяльності за шкалою [15, с. 127]:

Група 1 (успіх) – 9,0 – 10,0 балів,
Група 2 (стійка рівновага) – 7,5 – 8,99 балів,
Група 3 (нестійка рівновага) – 6,0 – 7,49 балів,
Група 4 (криза) – 4,0 – 5,99 балів.

У 2015 році отримуємо 4,7 бали, у 2016 році – 5,2 бали разом від фінансової і економічної діяльності, що відповідає стану кризи. Протягом 2017 року ситуація покращилась. Сума балів від фінансової та економічної діяльності становить 5,7 бали. Тобто, можна сказати, що стан фінансово-економічної діяльності підприємства має тенденцію до нестійкої рівноваги.

При розв'язанні завдання оцінки рівня фінансової безпеки та діагностики фінансово-економічного стану підприємства застосовуються матриці фінансової стратегії, що допомагають спрогнозувати шлях розвитку підприємства на найближчі роки, намітити допустимі межі ризику, виявити поріг можливостей підприємства.

Таблиця 3. **Оцінка фінансової діяльності ПАТ «Українська залізниця» у 2015 – 2017 рр.**

Оціночні показники	Коефіцієнт вагомості	Бали за роками			Оцінка діяльності за роками		
		2015	2016	2017	2015	2016	2017
1. Рівень фінансової платоспроможності	0,50	2	3	3	1	1,5	1,5
2. Рівень фінансової незалежності	0, 35	3	3	3	1,05	1,05	1,05
3. Тенденція дебіторської та кредиторської заборгованості	0, 15	2	2	2	0,3	0,3	0,3
Всього	1,0	-	-	-	2,35	2,85	2,85

Джерело: розраховано на основі даних [9]

На підставі проведеного аналізу тенденцій розвитку підприємства можна зробити висновок, що фінансова діяльність підприємства знаходиться у 2015 – 2017 рр. в стані кризи. Серед основних причин кризового стану ПАТ «Українська залізниця» у 2015 – 2017 рр. можна назвати такі:

1. Виходячи із специфічної ролі залізничного транспорту в економіці країни маємо суттєве скорочення обсягів вантажних та пасажирських перевезень, пов'язане з негативними процесами, що відбуваються в промисловості, складною політичною ситуацію (втрата Україною контролю над окремими територіями та військові дії на сході країни), міграційними та демографічними процесами.

2. Низька якість організації перевізного процесу та надання послуг залізничним транспортом в цілому.

3. Висока частка зношеності основних засобів залізничного транспорту, які не дозволяють доставляти вантажі швидко, без втрат, руйнування частини інфраструктури внаслідок збройного конфлікту на території України.

4. Недоотримання коштів необхідних для покращення результатів діяльності залізничної галузі на реалізацію заходів з оновлення тяглового рухомого складу, технічної та технологічної модернізації.

5. Високі соціальні витрати, що вимагають перевезення пільгових категорій громадян, за заниженими тарифами або безоплатно, без відповідної компенсації з бюджету понесених витрат.

6. Продовження застосування покриття збитків від пасажирських перевезень шляхом прихованого перехресного фінансування за рахунок вантажних перевезень [7].

7. Недосконала тарифна політика через яку Укрзалізниця недоотримує доходи і фактично змушена датувати приватний бізнес.

Отже, можна зробити висновок, що наявна кризова ситуація викликана як загальною економічною кризою в державі, так і недосконалим менеджментом, гальмуванням реального реформування галузі та виваженої маркетингової політики тощо.

Перехід у групу підприємств зі станом нестійкої рівноваги можливий при розробці комплексної системи фінансово-економічного оздоровлення, недопущення поглиблення кризи та омертвіння оборотного капіталу, пошуку грошових коштів для продовження фінансування діяльності підприємства та визначення перспективних напрямів економічної діяльності.

Висновки та пропозиції. В процесі проведеного дослідження було визначено сутність та узагальнено систему чинників впливу на фінансову безпеку підприємства, обрано методику оцінки рівня фінансової безпеки прогнозування та попередження банкрутства підприємств залізничного транспорту з урахуванням тенденцій розвитку, яка базується на застосуванні моделі фінансової стратегії. За результатами здійсненого аналізу тенденцій розвитку підприємства ПАТ «Укрзалізниця» у 2015 – 2017 рр. можна сказати, що підприємство може бути віднесено до групи таких, що знаходяться в стані кризи. Розробка комплексної програми фінансово-економічного оздоровлення дозволить уникнути поглиблення кризи та банкрутства і перейти у групу підприємств зі станом нестійкої рівноваги.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Амосов О. Ю.* Фінансова безпека підприємства в сучасних економічних умовах: теоретичний аспект / О. Ю. Амосов // Проблеми економіки. – 2011. – № 4. – С. 76 – 80.
2. *Бланк И. А.* Управление финансовой безопасностью предприятия / И. А. Бланк. - К.: Эльга, Ника-Центр, 2004. – 784 с.
3. *Білик М. Д.* Роль стабільної діяльності підприємств у їх фінансовій безпеці / М. Д. Білик // Формування ринкових відносин в Україні. – 2008. – № 4 (83). – С 129 – 133.
4. *Важинський Ф. А.* Сутність антикризового фінансового управління підприємством/ Ф. А. Важинський, А. В. Колодійчук // [Електронний ресурс] – 2009. – www.vestnik-econom.mgu.od.ua/
5. *Колесникова Н. М.* Шляхи забезпечення фінансової безпеки підприємства / Н. М. Колесникова // Актуальні питання фінансової безпеки держави: Збірник наукових праць Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «Актуальні питання безпеки фінансової системи держави». – м. Харків, 21 лютого 2014 року. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://univd.edu.ua/general/publishing/konf/finbezpeka/45_kolesnikova.pdf.
6. *Лаврова Ю. В.* Механізм забезпечення фінансової безпеки підприємства / Ю. В. Лаврова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 29. – С 127 – 130.
7. *Михайліченко К. М.* Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі./ К. М. Михайліченко, О. В. Собкевич./ Національний інститут стратегічних досліджень – http://www.niss.gov.ua/articles/1662/
8. *Могиліна Л. А.* Управління фінансовою безпекою підприємств в умовах економічної нестабільності : автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.08 / Л. А. Могиліна. – Суми: ДВНЗ «Українська академія банківської справи Національного банку України», 2015. – 21 с.
9. *Офіційний сайт Державної Служби Статистики* [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/
10. *Пінчук С. С.* Розвиток інтернет-бізнесу в системі забезпечення фінансової безпеки підприємства/ С. С. Пінчук, А. О. Заруцька // Зб. наук. пр. ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління».– Вип. 39 – К.: Вид-во ДЕТУТ, 2017. – С. 253 – 260.
11. *Пилипенко О. В.* Модель фінансової стратегії в антикризовому фінансовому управлінні на підприємстві залізничного транспорту/ О. В. Пилипенко, Соколова Е. О. // Наука й економіка – 2016. – № 26 (42) – С. 68 – 76.
12. *Сусіденко О. В.* Формування системи забезпечення фінансової безпеки підприємства автореф. дис. канд. екон. наук 08.00.04 / О. В. Сусіденко. – Хмельницький: Хмельницький національний університет, 2015. – 21 с.
13. *Терещенко О. О.* Антикризове фінансове управління на підприємстві: монографія / О. О. Терещенко. – К.: КНЕУ, 2008. – 272 с.

14. *Холод З. М.* Кризові явища та антикризове управління в підприємницькій діяльності / З. М. Холод, А. М. Штангред // Наукові записки. – Л.: Українська академія друкарства, 2003. – Вип. 6. – С. 121 – 124.

15. *Штангрет А. М.* Антикризове управління підприємством: навч. посіб./ А. М. Штангрет, О. І. Копилюк – К.: Знання, 2007. – 335 с.

REFERENCES

1. Amosov, O. Yu. (2011), *Finansova bezpeka pidpryiemstva v suchasnykh ekonomichnykh umovakh: teoretychnyi aspekt* [Financial security of the enterprise in modern economic conditions: the theoretical aspect] Problemy ekonomiky, no. 4, pp. 76-80.

2. Blank, Y. A. (2004), *Upravlenye fynansovoi bezopasnostiu predpryiatyia* [Enterprise Financial Security Management],K.: Эlha, Nyka-Tsentr, 784 p.

3. Bilyk, M. D.(2008), *Rol stabilnoi diialnosti pidpryiemstv u yikh finansovii bezpetsi [*Role of stable activity of enterprises in their financial security], *Formuvannia rynkovykh vidnosyn v Ukrain, no* 4 (83), pp.129-133.

4. Vazhynskyi, F. A. and Kolodiichuk, F. A. (2009), *Sutnist antykryzovoho finansovoho upravlinnia pidpryiemstvom* [The essence of the crisis financial management of the enterprise]. Available at: *www.vestnik-econom.mgu.od.ua/*

5. Kolesnykova, N. M. (2014), *Shliakhy zabezpechennia finansovoi bezpeky pidpryiemstva* [Ways to ensure the financial security of the enterprise]. Available at: http://univd.edu.ua/general/publishing/konf/finbezpeka/45_kolesnikova.pdf (Accessed 21 February 2014).

6. Lavrova, Yu. V (2010), *Mekhanizm zabezpechennia finansovoi bezpeky pidpryiemstva* [The mechanism of financial security of the enterprise] *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, no.29, pp.127-130.

7. Mihaylichenko, K.M. and Sobkevich, O.V., *Udoskonalennya mekhanizmiv reformuvannya ta rozvytku zaliznychnoho transportu v konteksti realizatsiyi strukturnykh reform v haluzi.*[Improving mechanisms for reforming and developing rail transport in the context of implementing structural reforms in the industry]. Available at: http://www.niss.gov.ua/articles/1662/

8. Mohylina, L. A. (2015), *Upravlinnia finansovoiu bezpekoiu pidpryiemstv v umovakh ekonomichnoi nestabilnosti* : avtoref. dys. kapd. ekon. nauk : 08.00.08 / L. A. Mohylina. - Sumy : DVNZ «Ukrainska akademiia bankivskoi spravy Natsionalnoho banku Ukrainy», 21 p.

9. Ofitsiinyi sait Derzhavnoi Sluzhby Statystyky. Available at: http://www.ukrstat.gov.ua/

10. Pinchuk, S.S. and Zarutska, A.O. (2017), *Rozvytok internet-biznesu v systemi zabezpechennia finansovoi bezpeky pidpryiemstva* [Development of Internet business in the system of financial security of the enterprise] Zb.nauk. pr. DETUT Seriia «Ekonomika i upravlinnia», no.39, pp. 253 -260.

11. Pylypenko, O.V. and Sokolova, E.O. (2016), *Model' finansovoyi stratehiyi v antykryzovomu finansovomu upravlinni na pidpryyemstvi zaliznychnoho transportu.* [Model of financial strategy in crisis management financial management at the railway transport enterprise]. Nauka y ekonomika, Khmelnickiy, no. 2 (42), pp. 68-76.

12. Susidenko, O. V (2015),. *Formuvannia systemy zabezpechennia finansovoi bezpeky pidpryiemstva* avtoref. dys. kand. ekon. nauk 08.00.04 / O. V. Susidenko. Khmelnytsk : Khmelnytskyi natsionalnyi universytet, 2I p.

13. Terechenko, O.O. (2008), *Antykryzove finansove upravlinnya na pidpryyemstvi : monohrafiya* [Anti-crisis financial management in the enterprise: monograph], Kyiv, KNEU Publ, 272 p.

14. Kholod, Z. M. and Shtanhred, A. M. (2003), *Kryzovi yavyshcha ta antykryzove upravlinnya v pidpryyemnyts'kiy diyal'nosti/* [Crisis phenomena and anti-crisis management in entrepreneurial activity]. Naukovi zapysky. Lviv. Ukrayins'ka akademiya drukarstva Publ, no. 6, pp.121-124.

15. Shtanhret, A. M. and Kopylyuk, O. I. (2007), *Antykryzove upravlinnya pidpryyemstvom: navch. posib.* [Anticrisis management of the enterprise: a teacher. Manual], Kyiv, Znannya, 335 p.

Эвелина Соколова, к.э.н., доц.
(доцент каф. «Финансы и кредит», Государственный университет инфраструктуры и технологий)
Светлана Пинчук, к.э.н.
(доцент каф. «Финансы и кредит», Государственный университет инфраструктуры и технологий)

ОЦЕНКА УРОВНЯ ФИНАНСОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В условиях нестабильной внешней среды и активных процессов реформирования актуальным для экономических субъектов становится необходимость оценки уровня его финансовой безопасности с целью предотвращения негативних тенденций дальнейшего развития и углубления кризисных явлений и угроз в его финансово-экономической деятельности. Статья посвящена исследованию теоретических аспектов сущности финансовой безопасности предприятия, группировке и обобщению основных факторов влияния, оценке уровня финансовой безопасности ПАО «Укрзализныця», выявлению кризисных процессов в деятельности общества и определению тенденций дальнейшего развития с учетом особенностей функционирования железнодорожного транспорта Украины. Для оценки уровня финансовой безопасности, диагностики кризисного состояния, прогнозирования и предупреждения банкротства предприятия применена модель финансовой стратегии, построенная на основе экономико-математических методов оптимизации ключевых показателей деятельности предприятия.

В результате проведенного анализа финансово-экономической деятельности ПАО «Укрзализныця» в 2015 – 2017 годах определено, что предприятие может быть отнесено в группу предприятий находящихся в состоянии кризиса. Разработка и внедрение комплексной программы финансово-экономического оздоровления позволит избежать углубления кризиса и банкротства и перейти в группу предприятий состояние которых характеризуется как состояние неустойчивого равновесия.

***Ключевые слова**: финансовая безопасность, предприятие, факторы, кризис, железнодорожный транспорт, оздоровление.*

Evelina Sokolova, Candidate of Economics, Associate Professor
(Associate Professor of the Department of Finance and Credit, State University of Infrastructure and Technologies)
Svetlana Pinchuk, Candidate of Economics
(Associate Professor of the Department of Finance and Credit, State University of Infrastructure and Technologies)

EVALUATION OF FINANCIAL SAFETY LEVEL OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISE

In conditions of unstable external environment and active processes of reform, it becomes necessary for economic entities to assess the level of its financial security in

order to prevent negative trends in the further development and deepening of crisis phenomena and threats in financial and economic activity. The article is devoted to the research of theoretical aspects of the essence of financial security of the enterprise, the grouping and generalization of the main factors of influence, the assessment of the level of financial security of PJSC «Ukrzaliznytsya», the identification of crisis processes in the activity of the company and the identification of trends for further development taking into account the peculiarities of the functioning of the rail transport of Ukraine.

The financial security in the article is considered as a separate direction of management activity in order to minimize financial threats to the enterprise, to form a system of precautionary measures to cause harm to economic entities and to promote stable and efficient functioning. Among the factors influencing financial security, distinguish groups as external and internal factors.

An assessment of the level of financial security has been carried out using a set of quantitative and qualitative indicators, which provides an opportunity to clearly demonstrate the existing threats (critical values) that affect the level of safety of transport enterprises and their stable functioning.

To assess the level of financial security, diagnostics of the crisis situation, forecasting and preventing bankruptcy of the enterprise, a model of the financial strategy, which is based on economic and mathematical methods of optimization of key indicators of the entity's activity, is applied.

As a result of the analysis of financial and economic activity of PJSC «Ukrzaliznytsya» in 2015 – 2017, it was determined that an enterprise can be classified as a group of those in a state of crisis by the level of financial security. The development and implementation of a comprehensive program of financial and economic improvement will avoid deepening of the crisis and bankruptcy and go into a group of enterprises with a state of unstable equilibrium.

Keywords*: financial security, enterprise, factors, crisis, railway transport, health improvement.*