

Людмила В. Шкуліпа (Національна академія статистики,
обліку та аудиту, м. Київ, Україна)

АНАЛІЗ І ДІАГНОСТИКА ФІНАНСОВОГО СТАНУ ПІДПРИЄМСТВ «УКРЗАЛІЗНИЦІ» ЗА 2010–2011 РОКИ

У статті проведено фінансовий аналіз бухгалтерських балансів 6 залізниць України за 2010–2011 рр. та побудовано дискримінантну модель імовірності їх банкрутства. Оцінено доцільність процесу реструктуризації залізничної галузі, запропоновано можливі шляхи виходу з існуючої ситуації з огляду на працівників як суб'єкта отримання фінансової інформації про галузь.

Ключові слова: підприємства залізничного транспорту, фінансовий аналіз, платоспроможність, імовірність банкрутства, бухгалтерська звітність.

Лит. 10.

Людмила В. Шкуліпа (Национальная академия статистики,
учета и аудита, г. Киев, Украина)

АНАЛИЗ И ДИАГНОСТИКА ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ «УКРЗАЛИЗНЫЦИ» ЗА 2010–2011 ГОДЫ

В статье проведен финансовый анализ бухгалтерских балансов 6 железных дорог Украины за 2010–2011 гг. и построена дискриминантная модель вероятности их банкротства. Оценена целесообразность процесса реструктуризации железнодорожной отрасли, предложены возможные пути выхода из сложившейся ситуации с учетом работников как главного субъекта получения финансовой информации об отрасли.

Ключевые слова: предприятия железнодорожного транспорта, финансовый анализ, платежеспособность, вероятность банкротства, бухгалтерская отчетность.

Табл. 2. Рис. 1. Лит. 11.

Lyudmyla V. Shkulipa (National Academy of Statistics,
Accounting and Audit, Kyiv, Ukraine)

ANALYSIS AND DIAGNOSTICS OF FINANCIAL CONDITION OF UKRAINIAN RAILWAY: 2010–2011

The article carries out the financial analysis of the accounting balance sheets at 6 railway enterprises during 2010–2011, accordingly a discriminant model for the probability of their bankruptcy is constructed. The expediency of Ukrainian railway restructuring is estimated and the ways out of the current situation are suggested considering employees as the key subject for financial information about the industry.

Keywords: railway enterprises; financial analysis; solvency; probability of bankruptcy; financial statements.

Постановка проблеми. Сьогодні інформація про кризове фінансове становище залізничної галузі України, брак державного фінансування, застарілий рухомий склад, про збитковість пасажирських перевезень і перехресне субсидювання постійно ставить працівників залізниці між вибором: стабільність і низька заробітна плата чи можливість гідно заробити з ризиком? Причиною цього є недоступність фінансових даних і суб'єктивна оцінка фінансових звітів. Для забезпечення більшої прозорості фінансової діяльності галузі, в основі якої лежить фінансова звітність, необхідним є належне оприлюднення співробітникам результатів фінансового аналізу, тому що серед внутрішніх

користувачів жодного разу вченими не розглядалися працівники залізничного транспорту як провідний суб'єкт отримання фінансової інформації про галузь.

Аналіз останніх публікацій. Питання аналізу фінансового стану підприємства як одного з найбільш важливих елементів управління знайшло своє відображення в працях таких вітчизняних вчених, як М.І. Баканов [2], В.В. Іванієнко [4], В.В. Ковальов [5], А.Д. Шеремет [2; 9]. Але найбільш тематичним і галузевим-спрямованим стало вивчення фінансового стану підприємств «Укрзалізниці» М.М. Вітченко [3], О.В. Маковозом [6], О.Ю. Юдіним [11].

Головним критерієм оцінювання фінансового стану є показники платоспроможності, ліквідності, фінансової стійкості, рентабельності та банкрутства. Конкретні цілі аналізу фінансової діяльності визначаються з урахуванням інтересів користувачів. Цілі, поставлені в даному аналізі, стосуються інтересів співробітників галузі, що і є **невирішеною частиною проблеми** в попередніх наукових дослідженнях. Це зумовлюється передусім комерціалізацією галузі, де головною метою підприємств залізничного транспорту залишається отримання прибутку; по-друге, недоступністю фінансової звітності, яка збільшує соціальну напруженість в колективах і недовіру до роботодавця.

Мета дослідження:

- 1) провести фінансовий аналіз залізниць України;
- 2) виявити фінансову доцільність процесу їх реструктуризації;
- 3) розрахувати ймовірність банкрутства залізничної галузі.

Основні результати дослідження. Розгляд (горизонтальний і вертикальний) балансів (ф. №1) залізниць України станом на 31.12.2011 [10] дозволяє визначити оптимальність нарощення активів на залізницях за допомогою порівняння темпів приросту активів (T_A) з темпами приросту чистого доходу ($T_{чд}$) й темпами приросту чистого прибутку ($T_{чп}$): $100\% < T_A < T_{чд} < T_{чп}$ (табл. 1).

Таблиця 1. Порівняння темпів приросту на залізницях України за 2010–2011 рр., %, авторська розробка

Показник	Донецька	Південна	Львівська	Придніпровська	Одеська	Південно-Західна
$T_{чд}$	85,6	84,2	84,4	84,5	81	83,5
T_A	111,19	129,33	113,83	100,62	104,88	113,85
$T_{чп}$	90,8	67,7	113,7	-124,4	52,89	39,4

Розрахунки із табл. 1 показують, що всі 6 залізниць нарощують економічний потенціал і масштаби своєї діяльності ($100\% < T_A$), а швидке зростання прибутку від обсягів реалізації й сукупного капіталу спричинене підвищенням рівня рентабельності продажів на Донецькій і Львівській залізницях ($T_{чд} < T_{чп}$). Це означає, що фінансовий стан залізниць в Україні є задовільним, хоча спостерігаються окремі недоліки.

На основі фінансової інформації [7] та за допомогою програмного забезпечення MS Excel проведено розрахунок фінансових показників (табл. 2) та ймовірності банкрутства, що однозначно має не тільки науково-економічну, а

Таблиця 2. Отримані фінансові показники українських залізниць за 2011 рік, авторська розробка¹

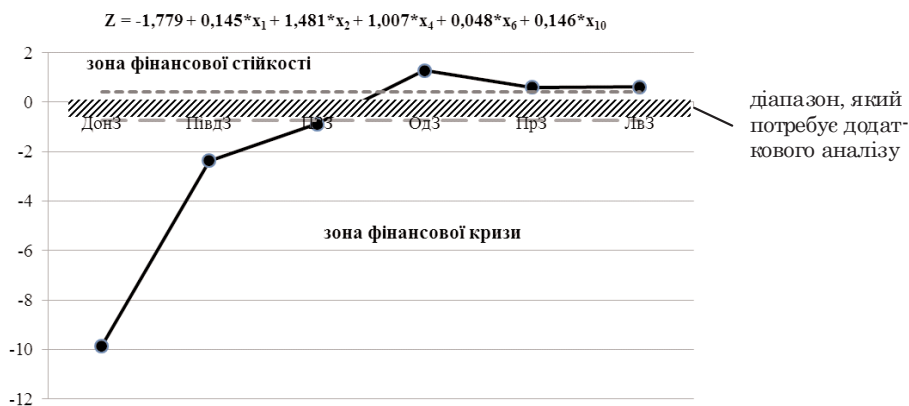
Розраховані коефіцієнти	Нормативне значення	Львівська залізниця	Донецька залізниця	Придніпровська залізниця	Одеська залізниця	Південна залізниця	Південно-Західна залізниця
1. Аналіз ліквідності							
1.1. Коефіцієнт загальної ліквідності	> 1	1,77	0,95	1,93	1,44	0,84	0,2
1.2. Коефіцієнт швидкої ліквідності	> 0,5	1,43	0,7	1,67	1,1	0,65	0,15
1.3. Коефіцієнт абсолютної ліквідності	> 0,2-0,35	0,02	0,018	0,047	0,14	0,016	0,11
1.4. Коефіцієнт забезпеченості робочим капіталом	> 0,1	0,17	-0,015	0,23	0,01	-0,08	-1,01
1.5. Коефіцієнт відновлення платоспроможності		x	0,57	x	1,15	0,7	0,15
2. Аналіз фінансової незалежності							
2.1. Коефіцієнт фінансової автономії	> 0,5	0,79	0,76	0,81	0,8	0,62	0,42
2.2. Коефіцієнт фінансової залежності	< 2	1,26	1,3	1,23	1,25	1,61	2,3
2.3. Коефіцієнт фінансового ризику	< 1, зменш.	0,26	0,3	0,22	0,25	0,6	1,19
2.4. Коефіцієнт фінансової стабільності	> 1	0,89	0,85	0,88	0,88	0,78	0,58
2.5. Коефіцієнт забезпеченості запасів власним капіталом	> 0,6-0,8	2,3	-0,19	3,6	1,28	-0,82	-12,8
2.6. Коефіцієнт довгострокової заборгованості	X	0,1	0,11	0,08	0,1	0,23	0,2
2.7. Коефіцієнт концентрації позикового капіталу	X	0,21	0,24	0,19	0,2	0,38	0,58
3. Аналіз рентабельності підприємств							
3.1. Коефіцієнт рентабельності активів		0,006	0,007	0,002	0,006	-0,006	0,012
3.2. Коефіцієнт рентабельності власного капіталу		0,008	0,011	0,006	0,009	-0,0083	0,016
4. Аналіз ділової активності							
4.1. Коефіцієнт стійкого зростання	> 0	-0,02	-0,014	-0,053	-0,026	-0,045	-0,009
4.2. Коефіцієнт внутрішнього зростання	Бажано > 1	0,005	0,006	0,002	0,006	0	0,011
5. Аналіз банкрутства							
Коефіцієнт Бівера	> 0,2	0,4	0,32	0,34	0,43	0,16	0,1
Загальна позитивна оцінка	Між = 16	9	7	9	9	5	1

¹ курсивом виділено відповідність нормативним показникам.

й соціальну значимість для користувачів інформації про фінансовий стан залізничної галузі.

Дані табл. 2 дають змогу отримати цікаву для працівників галузі фінансову інформацію. Так, 1) на Донецькій, Південній і Південно-Західній залізницях порушуються правила фінансування, їм загрожує неплатоспроможність; 2) найбільший відсоток короткострокових боргів можуть погасити миттєво Південно-Західна та Одеська залізниці: 11% і 14% відповідно; 3) незначним є підвищення фінансової незалежності та стійкості на Придніпровській і Львівській залізницях.

Коефіцієнт відновлення платоспроможності для Одеської залізниці хоча і має нормативне значення (1,44), однак доводить існування проблеми погашення боргів, а коефіцієнт забезпеченості робочим капіталом (0,01) підтверджує можливість відновлення платоспроможності залізниці протягом 6 місяців; 4) залізниці стикаються з нестачею грошових коштів, тому що фактичні темпи зростання реалізації більші, ніж темпи стійкого зростання. Але методи додаткового залучення грошових коштів за рахунок ліквідації малорентабельних операцій, аутсорсингу не є доцільними, оскільки запланована реформа галузі не підвищить, а, навпаки, погіршить ситуацію її стійкого зростання та не вирішить проблеми нестачі грошей; 5) жодна із 6 залізниць не має типу абсолютної фінансової стійкості (коли $S = \{1, 1, 1\}$). В Одеській і Придніпровській залізницях (коли $S = \{0, 1, 1\}$) виявлено тип нормальної фінансової стійкості. Тип нестійкого фінансового становища, на жаль, не виявлено, оскільки всі інші залізниці мають кризовий фінансовий стан (коли $S = \{0, 0, 0\}$), тобто перебувають на межі банкрутства.



Z – індекс імовірності банкрутства (залежна дискримінантна змінна); x_1 – коефіцієнт поточної ліквідності; x_2 – коефіцієнт фінансової незалежності; x_4 – відношення операційного грошового потоку до суми чистого доходу та інших операційних доходів; x_6 – відношення чистого доходу до позикового капіталу; x_9 – відношення чистого прибутку до власного капіталу; x_{10} – коефіцієнт оборотності оборотних активів.

Рис. 1. Дискримінантна модель ймовірності банкрутства українських залізниць України у 2011 р., авторська розробка

У загальній кризовій ситуації в Україні зазвичай важко застосовувати західні моделі передбачення ймовірності банкрутства. У зв'язку з цим використання дискримінантної моделі, розробленої О.О. Терещенко [8], є найбільш

доцільним для передбачення ймовірності банкрутства залізничної галузі. Ця модель є десятифакторною для галузі №7 – «Транспорт» [1, 205–206], яка для залізниць України у 2011 р. виглядає таким чином (рис. 1).

Дані рис. 1 свідчать, що в зоні фінансової стабільності¹ перебувають Одеська, Донецька та Південно-Західна залізниці. Область, позначена на рис. 1 штриховкою, є діапазоном, який потребує додаткового аналізу, тобто своєрідним перехідним періодом від позитивного результату до негативного. Всі інші залізниці перебувають в зоні фінансової кризи.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Таким чином, фінансовий аналіз показників показав, що ті методи, які планує застосувати адміністрація залізничної галузі для покращення фінансового стану (реформування шляхом відокремлення головних перевізних функцій від допоміжних) не є ефективними та не здатні покращити фінансову стан галузі, оскільки значно вивільняють активи. Зазначене дає змогу виявити не тільки головні недоліки у фінансовій діяльності залізниць України, а й довести до відома працівників залізничного транспорту інформацію про фактичний стан їхнього роботодавця. Отримані результати фінансового аналізу підприємств «Укрзалізниця» за 2010–2011 рр. підтверджують гостру необхідність прийняття негайних антикризових управлінських рішень. Слід підкреслити раціональне та справедливе виконання правил фінансування сприятиме досягненню соціальної справедливості.

1. *Базилінська О.Я.* Фінансовий аналіз: теорія та практика: Навч. посібник для студ. вищ. навч. закл. – К.: Центр навчальної літератури, 2009. – 328 с.

2. *Баканов М.И., Шеремет А.Д.* Теория экономического анализа: Учебник. – 3-е изд., перераб. – М.: Финансы и статистика, 1995. – 210 с.

3. *Витченко М.М.* Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта. – М.: Маршрут, 2003. – 285 с.

4. *Іванієнко В.В.* Фінансовий аналіз: Навч. посібник / Харк. держ. екон. ун-т. – Х.: ІНЖЕК, 2003. – 167 с.

5. *Ковалев В.В.* Сборник задач по финансовому анализу: Учеб. пособие. – М.: Финансы и статистика, 1997. – 128 с.

6. *Маковоз О.В.* Шляхи фінансового оздоровлення неплатоспроможних підприємств залізничної галузі: Автореф. дис... канд. екон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)». – Харків, 2007. – 22 с.

7. Річна звітність емітента цінних паперів за 2011 рік (у розрізі залізниць України) // www.twirpx.com.

8. *Терещенко О.О.* Дискримінантна модель інтегральної оцінки фінансового стану підприємства // Економіка України. – 2003. – №8. – С. 38–45.

9. *Шеремет А.Д., Сайфулін Р.С.* Методика фінансового аналізу. – М.: ИНФРА, 1995. – 240 с.

10. *Шкуліна Л.В.* Облікові звітні дані шести українських залізниць за 2010–2011 рр.: принцип прозорості // Формування соціально-економічного розвитку регіонів України: збірник тез наукових робіт учасників міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 8–9 лютого 2013 р.). – О.: Центр економічних досліджень та розвитку, 2013. – С. 92–97.

11. *Юдін О.Ю.* Проведення аналізу фінансового стану та ефективності господарювання підприємств «Укрзалізниця» із застосуванням засобів автоматизації // Залізничний транспорт України. – 2009. – №5. – С. 6–8.

Стаття надійшла до редакції 26.06.2013.

¹ Оскільки для транспортної галузі критерій оцінювання ймовірності банкрутства: (зона фінансової стійкості) $0,4 > Z > -0,75$ (зона фінансової кризи), де проміжок $0,4 - (-0,75)$ вимагає додаткового аналізу [1, 206].