

УДК 504.06В. В. КАССІР^{1*}, Ж. В. КОЗАЧЕНКО¹¹Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010**ДОСЛІДЖЕННЯ СТРУКТУРНИХ ЗМІН ОБОРОТНОГО КАПІТАЛУ ПІДПРИЄМСТВ ГАЛУЗІ ЗАЛІЗНИЧНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ**

У статті визначені загальні риси формування обсягу та структури, а також активності використання оборотного капіталу, властиві для підприємств галузі залізничного машинобудування.

Ключові слова: машинобудівні підприємства; оборотний капітал; елементи оборотного капіталу; поточні активи; обсяг; структура; ліквідність; оборотність; джерела фінансування оборотних активів

Вступ

В умовах ринкових відносин, в умовах невизначеності та ризику функціонування суб'єктів підприємницької діяльності, результатом ефективної діяльності будь-якого підприємства чи організації є отримання максимального прибутку. На досягнення цього результату істотно впливає ефективність використання оборотного капіталу.

Оборотний капітал суб'єкта підприємництва (підприємства) – грошові кошти і мобільні активи, що перетворюються на грошові кошти протягом одного виробничого циклу, які забезпечують неперервність процесу виробництва й обігу та отримання прибутку від звичайної діяльності [3].

Оборотний капітал відіграє важливу роль у структурі капіталу підприємства, оскільки від ефективності його використання залежить безперервність процесу виробництва та реалізації продукції, ліквідність підприємства, його платоспроможність та рентабельність. І навпаки, неефективність використання оборотного капіталу на підприємствах в остаточному підсумку може призвести до зменшення прибутку, що може бути наслідком негативного впливу на формування оборотного капіталу таких чинників:

- нераціонального використання виробничих засобів;
- часткової реалізації готової продукції;
- незбалансованості дебіторської заборгованості з кредиторською;

- невизначеності частки дебіторської заборгованості в оборотних активах (значна частка дебіторської заборгованості в оборотних активах призводить до ризику неповернення грошових коштів від дебіторів);

- незбалансованості грошових коштів на рахунках у банку чи в касі підприємства (велика сума грошових коштів може знецінитись під час інфляції, а незначна сума коштів свідчить про низьку ліквідність та платоспроможність підприємства).

Враховуючи вищезазначене, ефективне використання оборотного капіталу, як чинника підвищення фінансового результату підприємства, набуває все більшого значення.

Постановка задачі

Мета статті полягає у визначенні загальних властивостей формування обсягу, структури оборотних активів, визначення джерел їх покриття, а також активності функціонування оборотного капіталу, підприємств галузі залізничного машинобудування України.

Враховуючи, що на різноманітність підходів до формування обсягів та структури оборотного капіталу впливає галузева приналежність суб'єктів господарювання, з метою проведення оцінки управління оборотним капіталом та розроблення заходів з підвищення ефективності такого управління доцільно виконати аналіз структурних змін оборотного капіталу на загальногалузевому рівні.

Такий аналіз забезпечить дослідження формування та використання оборотного капіталу

на мікрорівні об'єктивними середньогалузевими даними, дозволить визначити резерви та недоліки в управлінні оборотним капіталом завдяки порівняльній характеристиці середньогалузевих показників.

Результати

Тривалий час серед галузей машинобудування, як провідного напрямку промисловості України, найбільш високі темпи приросту реалізованої продукції забезпечує галузь виробництва транспортних засобів та устаткування.

Враховуючи зростання ролі залізничного машинобудування у розвитку промисловості країни, а також залежність стабільності та результативності функціонування підприємств у динамічних умовах від якості управління оборотним капіталом, дослідимо стан та структуру оборотного капіталу підприємств галузі залізничного машинобудування в динаміці [1].

Зміна абсолютного обсягу оборотних активів протягом попередніх років залізничного машинобудування свідчить про стабільне нарощування об'ємів оборотного капіталу. У 2008 році розмір оборотного капіталу галузі збільшився порівняно із попереднім роком, у 2009, 2010, 2012 також спостерігається збільшення оборотного капіталу. Виключенням є 2011 рік, протягом якого через несприятливі умови функціонування та необхідність максимального скорочення витрат обсяг оборотного капіталу зменшився.

Однак, зростання розміру оборотного капіталу спричинено, головним чином, збільшенням обсягу дебіторської заборгованості, в той час як зростання товарно-матеріальних цінностей відбувається значно меншими темпами.

Зауважимо, що в умовах фінансово-економічної нестабільності протягом 2010–2011 років на підприємствах галузі збільшується обсяг грошових коштів та поточних фінансових інвестицій, який суттєво скорочується у 2012 році на користь залишків грошових коштів та їх еквівалентів. Враховуючи непропорційну зміну абсолютних розмірів елементів оборотних активів підприємств залізничного машинобудування, можна стверджувати про модифікацію структури оборотного капіталу підприємств галузі.

Протягом останніх років спостерігається стабільне перетікання оборотного капіталу із матеріальної сфери до нематеріальної. Так питома вага товарно-матеріальних цінностей за шість років зменшилася, а питома вага нематеріальних оборотних активів зростає. Переважним нематеріальним елементом оборотного капіталу, що постійно збільшується, є дебіторська заборгованість, питома вага якої у складі оборотного капіталу підприємств зростає [2].

Таке нарощування дебіторської заборгованості є результатом відвантаження товарів в кредит, надання переваги продажу продукції із розстрочкою платежу, що обумовлює зростання залежності платоспроможності підприємства – виробника продукції від фінансового стану контрагентів – покупців.

Зростання питомої ваги грошових коштів у 2012 році, а також зниження питомої ваги поточних фінансових інвестицій зумовлено підтримкою платоспроможності підприємств та втриманням від відволікання коштів у менш ліквідні активи в умовах нестабільності розрахунків між контрагентами. Зміна обсягу та питомої ваги інших оборотних активів є незначною. Тому, враховуючи аналіз обсягу та структури оборотних активів підприємств залізничного машинобудування протягом 2007–2012 років, до основних елементів оборотного капіталу можна віднести товарно-матеріальні цінності та дебіторську заборгованість, зміни обсягів яких суттєво впливають на стан та структуру оборотного капіталу підприємств галузі [9].

Оскільки призначення оборотного капіталу полягає у забезпеченні безперервності діяльності підприємства та постійному відтворенні, то структурні зміни оборотного капіталу підлягають аналізу із врахуванням динаміки виручки від реалізації продукції.

Зміну оборотного капіталу та його елементів у співставленні із обсягом виручки від реалізації продукції можна проаналізувати за допомогою показників оборотності, динаміка яких відображає чутливість обсягу оборотного капіталу до зміни виручки від реалізації.

Якщо активність використання запасів та товарно-матеріальних цінностей протягом 2008–2010 років зростала, то швидкість погашення дебіторської заборгованості галузі постійно зменшується, що призводить до уповіль-

нення операційного циклу за рахунок стадії реалізації товару та відповідно зростанням періоду іммобілізації оборотного капіталу у розрахунках [7].

Найвища синхронізація оборотності виробничо-матеріальних цінностей та дебіторської заборгованості властива для 2007 року. Найбільший дисбаланс за відповідними показниками спостерігається у 2012 році. Найнижча оборотність дебіторської заборгованості у 2011 році.

Це означає, що дебіторська заборгованість складає приблизно 68 % річної виручки від реалізації, тобто між обсягом реалізації та реальним надходженням коштів на рахунки існує суттєвий дисбаланс на рівні 68 % річної виручки від реалізації продукції, що значно знижує платоспроможність підприємств галузі [6; 8].

Частка поточних зобов'язань в структурі джерел фінансування оборотних активів підприємств галузі перебуває на небезпечно високому рівні, що характеризує повну втрату фінансової стійкості, особливо за несприятливих зовнішніх умов функціонування, та загрожує стабільності діяльності підприємства. Протягом 2007–2009 років найменшу частку у структурі джерел фінансування оборотних активів склали довгострокові зобов'язання, однак у 2010–2012 роках позицію із найменшою питомою вагою у структурі джерел фінансування обійняло найбільш надійне джерело фінансування у формі власного капіталу. Така тенденція зумовлена недостатніми темпами зростання обсягів власного капіталу підприємств галузі у 2010 році та скороченням обсягу власного капіталу у 2011 році через накопичення сум непокритого збитку.

Таким чином, враховуючи зміну обсягу та структури оборотного капіталу за період з 2007 року по 2012 рік можна виділити наступні властивості формування обсягу та структури оборотного капіталу підприємств залізничного машинобудування України: забезпечення формування більшої частини активів підприємств у формі оборотного капіталу; перетікання оборотного капіталу із матеріальної до нематеріальної сфери; нарощування обсягів дебіторської заборгованості; формування обмеженого обсягу високоліквідних елементів оборотного капіталу у стабільних умовах функціонування; використання товарних кредитів та короткострокових банківських кредитів як основного джерела формування оборотного капіталу підприємств га-

лузі; зниження економічної активності підприємств; погіршення фінансової незалежності підприємств при формуванні структури джерел фінансування оборотного капіталу; значний вплив зовнішніх умов функціонування на стан та структуру оборотного капіталу.

Висновки

Зазначені властивості стану та динаміки оборотного капіталу на підприємствах залізничного машинобудування створюють загрозу зниження їх ліквідності та втрати платоспроможності, спричиняють нарощення короткострокового позикового капіталу у вигляді кредиторської заборгованості та банківських кредитів за низького рівня кредитоспроможності. Виявлені фінансово-економічні проблеми обумовлюють недостатність коштів для проведення реконструкції та технічного переоснащення підприємств галузі, низький рівень інноваційної активності, зниження інвестиційної привабливості компаній та значний відтік інженерних і робітничих кадрів.

Таким чином, в умовах ринкової економіки, коли підприємства, з одного боку, мають широкий вибір контрагентів серед постачальників та покупців, отримують можливість надання та отримання товарних кредитів, а з іншого – стикаються з проблемою недобросовісних розрахунків в умовах обмеження пропозиції на ринку кредитних ресурсів, відсутності підтримки платоспроможності підприємств галузі з боку держави, то зростає роль раціонального та якісного управління оборотним капіталом підприємств.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Бланк, И. А. Управление капиталом: учебный курс / И. А. Бланк. – К. : Ника-Центр, 2004. – 576 с.
2. Бригхэм, Ю. Ф. Финансовый менеджмент / Ю. Ф. Бригхэм, М. Эрхардт; пер. с англ. под ред. к.э.н. Е. А. Дорофеева. – 10-е изд. – СПб. : Питер, 2007. – 960 с.
3. Ковалёв, В. В. Финансовый анализ: управление капиталом. Выбор инвестиций. Анализ отчетности / В. В. Ковалёв. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Финансы и статистика, 2000. – 512 с.
4. Крутин, Ю. В. Проблемы финансового менеджмента промышленных предприятий по управлению оборотным капиталом / Ю. В. Крутин //

- Вестн. Удмуртского ун-та. – 2011.– № 1. – С. 52–57.
5. Мартякова, О. В. Дослідження політики управління оборотними активами вугледобувних підприємств / О. В. Мартякова, Р. Ю. Заглада // Зб. наук. пр. ДонДУУ «Соціальні та економічні проблеми розвитку України, регіонів та підприємств». Сер. «Економіка». – Донецьк: ДонДУУ, 2007. – № 84. – С. 284–297.
 6. Семенов, Г. А. Економічний механізм формування та використання оборотного капіталу підприємств: монографія / Г. А. Семенов, А. В. Бугай, О. О. Єропутова. – Запоріжжя: КПУ, 2009. – 364 с.
 7. Терещенко, О. О. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання : навч. посіб. / О. О. Терещенко. – К. : КНЕУ, 2003. – 554с.
 8. Фролова, Т. О. Фінансовий аналіз: навч.-метод. посіб. для самостійного вивчення і практичних завдань / Т. О. Фролова. – К. : Вид-во Європ. ун-ту, 2005. – 253с.
 9. Дані Державної служби статистики України стосовно наявної статистичної інформації щодо окремих показників діяльності підприємств за видом економічної діяльності «Виробництво залізничного рухомого складу» за 2007–2012 роки / Державна служба статистики України. – 2013. – № 13/3-12/171. – 3 с.

В. В. КАССИР^{1*}, Ж. В. КОЗАЧЕНКО¹

¹Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010

ИССЛЕДОВАНИЕ СТРУКТУРНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ ОБОРОТНОГО КАПИТАЛА ПРЕДПРИЯТИЙ ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

В статье определены общие особенности формирования объема и структуры, а также активности использования оборотного капитала, характерные для предприятий отрасли железнодорожного машиностроения.

Ключевые слова: машиностроительные предприятия; оборотный капитал; элементы оборотного капитала; текущие активы; объем; структура; ликвидность; оборачиваемость; источники финансирования оборотных активов

V. V. KASSIR^{1*}, Z. V. KOZACHENKO¹

¹Department «Accounting, Auditing, and intellectual property», Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan Str., 2, Dnepropetrovsk, Ukraine, 49010

INVESTIGATION OF STRUCTURAL CHANGES WORKING CAPITAL ENTERPRISES OF RAILWAY ENGINEERING

In the article general features of working capital amount, structure and circulating period typical for railway machine building companies are defined.

Key words: machine building companies; working capital; working capital elements; current assets; amount; structure; liquidity; circulating; current assets financing

Надійшла до редколегії 18.02.2013.

Прийнята до друку 25.04.2013.