

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Глушенко, В.В. Исследование систем управления: социологические, экономические, прогнозные, плановые, экспериментальные исследования [Текст] / В.В. Глушенко, И.И. Глушенко. – М. : ООО НПЦ "Крылья", 2000. – 416 с.
2. Бень, Т.Г. Интегральная оценка финансового stanu підприємства [Текст] / Т. Г. Бень // Фінанси України. – 2002. – № 6. – С. 53-60.
3. Коробов, М.Я. Фінансово-економічний аналіз діяльності підприємства [Текст] : навчальний посібник / М.Я. Коробов. – К.: Знання. – 2000. – 378 с.
4. Бланк, И.А. Словарь-справочник финансового менеджера [Текст] / И.А. Бланк – К.: Ника-центр, 1998. – 480 с.
5. Білик, М.Д. Сутність і оцінка фінансового стану підприємств [Текст] / М.Д. Білик // Фінанси України. – 2005. – № 3. – С. 64-68.
6. Захарченко, В.О. Систематизація методів оцінки фінансового стану підприємства [Текст] / В.О. Захарченко, С.І. Счасна // Фінанси України. – 2005. – № 1. – С. 137-143.
7. Лактіонова, О.А. Аналіз взаємозв'язку фінансового та реального секторів економіки [Текст] / О.А. Лактіонова // Економічний простір. – 2009. – № 22/1. – С. 120-137.

**Аннотація.** В статье определены основные цели и задачи финансово-экономического мониторинга. Рассмотрены уровни мониторинга и функции управления состоянием среды мониторинга.

**Ключевые слова:** финансово-экономический мониторинг, мониторинг, оценка эффективности, система мониторинга.

**Summary.** In article main objectives and problems of financial and economic monitoring are defined. Levels of monitoring and function of management by a condition of the environment of monitoring are considered.

**Keywords:** financial and economic monitoring, monitoring, an efficiency estimation, monitoring system.

*Рецензент д.е.н., професор ХНУРЕ Костін Ю.Д.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 658.5

## ФІНАНСОВЕ МОДЕЛЮВАННЯ ЯК МЕТОД ФІНАНСОВОГО КОНТРОЛІНГУ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Коковіхіна О.О., к.е.н., доцент,  
Семенюта А.В., магістр (УкрДАЗТ)*

У даній статті досліджено та обґрунтовано можливості застосування фінансового моделювання як методу фінансового контролінгу в системі управління підприємствами залізничного транспорту.

**Ключові слова:** фінансовий контролінг, підприємство залізничного транспорту, методи фінансового контролінгу, фінансове моделювання.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями.** В сучасних економічних умовах України, що характеризуються зростаючою конкуренцією, постійним зниженням норм прибутковості, а також невизначеністю та мінливістю економічних, політичних і соціальних факторів, головним завданням для підприємств залізничного транспорту є прийняття ефективних управлінських рішень у межах певної системи управління.

Однією із технологій управління, яка може забезпечити підвищення результативності

менеджменту на даних підприємствах, є фінансовий контролінг. Слід зазначити, що закордонними фахівцями система контролінгу використовується досить тривалий час, а практика діяльності підприємств багатьох розвинених країн підтверджує ефективність її застосування. В Україні процес впровадження методів контролінгу тільки розпочинається, але вже сьогодні вони набувають дедалі більшого значення та розповсюдження.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Розробку теоретичних основ і практичних рекомендацій щодо впровадження контролінгу в систему управління підприємством здійснювали переважно закордонні вчені, що є зрозумілим з огляду на тривалість застосування ними даної системи. В той же час, в останні роки дослідженням основних питань функціонування контролінгу на вітчизняних підприємствах займається і ряд українських та російських вчених, а саме: М.С. Пушкар[1], О. Сафаров[2], Н.Д. Собкова[3], О.О. Терещенко[4], С.Г. Фалько[5]. Зокрема моделюванню та підтримці прийняття фінансових рішень присвячені праці Лук'яненко І.Г., Городніченка Ю.О. [6], Ушанова Ю.А. [7], Олексюка О.С. [8]. Однак ряд питань, пов'язаних із застосуванням методів фінансового контролінгу в системі управління вітчизняних підприємств з урахуванням їх галузевої приналежності, не знайшли належного відображення в наукових працях.

**Мета дослідження** – дослідження можливостей застосування методів фінансового контролінгу в системі управління підприємствами залізничного транспорту.

**Виклад основного матеріалу.** Однією з причин виникнення кризових ситуацій на вітчизняних підприємствах є низький рівень розвитку менеджменту, оскільки некваліфіковані та помилкові дії керівництва призвели більшість підприємств до банкрутства.

Контролінг допомагає передбачити всі можливі несприятливі економічні ситуації та уникнути їх. Фінансовий контролінг зорієнтований на спостереження реалізації фінансових завдань, встановлених системою планових фінансових показників і нормативів; вимірювання рівня відхилення фактичних результатів фінансової діяльності від передбачених; розроблення оперативних управлінських рішень щодо нормалізації фінансової діяльності підприємства відповідно до передбачених завдань і показників; коригування, за потреби, певних завдань і показників фінансового розвитку у зв'язку із зміною зовнішнього фінансового середовища, кон'юнктури фінансового ринку і внутрішніх умов здійснення господарських операцій підприємства.

Використання концепції фінансового контролінгу на підприємстві вимагає застосування загальних і спеціальних методів. Поряд з окремими загальнометодологічними та загальноекономічними методами використовуються специфічні (рис.1).

Серед означених методів фінансового контролінгу слід зупинитися на методах фінансового прогнозування. Тому що саме цьому методу на підприємствах залізничного транспорту приділяють найменше уваги.

Цілями фінансового контролінгу є:

- забезпечення оптимального рівня ліквідності;
- підтримка платоспроможності в довгостроковому періоді;
- забезпечення рентабельності.

Тобто, одним з основних завдань контролінгу, є забезпечення належного рівня рентабельності підприємства при збереженні його ліквідності [1, с. 126]. Тому доцільно визначити існування залежності між показниками поточної ліквідності та рентабельності власного капіталу. Це дозволить визначити прогнозні показники ліквідності підприємства при визначенні показників рентабельності на перспективу. Це можна зробити за допомогою фінансового моделювання. Визначення поняття “фінансове моделювання” дається у двох основних напрямках: моделювання розвитку ринку цінних паперів і деривативів та моделювання фінансової звітності та фінансових показників. Моделюванню фінансової звітності, та фінансових коефіцієнтів, зокрема балансу, звіту про прибутки та збитки, звіту про рух грошових коштів, присвячені праці де розкрито можливості фінансового моделювання в середовищі Excel для отримання результатів на основі низки статистичних даних. Очевидно, що метою створення і використання фінансових моделей є допомога, яку такі моделі можуть надати керівництву підприємства в процесі ухвалення рішення. У цьому контексті фінансова модель є функціональною галуззю загальної моделі стратегічного планування. Це математична модель, яка описує взаємозв'язки між фінансовими змінними підприємства. Таким чином, фінансову модель можна визначити як “спрощене математичне відображення реальної фінансової сторони діяльності підприємства” [10]. Таке визначення означає, що фінансова модель є спробою показати комплексний характер фінансово-господарської ситуації у формі спрощених математичних рівнянь.

Фактично, фінансові моделі забезпечують керівництво корисною аналітичною інформацією, яку можна використати.

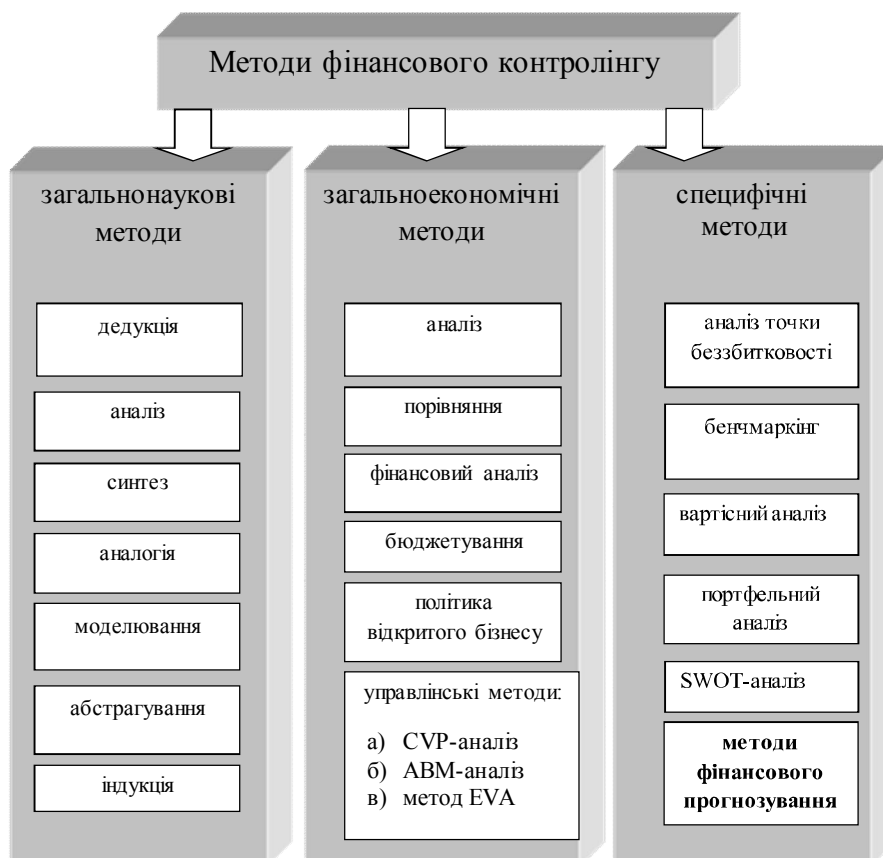


Рисунок 1 – Методи фінансового контролінгу [9]

Для визначення залежності і побудови лінійної регресії використаємо метод найменших квадратів. Прості парні лінійні регресійні моделі встановлюють лінійну залежність між двома змінними. При цьому одна із змінних вважається залежною ( $y$ ) та розглядається як функція

незалежної змінної ( $x$ ). Застосування простої регресійної моделі дає можливість записати зв'язок між ознаками аналітично (у вигляді рівняння) і надати йому кількісний вираз. Дані поточної ліквідності ( $x$ ) та рентабельності власного капіталу ( $y$ ) підприємства А занесені до таблиці 1.

Таблиця 1  
Показники поточної ліквідності та рентабельності власного капіталу підприємства А за 2001 – 2011 роки

Показник	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
x	0,013 2	0,033 7	0,042 3	0,057 7	0,065 8	0,067 1	0,0712	0,179	0,033 8	0,016 6	0,0775
y	0,213	0,255	0,314	0,413	0,497	0,504	0,606	0,659	0,358 9	0,246 5	0,1928

За допомогою табличного процесора Excel розрахуємо параметри регресійної моделі :

$a_1$	0,207436	$a_0$	-0,01507
$Sa_1$	0,053922	$Sa_0$	0,022462
$R^2$	0,621836	S	0,027478
F	14,7992	n-k	9

Рівняння прямої буде мати такий вигляд:

$$\tilde{y} = -0,01507 + 0,207436x \quad (1)$$

За допомогою коефіцієнта детермінації можна перевірити адекватність простої регресійної моделі. Якщо його значення близьке до одиниці, то можна вважати, що модель адекватна. Якщо його значення близьке до нуля, то модель неадекватна, тобто немає лінійного зв'язку між залежною та незалежною змінними. Для нашого випадку:  $R^2 = 0,621836$ .

Тобто дійсно існує лінійний зв'язок між рентабельністю власного капіталу і поточною ліквідністю. А модель є адекватною.

Для перевірки моделі на адекватність визначимо насамперед число ступенів свободи. Рівняння простої лінійної регресії буде мати два параметри  $k=2$  і число ступенів свободи дорівнює:  $\gamma_1 = 2 - 1 = 1$  і  $\gamma_2 = 11 - 2 = 9$ .

Розрахункове значення F-відношення: 14,7992. За таблицею критичних значень F-розподілу Фішера визначаємо, що при зазначених ступенях свободи і рівні значущості  $\beta = 0,05$  критичне значення F-критерію –  $F_{1,9}(0,05) = 5,12$

Тобто критичне значення F-критерію менше розрахункового. Отже, побудована модель адекватна дійсності. А тому можна застосовувати лінійну регресійну модель для прогнозування показників поточної ліквідності. Однак слід пам'ятати, що підтримка ліквідності охоплює такі напрями діяльності фінансового контролінгу:

- поточне або ситуативне забезпечення ліквідності, орієнтоване тільки на фінансовий план. Сюди входять усі потоки платежів, усі надходження і виплати, що стосуються насамперед фінансування, інвестування і власного капіталу. Фінансовий контролінг повинен координувати базисні часткові та довготермінові інвестиційні плани;

- всі плановані надходження співвідносяться з виплатами. У будь-який момент часу, коли очікувані надходження стануть меншими від очікуваних виплат, може виникнути додаткова потреба в інвестиційних коштах. Збільшення грошових коштів на розрахунковому рахунку підприємства можливо внаслідок виявлення ліквідних резервів, не врахованих у плані;

- фінансовий контролінг повинен стежити за тим, щоб підприємство використовувало відповідні короткотермінові планові інструменти

для досягнення ліквідності, тобто, щоб платоспроможність підприємства гарантувалася з мінімальними витратами [11].

**Висновки.** Застосування методів фінансового контролінгу, зокрема фінансового моделювання, дає можливість уникнути неузгодженості під час прийняття управлінських рішень і дозволяє своєчасно виявити прихований потенціал.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Пушкар М.С., Пушкар Р.М. Контролінг – інформаційна підсистема стратегічного менеджменту: Монографія. – Тернопіль: Карт-бланш, 2004. – 370 с.
2. Сафаров О. Практика контроллинга: что препятствует успеху? // Консультант. – 2007. – № 23. – С. 27-31.
3. Собкова Н.Д. Концептуальні ознаки контролінгу у фінансовій системі України // Формування ринкової економіки : зб. наук. праць. Спец.-вип., присвяч. Міжнар. наук.-практ. конф. "Контролінг у бізнесі: теорія і практика". – К. : Вид-во КНЕУ, 2008. – 512 с.
4. Терещенко О.О. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання : навч. посіб. – К. : Вид-во КНЕУ, 2003. – 554 с.
5. Фалько С.Г. Контроллинг: национальные особенности – российский и американский опыт // "Контроллинг. Технологии управления" . – 2005. – № 2. – С. 14-18.
6. Лук'яненко І.Г., Городніченко Ю.О. Сучасні економетричні методи у фінансах. Навчальний посібник.-К.: Літера ЛГД, 2002.-352 с.
7. Ушанов Ю.А. Экономико-математическое моделирование в американских корпорациях. М.: Наука, 1980. - 203 с 133.
8. Олексюк О.С. Системи підтримки прийняття фінансових рішень на мікрорівні. /Наукове видання. Київ: Наукова думка, 1998. – 507с.
9. Фінансовий контролінг: Методи та інформаційні технології / Івахненков С.В., Мелих О.В. — К., 2009. — 319 с
10. Проскурин СЛ. Десять вопросов на тему автоматизации // Бухгалтер и компьютер (Приложение к журналу "Бухгалтерский учет"). — 1998. — № 0 — С. 5—21.
11. Хома І.Б., Гринчук І.В. Організація системи фінансового контролінгу на підприємстві/ Науковий вісник НЛТУ України. – 2011. – Вип. 21.10 С. 330—335.

**Анотація.** В даній статті досліджено і обґрунтовано можливості застосування фінансового моделювання як методу фінансового контролінгу в системі управління підприємствами залізничного транспорту.

**Ключевые слова:** финансовый контроллинг, предприятие железнодорожного транспорта, методы финансового контроллинга, финансовое моделирование.

**Summary.** In this article is investigational and possibilities of application of financial design are grounded as to the method of financial controlling in control system by the enterprises of railway transport.

**Keywords:** financial controlling, railway enterprise, methods of financial controlling, financial design.

**Рецензент** к.е.н., доцент УкрДАЗТ Тишенінов М.І.  
**Експерт редакційної колегії** к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.

УДК 658.589:656.2

## ІННОВАЦІЙНИЙ ШЛЯХ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ

**Корінь М.В., аспірант (УкрДАЗТ)**

*В статті розглянуто сучасний стан інноваційної діяльності в промисловому та транспортному секторах України та запропоновано створення інноваційної моделі розвитку підприємств транспорту та промисловості за рахунок формування промислово-логістичного парку.*

**Ключові слова:** інноваційна діяльність, модель інноваційного розвитку, технопарк, промислово-логістичний парк.

**Постановка проблеми та її зв'язок з науковими і практичними завданнями.** Основою сучасних структурних перетворень та індикатором економічної стабільності країн виступає їх здатність до пошуку раціональних напрямків інноваційної політики та стимулювання технологічних змін. Головною задачею сучасних промислових підприємств та підприємств залізничного транспорту є не тільки вибір стратегії, спрямованої на підвищення конкурентоспроможності та забезпечення фінансової стабільності, але й здатність до впровадження прогресивних технологічних надбань, використання існуючого потужного арсеналу знань, в першу чергу, науково-дослідного потенціалу країни. Адже, економічна міць країни та її конкурентні позиції на світовому ринку в більшій мірі визначаються її здатністю до генерації знань та накопиченню інформації в середині країни, впровадженням інноваційних технологій, а перехід України до ринкової економіки вимагає побудови потужної інноваційної системи – каталізатора інноваційного розвитку.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Усвідомлення актуальності та значимості інноваційних змін для економіки України викликає інтерес багатьох вітчизняних науковців. Так, розробці національної інноваційної моделі

розвитку України, оцінюванню та напрямкам мобілізації її інноваційного потенціалу, вивченню проблем інноваційно-технологічного розвитку економіки країни, підвищенню інноваційної активності вітчизняних підприємств та формуванню корпоративних структур в цій сфері присвячені праці: В.Геєця [1], В.Семиноженка [1], Б.Кваснюка[1], А.Гальчинського[2], О.Шнипка [3], І. Бузької [4], А. Пересади [5], В. Євтушевського [6], Б.Патона [7]. Разом з цим, не дивлячись на достатню розробленість питань щодо визначення стратегічних напрямків інноваційного розвитку України, елементів інноваційної інфраструктури, в вітчизняній практиці й досі відсутня дієва інноваційна модель, спроможна в комплексі забезпечити інноваційний розвиток підприємств транспорту та промисловості.

Саме тому, **метою даної статті** є дослідження сучасного стану інноваційної діяльності в промисловому та транспортному секторах країни, розроблення рекомендацій щодо вибору інноваційного шляху розвитку підприємств транспорту та промисловості, який би забезпечив стимулювання зростання інноваційної складової, як одного з найважливіших системних чинників економічного розвитку, формування конкурентних переваг залізничного транспорту та промисловості України.