

## **МАТЕМАТИЧНІ МЕТОДИ, МОДЕЛІ ТА ІНФОРМАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ В ЕКОНОМІЦІ**

**Кустаровський О.Д.**

*аспірант,*

*Київський національний економічний університет  
імені Вадима Гетьмана*

### **НАУКОВО-ПРАКТИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ЕФЕКТИВНОГО ПРОГНОЗУВАННЯ БАНКРУТСТВА ВІТЧИЗНЯНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ КОМПАНІЇ**

Всі існуючі дотепер класичні методики оцінки фінансової стійкості підприємства мають свої недоліки і переваги. Тому сьогодні постає важливе питання про розробку такої комплексної багатоступінчастої методики фінансового аналізу (надалі – ФА), яка б давала чітке уявлення про наявний фінансовий стан підприємства, вимагала мінімуму загальнодоступної інформації, всебічно висвітлювала б діяльність підприємства і могла б бути підставою для вироблення рекомендацій щодо подальшого підвищення його фінансової стійкості [1, с. 328].

Узагальнений аналіз практики ФА вітчизняних компаній дозволив виділити наступні системні методичні проблеми:

- на практиці, аналіз зводиться до розрахунків відносної зміни структурних елементів фін. звітності, зміни окремих фінансових коефіцієнтів, при чому, часовий горизонт дослідження обмежується, як правило одним – двома періодами, тобто відбувається констатація короткострокових або тактичних тенденцій;

- результати оцінки стабільності функціонування організацій ґрунтуються в ряді випадків на недостатньо повній та достовірній інформації (наприклад, в силу оптимізації податкової навантаження спостерігається тенденція до різних способів розрахунку податкової бази, крім того, відмінності в обліковій політиці та / або відмінності в корпоративних стандартах консолідації звітності та інше);

- в більшості існуючих методик не представлено чітке розмежування аналізу платоспроможності та ліквідності, більше того, майже вся увага тільки і спрямована на оцінку платоспроможності, фінансової стійкості і ліквідності;

- в існуючих моделях нормативи показників та/або вагові коефіцієнти розраховані на занадто застарілих вибірках, до того ж, які не враховують ні національну, ні галузеву, ні кризову специфіку;

- деталізація аналізу діяльності організацій обумовила розробку, розрахунок та використання явно зайвого числа показників, тим більше що деякі з них знаходяться в безпосередній функціональній залежності між собою

(наприклад, коефіцієнт автономії та коефіцієнт співвідношення заборгованості та власних коштів);

- порівняльний аналіз діяльності українських транспортно-експедиційних компаній ускладнюється відсутністю галузевої довідково-нормативної бази за видами економічної діяльності та доступними достовірними середніми показниками (у зарубіжних країнах рейтингові агенції виробляють і регулярно публікують аналогічні норми);

- звітність аналізованих організацій викривлюється через інфляційні процеси в українській економіці, які головним чином впливають не на результати вертикального (основні пропорції часто залишаються незмінними), а горизонтального аналізу.

Підводячи підсумки системного аналізу існуючих методик прогнозування фінансового стану компаній, і, враховуючи авторський практичний галузевий досвід, можна впевнено стверджувати, що жодна існуюча методика ФА без адаптації та сценарного алгоритму використання не може дати адекватний прогноз фінансового стану українських транспортно-експедиційних компаній (надалі – ТЕК) в поточних кризових умовах.

Таким чином, достовірний прогноз втрати фінансової стійкості (ризик банкрутства) вітчизняної транспортної компанії через побудову адекватних економіко-математично-статистичних моделей можливий при виконанні наступних, доволі складних наразі для практичного виконання, умов:

1) основою для моделювання повинні бути результати спостережень за максимально довгий період часу діяльності організації (з урахуванням можливих «змін вивісок» – фактичних перереєстрацій юридичних осіб ТЕК, при фактичному продовженні ведення того самого бізнесу), з урахуванням вибірки по різних фазах кризи та з урахуванням можливих змін стандартів ведення офіційної та внутрішньої звітності компанії;

2) дані, що використовуються для навчання моделей, повинні достовірно відображати стан організації, тобто містити не тільки дані з офіційних форм звітності звітність, але і залучати всю можливу внутрішню звітність, з урахуванням можливих оптимізаційних холдингових схем;

3) при побудові ефективних моделей передбачення ризику банкрутства ТЕК треба враховувати не тільки показники платоспроможності і фінансової стійкості, але і показники ділової активності та показники ефективності операційної профільної діяльності ТЕК, кредитну (лізингову) історію транспортної компанії, маркетингові показники (наприклад, якість та наповнення «портфелю стратегічних клієнтів» ТЕК);

4) враховуючи характеристики та наслідки впливу вітчизняних макро-економічно-політичних криз на транспортну галузь України, додатково (незважаючи на результати факторного, кореляційного та дисперсійного аналізів, що лімітують кількість атрибутів майбутньої моделі) в прогностичній моделі треба передбачити наявність макропоказників в сфері економіки та зовнішньої політики (які часто будуть категоріальними і оцінюватися експертним чином – облікова ставка НБУ, неофіційні обмеження в транзиті з боку сусідніх держав, курс національної валюти тощо);

5) класифікована вибірка для навчання моделі, повинна бути верифікована щодо можливості схемних банкрутств, або банкрутств через перереєстрацію ТЕК [2, с. 276-279].

Отже, для досягнення більш високої точності результатів таких моделей необхідно систематично (раз на фінансовий рік) критично переглядати набір показників і перенавчати «коефіцієнти» їх вагового впливу із таргетуванням стратегічних цілей акціонерів.

#### **Список використаних джерел:**

1. Базилінська О. Я. Фінансовий аналіз: теорія та практика: навчально-методичний посібник [Текст] / О. Я. Базилінська – К. : Центр учбової літератури, 2009. – 328 с.
2. Партин Г. О. Особливості впливу основних чинників на фінансову стійкість підприємства в умовах фінансово-економічної кризи [Текст] / Г. О. Партин – Збірник науково-технічних праць Національного лісотехнічного університету України. – 2010. – №10. – С. 276-279.