

УДК 656.615.071.3.003.13

ЕФЕКТИВНІСТЬ ПРОЦЕСУ УПРАВЛІННЯ ОСНОВНИМ КАПІТАЛОМ В МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТАХ

Матвієнко М.В., к.е.н. (ОНМУ)

Досліджується процес управління основним капіталом в морських торговельних портах та розглядаються можливі варіанти його реформації.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Сучасна економічна система держави не може функціонувати у відриві від зовнішньоекономічної діяльності. Основним фактором розвитку як самої системи, так і зовнішньоекономічних зв'язків є морський транспорт, який забезпечує функцію об'єднання щодо різних регіонів світу. Морські порти в цьому процесі набувають статусу пов'язуючої ланки, яка не повинна сповільнювати товарообмін, таким чином повинна відповідати світовим вимогам щодо здійснення своєї діяльності, отже і до відповідної роботи основного капіталу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні аспекти функціонування і розвитку транспорту, в тому числі і морських портів, їх структурних компонентів та ресурсів, в т.ч. і основного капіталу в ринкових умовах розглядалися в працях вітчизняних та закордонних вчених, таких як Буркинський Б.В., Дикань В.Л., Кібік О.М., Котлубай М.І., Котлубай О.М., Панченко В.Н., Постан М.Я., Сич Є. М., Чекаловець В. І., Шинкаренко В.Г. та інші [2 - 9].

З точки зору вищезначених вчених [1, 3, 2, 9], існує низка основних причин, які обумовлюють стратегічне положення портів в сучасній виробничій, торговій та транспортній системі [1, 2]. Таким чином, формується системний підхід до оцінки функціонування та розвитку морських торговельних портів [2]. Особливістю їх функціонування і розвитку є необхідність дотримання ряду вимог різних видів транспорту до техніки та технології перевантажувального процесу. В умовах зростання обсягу перевезення на світовому ринку, поглиблення міжнародних зв'язків, інтенсифікації світової торгівлі та розвитку зовнішньоторговельного обороту існує об'єктивна необхідність вдосконалення техніко-економічних параметрів і організації роботи морських торговельних портів [1].

Невирішені складові загальної проблеми. Аналіз праць, присвячених основному капіталу дозволяє говорити про відсутність єдиного підходу до визначення структурних складових процесу управління основним капіталом, недостатню висвітленість питань його експлуатації в портах та на підприємствах портової діяльності, його

амортизації та забезпечення безперервного відтворювального процесу, а також про відсутність систематизації причин неефективності процесу управління ним.

Мета статті. Метою статті є дослідження факторів забезпечення ефективності процесу управління основним капіталом морських торговельних портів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Морський порт, з точки зору системного підходу, являє собою складну транспортну систему, яка на певній території та акваторії здійснює обслуговування суден, вантажів та пасажирів, перевантаження вантажів з одних видів транспорту на інші, а також виконує низку допоміжних функцій.

Найважливішими завданнями розвитку морських торговельних портів слід визначити:

- забезпечення підвищення ефективності функціонування шляхом оптимізації умов обробки транспортних засобів;

- формування та забезпечення умов функціонування на території України міжнародних транспортних коридорів;

- вдосконалення техніко-технологічної бази морських торговельних портів у відповідності до світових стандартів портових послуг;

- підвищення якості робіт;

- покращення умов праці докерів-механізаторів;

- підвищення інвестиційної привабливості сфери портових послуг, насамперед, через забезпечення стабільної та прозорої політики держави в цій галузі;

- удосконалення системи управління.

Порт самостійно здійснює матеріально-технічне забезпечення виробництва та капітального будівництва. Реалізація вищезначених завдань можлива лише на базі реконструкції існуючих і будівництва нових перевантажувальних комплексів, а також у формі вдосконалення технології і організації їх роботи.

Внутрішньогосподарські механізми спрямовані на забезпечення самокупності, тобто відтворення та самофінансування, що пов'язано з забезпеченням процесу відтворення.

Таким чином слід зробити висновок, що для виживання в умовах висококонкурентного світового ринку портових послуг держава і

Економіка підприємства

внутрішньогосподарська увага має, перш за все, зосередитися на основному капіталі вітчизняних портів та забезпеченні його відтворення [1, 5].

Для оцінки діяльності вітчизняних портів слід навести аналіз рівня навантаження портового

вантажного обладнання та відсотка використання пропускної спроможності по окремих портах та взагалі по галузі (табл. 1, 2).

Таблиця 1

Динаміка переробки вантажів у морських портах України, тис. тон

Порти	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1	2	3	4	5	6	7
Бердянський	2257,5	2452,1	2403,2	2111,2	2502,7	2604,3
Б.-Дністровський	657,3	826,6	1084,2	1041,9	1262,	1135,1
Євпаторійський	947,0	1082,8	1277,6	1830,1	1479,8	2053,2
Ізмаїльський	5149	5642,3	6644,8	6653,3	6874,5	6880,8
Іллічівський	14551,1	13625,2	14882,7	14968,6	16034,0	18904,0
Керченський	1708,9	2269	2636,2	4417,5	4911,6	4293,0
Маріупольський	13713,3	13470,3	14771,3	14774,4	17403,3	15961,1
Миколаївський	4009,6	4241,3	5003,4	5556,4	7591,9	9254,5
Одеський	33592,5	33512,5	30549,6	26846,5	31368,3	34562,3
Октябрський	1303	532,5	841,4	1555,9	2231,4	2460,2
Ренійський	1749,4	2003,6	2241,7	2956,1	2887,0	3448,6
Севастопольський	307,4	322,5	374,5	309,5	367,1	392,8
Скадовський	489	169,1	161,8	324,0	966,6	1117,7
Усть-Дунайський	925,2	622	1027,2	634,8	75,4	226,3
Феодосійський	6737,7	11067,2	5334,7	1360,5	2164,5	2694,8
Херсонський	2480,9	2512	2702,5	2716,2	3852,7	4264,2
Южний	15506	16072	18868,2	20698,6	21500,1	21697,9
Ялтинський	190,7	217,6	271,4	281,5	260,6	227,0
Разом	106275,5	110640,6	111436,7	109037,0	123733,9	132177,8

Структура матеріально-технічної бази вітчизняних портів залишилася їм як спадок від радянської транспортної системи, а вантажопотоки істотно змінилися. Як результат, маємо 62 % використання пропускної спроможності портів та 40 % спрацювання основного капіталу. Але вітчизняні

порти уже два десятиріччя працюють в нових ринкових умовах, а становище залишається тим самим. Таким чином, можна зробити висновок про неефективне управління основним капіталом, задоволення поточних потреб замість розробки єдиної стратегії розвитку.

Таблиця 2

Пропускна спроможність портів, млн. тон

Порти	Пропускна спроможність за рік	Коефіцієнт використання потужностей у 2008 р.
Ренійський	10,415	0,33
Ізмаїльський	8,555	0,80
Усть-Дунайський	3,439	0,07
Б.-Дністровський	1,78	0,63
Іллічівський	30,0	0,63
Одеський	43,4	0,80
Южний	34,0	0,63
Миколаївський	13,3	0,70
Октябрський	2,46	1
Херсон	5,0	0,85
Скадовський	1,81	0,38
Севастопольський	0,55	0,62
Євпаторійський	2,8	0,61
Ялтинський	1,2	0,23
Феодосійський	3,3	0,78
Керчинський	6,5	0,49
Бердянський	3,128	0,83
Маріупольський	18,8	0,82
Разом	190.437	0,62

Тенденція глобалізації у виробництві і споживанні призводить до конкуренції у цих секторах, що чинить серйозний вплив на вартість перевезень щодо їх зменшення. В цих умовах “вторинна” конкуренція на транспорті стає ще жорсткішою. Міжнародні морські перевезення залежать від світових вантажопотоків, що не залишаються сталими і залежать від вищезгаданого розширення світової торговельної мережі, можливостей забезпечення збереження вантажів та швидкої і надійної їх доставки різними видами транспорту.

В результаті аналізу діяльності вітчизняних портів слід зробити висновок про необхідність реформування системи управління основним капіталом та забезпечення її відповідності загальній стратегії функціонування і розвитку підприємства для досягнення конкурентоспроможності портової продукції на світовому ринку.

Морський торговельний порт являє собою висококоманізовану та капіталомістку систему.

У більшості випадків навантажувально-розвантажувальні роботи в портах при переробці генеральних, насипних та інших вантажів виконуються з використанням кранової схеми механізації. За даними Укрморречфлоту на 2008 р. технологічне устаткування українських портів було зношене на 40 %, що значно нижче, ніж такий показник по промисловості України. Така ситуація суттєво впливає на положення портів у конкурентному середовищі, а також визначає як провідний напрямок вдосконалення управління основним капіталом у морських торговельних портах. Становище погіршується також тим, що засоби малої механізації представлені застарілими моделями, що також суттєво впливає на інтенсивність робіт та їх собівартість.

Діяльність українських морських торговельних портів за період загальноекономічного зростання 2000 – 2008 рр. представлена у таблиці 3.

Таблиця 3
Результати діяльності морських торговельних портів України за 2004 – 2008 рр.

Показник	2004	2005	2006	2007	2008
Всього ПРР, тис. т	110640,6	111436,7	109037	123733,9	132181,4
Усього доходів	3725864	4335628	4728293	4803433,3	7144443,1
Усього витрат по собівартості	1825972	2438714	2673522	1920361,6	2284897,3
Інші витрати	1510452	1512673	1523970	2464685	3610287,9
Оподатковуваний прибуток	519252	512320	530801	418386,7	930080,5
Податки	129813	128080	132700	104596,7	232186,8
Чистий прибуток	389439	384240	398101	313790	696560,4
Основний капітал	5062932	5580511	5732112	5876493	6012437
Знос	2247330	2574347	2864301	2934756	3001453
Амортизація	191795	210933	213511	240658,1	265219,6

Аналіз показників роботи морських портів свідчить про зростання вантажопотоків та доходів порту, але витрати портів на виконання ПРР та інших робіт зростали швидше. Отже як результат маємо зменшення рентабельності функціонування підприємств. Крім того, на фоні зростання вантажопотоку відбувається досить відчутне зниження базового приросту загального обсягу (вартості) основного капіталу: 2004 р. – 7 %, 2005 р. – 11 %, 2006 р. – 8 %, 2007р. – 7 %. Аналіз співвідношень вартості основного капіталу та обсягів перевантажень говорить про неефективне управління основним капіталом, оскільки зростання вартості останнього не призводить до зростання обсягів перевантажень. За даними

таблиці 3 видно, що загальна сума нарахованої амортизації починаючи з 2004 р. постійно зростає, але темп приросту постійно скорочується (від 36 % до 10 %). Порівняння темпів зростання сум амортизації та зносу в 2004 – 2008 рр. (спостерігається суттєве відставання) говорить про необхідність вдосконалення амортизаційної політики морських торговельних портів [7, 8].

Слід навести результати розрахунків рентабельності основного капіталу по портах України за останні п'ять років (табл. 4). Зниження даного показника також свідчить про суттєві помилки при побудові та реалізації політики управління основним капіталом [8].

Таблиця 4
Рентабельність основного капіталу морських торговельних портів України, %

Показник	2004	2005	2006	2007	2008
Рентабельність основного капіталу	7,6	6,9	6,8	6,7	6,3

Економіка підприємства

Важливим показником стану та навести результати розрахунку і цього показника використання основного капіталу морських по портах України за останні п'ять років (табл. 5): торговельних портів є капіталовіддача, тому слід

Таблиця 5

Капіталовіддача основного капіталу морських торговельних портів України

Показник	2004	2005	2006	2007	2008
Капіталовіддача основного капіталу	0,74	0,78	0,82	0,83	0,85

Динаміка показника капіталовіддачі в цілому по портах характеризується позитивною тенденцією, але розглядаючи її разом з динамікою витрат, можна зробити висновок, що підвищення рівня капіталовіддачі досягається не за рахунок більш ефективного використання основного капіталу, а за рахунок більшої долі витрат, в тому числі на ремонт і модернізацію. Рішення про проведення ремонту та модернізації в морських торговельних портах приймаються на основі

короткострокових завдань і коли вступають у суперечку зі стратегічними цілями розвитку портів. Економічне обґрунтування таких рішень найчастіше не виконується.

Для оцінки ефективності використання основного капіталу вітчизняних морських торговельних портів та управління ними слід об'єднати основні показники стану та руху основного капіталу в табл. 6:

Таблиця 6

Стан та рух основного капіталу морських торговельних портів

тис. грн.

Показник	2004	2005	2006	2007	2008
Фонд розвитку	256142	211916	258643	265746	236478
Основний капітал	5062932	5580511	5732112	5876493	6012437
Прибуло	60743	65811	69197	74576	73648
Вибуло	92156	93005	92900	89450	89750
Амортизація	191795	210933	213511	240658,1	265219,6

Результати розрахунків (табл. 3, 4, 5, 6), а морських торговельних портів, необґрунтовано також сороковідсоткове спрацювання матеріально-технічної бази та суттєве перевищення коефіцієнта та про нагромадження застарілого основного введення основного капіталу над коефіцієнтом капіталу (відсоток виведення застарілого основного вибуття, дозволяють зробити висновок про капіталу складає 1,9), тобто про екстенсивний шлях неефективне управління основним капіталом розвитку [8].

Таблиця 7

Введення в дію основного капіталу, млн. грн.

Введення в дію основного капіталу	2004	2005	2006	2007	2008
Всього за всіма галузями	33569	36741	38439	38456	35478
Транспорт	3911	4007	4113	3907	3978
Морський транспорт	71,0	71,8	72,03	72,7	72,6

Таблиця 8

Обсяги необхідних інвестицій в розвиток портів та їх джерела

Об'єкти інвестування	Обсяг інвестицій	Джерела фінансування	
		власні	Бюджет
Будівництво і реконструкція перевантажувальних комплексів	2316,3	2316,3	-
Придбання флоту	725,5	323,0	402,5
Разом	3041,8	2639,3	402,5

В табл. 8 подані наведені у вищеозначеній програмі розвитку обсяги інвестицій, які необхідні для розвитку морських портів, та визначені основне джерело їх отримання – власні кошти портів [3, 4, 6].

Висновки. Стан технічної бази портів вимагає швидких і радикальних заходів щодо її оновлення і удосконалення. Щоб відповідати сучасним вимогам

клієнтів, портам України необхідні значні інвестиції, основним джерелом яких мають стати власні кошти портів.

Має бути радикально перебудований процес управління основним капіталом і підкорений не тимчасовим потребам, а загальним стратегічним

цілям розвитку як на рівні порту, так і на рівні підприємства портової діяльності.

Загальній стратегії мають відповідати і такі основні елементи процесу управління основним капіталом, як амортизаційна політика, облікова політика в цій галузі, тактика експлуатації та виведення з експлуатації об'єктів основного капіталу, тактика формування амортизаційного фонду та використання його коштів, інвестиційна політика в цій галузі та інші.

Для ефективного використання власних коштів в галузі формування та розвитку техніко-технологічної бази морських торговельних портів, а також для забезпечення формування ефективної системи управління основним капіталом порту має бути виконаний аналіз техніко-технологічної бази підприємства та визначені напрямки її розвитку, а також з'ясований загальний техніко-технологічний рівень портів та окремих підприємств портової діяльності.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бабина О.Є., Заволока С.М. Формування амортизаційної політики підприємств // Водний транспорт: Зб. наук. праць. - Вип. 3. - К.: КДАВТ, 2002. - С. 75-80.
2. Буркинський Б.В., Котлубай М.І. Амортизація як джерело інвестування у морський транспорт. - Одеса: ПРРЕД НАН України, 2001. - 122 с.
3. Герасимчук М. Джерела і структура капітальних вкладень // Економіка України, 1998. - № 12. - С. 16 - 24.
4. Губарева І.О. Удосконалення механізму оновлення активної частини основних фондів. Автореф. дис. канд. екон. наук: 08.06.01 / Харк. держ. екон. ун-т. - Харків, 2000. - 18 с.
5. Заволока С.М. Аналіз стану і сучасні тенденції розвитку морських торговельних портів України // Зб. наук. праць „Економіка і управління”. Вип. 6. - К.: КУЕТТ, 2004. - С. 224-227.
6. Матвієнко М.В. Амортизационные отчисления в системе инвестиций в развитие морского транспорта // Развитие методів управління та господарювання на транспорті. - Одеса: ОНМУ, - 2004, № 18. - С. 148-159.
7. Матвієнко М.В. Місце і роль амортизації в стратегічному управлінні підприємствами морського транспорту // Развитие методів управління та господарювання на транспорті. - Одеса: ОНМУ, 2005. - № 21. - С. 123-133.
8. Матвієнко М.В. Формування амортизаційної політики на морському транспорті // Економіка транспортного комплексу. - Харків. - Вип. 9. - 2005 р. - С. 122-128.
9. Чекаловець В.І., Меркт О.В. Формування стратегії розвитку морських торговельних портів у конкурентному середовищі // Стратегія економічного розвитку України. - К.: КНЕУ, 2001. - № 4. - С. 134-141.

*Рецензент д.е.н., професор ОНМУ Чекаловець В.І.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*

УДК 658.14.17.012.2

КРИТИЧНИЙ АНАЛІЗ СИСТЕМИ МЕТОДІВ БЮДЖЕТНОГО І ФІНАНСОВОГО ПЛАНУВАННЯ НА ПІДПРИЄМСТВІ

Меренкова Л.О., к.е.н., доцент (ХНЕУ)

На основі критичного аналізу системи методів бюджетного і фінансового планування уточнена класифікація методів бюджетного планування на підприємстві, яка дозволяє приймати більш обґрунтовані управлінські рішення щодо впровадження системи бюджетування на підприємствах.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. В теперішній час перед вітчизняними підприємствами виникла проблема забезпечення виживання в умовах зниження платоспроможного попиту споживачів, скорочення обсягів реалізації продукції, прибутків,

підвищення вартості позикових коштів та їх обмеженості, зростання курсів валют, що призводить до фінансових ускладнень щодо здійснення господарської діяльності, зокрема імпортних операцій.

© Меренкова Л.О.