

Гилка У.Л.

МОЖЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ НОВИХ МЕТОДИЧНИХ ПІДХОДІВ ДО АНАЛІЗУ ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

Досліджуються можливості застосування методів фінансово-економічного аналізу, які б відповідали характеру та особливостям господарської діяльності морських торговельних портів. Порти належать до складних господарських утворень, тому стандартні методи аналізу дають незадовільні результати. Обґрунтовується доцільність розробки нових методів на зразок відомих у світі панелей індикаторів.

Ключові слова: морські торговельні порти, методи аналізу діяльності.

Постановка проблеми. У той час, як обсяги морських перевезень у світі зростають, в Україні роль морського транспорту в економіці після 1990 року катастрофічно падала. Обсяги вантажних перевезень морським транспортом у 2013 р. порівняно з 1990 р. зменшилися у 15,5 разів – з 53 253,3 тис. тонн до 3 428,1 тис. тонн. Питома вага морських перевезень у загальному вантажообігу країни становить 0,15%, а в пасажирських – лише 0,1% [1]. Виробничі потужності морських торговельних портів не використовуються повною мірою. Відсутність замовників на вантажоперевезення частково пояснюється програшем у конкурентному змаганні альтернативним портам і маршрутам перевезень. Принципово зрозуміло, що підвищення конкурентоспроможності вітчизняних портів можливе за умови розробки і реалізації ефективних стратегій як технічного переоснащення, так і маркетингу.

У свою чергу, розробка стратегій має спиратися на діагностику поточного стану портів і прогнозування можливостей розвитку. Що стосується фінансово-економічного стану портів, то точність діагностики залежить від застосування адекватних методів аналізу. Існуючі стандартні методи аналізу, по-перше, не враховують складну структурну побудову портів і їхню багатопрофільну діяльність, і, по-друге, не призначені для вирішення задач стратегічного управління. Виходячи з цього, постає проблема вибору із наявного арсеналу таких методів, які б відповідали характеру та особливостям діяльності портів, або ж розробка нових адекватних методів аналізу фінансово-економічного стану.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На цей час в Україні фінансовий аналіз є загальноновживаним нормативним інструментом отримання оціночної інформації про стан підприємств. Ідея аналізу полягає в тому, що, використовуючи дані форм бухгалтерської звітності, розраховують певні показники – коефіцієнти. Порівняння значень показників із встановленими нормами або орієнтирами дозволяє провести діагностику стану підприємства [2]. Нормативні методики фінансового аналізу призначені або для всіх підприємств «загалом», або зорієнтовані на певні типи підприємств (банки, АТ сфери промисловості тощо) чи на конкретні випадки застосування (приватизація, неплатоспроможність, банкрутство) [3]. В теоретичних дослідженнях вітчизняних науковців не набули розвитку пошуки підходів до вибору методів аналізу, які найкращим чином відповідали б особливостям конкретних підприємств, які обумовлюються галуззю або видами діяльності, масштабом підприємства, типом організаційної структури тощо [2]. Є деякі напрацювання, де пропонується підхід до вибору методів аналізу відповідно індивідуальним особливостям підприємств. Обґрунтовується методичний інструментарій, що надає можливість ідентифікувати профіль підприємства і, використовуючи таблицю відповідності «тип підприємства – метод аналізу», виявити потенційно придатні саме для даного підприємства методи аналізу [3]. Однак, цей підхід дозволяє робити вибір із наявного інструментарію

методів аналізу, якому властиві багато недоліків, зокрема, відсутність управлінської орієнтації та прогностичної спрямованості [2]. Невирішеною на цей час проблемою є обґрунтування нових підходів до визначення фінансово-економічних показників діяльності підприємств, які б відповідали їхнім індивідуальним особливостям.

Мета статті полягає в дослідженні можливостей застосування методів фінансово-економічного аналізу, які б відповідали характеру та особливостям господарської діяльності морських торговельних портів України і надавали інформацію для прийняття управлінських рішень.

Виклад основного матеріалу. Анексія Криму у 2014 році певним чином змінила ситуацію в галузі морських перевезень України. В Криму розташовані 5 із 18 морських портів України (11,3 млн. тонн вантажообігу в 2013 році) та 2 із 3 морських рибних портів (2,5 млн. тонн). Питома вага п'яти кримських морських портів у 2013 р. становила 7,65% від загального вантажообігу портів України, а в попередні роки їхня частка коливалася в межах 10-11%. Порти материкової України в 2014 р. змогли компенсувати втрати, наростити обсяги вантажообігу, зокрема й за рахунок вантажопотоків, які раніше йшли через півострів. 3 травня 2014 р. вантажі, що призначалися для кримських портів, почала приймати Одеса.

Морські порти України в 2014 році перевалили 142,8 млн. тонн вантажів, що на 4% більше, ніж у 2013 році. Зокрема, портові оператори, що належать до Мінінфраструктури, обробили 48,6 млн. тонн (34% загального обсягу), інші портові оператори приватної форми власності обробили 94,162 млн. тонн (66% загального обсягу). Перевалка експортних вантажів в 2014 році зросла на 8,5% – до 103,1 млн. тонн, тоді як імпорتنих скоротилась на 10,3% – до 15,932 млн. тонн. Перевалка транзитних вантажів зменшилася на 9% – до 20,3 млн. тонн, а каботажних зросла на 60,7% – до 3,5 млн. тонн. Перевалка контейнерів в морських портах становила 671,5 тис. TEU, що на 14,6% менше, ніж у 2013 році. Приріст порівняно з минулим роком продемонстрували порти Бердянський (47,8%), Ізмаїльський (12%), Іллічівський (7%), Миколаївський (2,5%), Одеський (6,1%), «Жовтневий» (25,3%), «Усть-Дунайск» (57,4%) і «Південний» (9,2%). В номенклатурі вантажів переважають три позиції: зернові вантажі, перевалка яких зросла на 25,8%, рудні вантажі – на 7,3% і металопродукція – на 6,6% [4].

Що стосується кримських портів, то важливіше значення вони мають з позиції логістики вантажопотоків. Останнім часом у Європі активізувалися прибережні перевезення (Shortseashipping). Порти півострова могли б відіграти роль у розвитку цих перевезень в Чорному морі. Європа приділяє увагу розвитку водного транспорту як екологічного, безпечного й ефективного. До 2020 р. ЄС планує збільшити частку ринку перевезень водним транспортом до 10%, що має забезпечити економію витрат більше ніж до 2 млрд. євро на рік. Це має сприяти зменшенню забруднення атмосфери, що дасть змогу додатково заощадити 500 млн. євро. До 2030 р. планується перевести 30% вантажопотоків, здійснюваних на відстань понад 300 км на залізничний і водний транспорт. ЄС висунув концепцію «морських автомагістралей», яка передбачає комбіновані перевезення автомобільним і водним (поромним) транспортом. Україна, маючи дві транскордонні річки, такі як Дніпро і Дунай, за роки незалежності різко скоротила кількість річкових перевезень. З 1990 р. до 2013 р. обсяги вантажних перевезень річковим транспортом зменшилися в 23,1 рази (з 65728,1 тис. тонн у 1990-му до 2840,5 тис. тонн у 2013-му). У жовтні 2013 р. Європейська комісія презентувала новий підхід до розвитку транспортної інфраструктури в ЄС, головна мета якого – створення транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). Проблема України в тому, що, маючи всі можливості для інтеграції в європейську транспортну систему, вона їх не використовує. Навпаки, невиправдано високі тарифи в портах, безліч перевіряючих і контролюючих служб і, як наслідок, високий рівень корупції роблять український морегосподарський комплекс неконкурентоспроможним [1].

Розробка і реалізація конкурентної стратегії діяльності і розвитку портів залежить від точної діагностики стану підприємств, що, у свою чергу, потребує відповідних методів аналізу.

В процесі становлення ринкової економіки набули розвитку такі складні форми підприємництва, як:

- ✓ горизонтально-диверсифіковані підприємства (структури), типовим представником яких є торговельний дім, що охоплює ланцюг «виробництво – транспортування – збутова мережа – роздрібна торгівля»;
- ✓ горизонтально-диверсифіковані підприємства (структури), характерним представником яких є девелоперська компанія, що охоплює цикл робіт від проектування до побудови об'єктів;
- ✓ складно-компонентні структури, які об'єднують підприємства з різними видами діяльності, як то: корпорація, концерн, консорціум, холдинг [5].

Порти за своїми характеристиками належать саме до складних господарських утворень. По-перше, порти – це великомасштабні підприємства за кількістю працівників (табл.1).

Таблиця 1

Чисельність працівників в морських торговельних портах (МТП)

МТП Рені	МТП Керч	МТП Ізмаїл	МТП Іллічівськ
1800 чол.	2300 чол.	2500 чол.	6300 чол.

По-друге, організаційно-управлінська структура портів є ієрархічною багаторівневою: 5-7 рівнів ієрархії. Наприклад, порт Ізмаїл має три виробничо-перевантажувальні комплекси та комплекси навантажувально-розвантажувальних робіт і обслуговування пасажирського флоту. Комплекси мають різні портові потужності (спорудження, устаткування, глибини біля причалів) і спеціалізуються за видами оброблюваних вантажів. Перший комплекс обробляє в основному мішки, пакетовані вантажі, папір, целюлозу, устаткування, сільгосптехніку, метали. Другий комплекс призначений для обробки навалочних вантажів: руди, вугілля, коксу, концентрату, окатишів, а також контейнерів, металопродукції, зерна. Третій комплекс обробляє генеральні і навалочні вантажі: устаткування, метал, руду, вугілля і зерно.

По-третє, порти здійснюють багатопрофільну різнопланову діяльність. Згідно Статуту до основних видів діяльності портів належать:

- ✓ організація і виконання навантажувально-розвантажувальних робіт та обробка транспортних засобів;
- ✓ перевалка вантажів, надання транспортно-експедиторських та інших послуг, пов'язаних з організацією та забезпеченням перевезень експортних, імпорتنних, транзитних, каботажних та інших вантажів;
- ✓ надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським та автомобільним транспортом у міжнародному та внутрішньому сполученні;
- ✓ схоронність вантажів та здійснення складських операцій з вантажами;
- ✓ посередницька діяльність митного брокера та митного перевізника;
- ✓ здійснення бункеровочних та буксировочних операцій;
- ✓ надання судам причалів, плавзасобів та інше;
- ✓ здійснення лоцманського проведення суден, регулювання руху суден по акваторії порту, радіолокаційне обслуговування суден;
- ✓ проведення будівництва, ремонту, реконструкції, модернізації та технічного переозброєння портових споруд та гідротехнічних споруд.

Також порти крім стандартного набору послуг надають широкий спектр додаткових послуг: транспортно-експедиторські операції, декларування, пакування, агентування суден і обслуговування екіпажів суден, бункерування суден рідким паливом і водою, зачистка суднових приміщень, ремонт суден.

По-четверте, в структурі портового господарства функціонують різні за формою власності (а, отже, і за економічними інтересами) підрозділи, зокрема, оператори, серед яких поряд із державними значну частку становлять приватні стивидорні компанії, такі як

«Гринтур-Екс», «ГПК-Україна», «Бориваж». Загальна кількість портових операторів в морських портах України в 2014 році становила 95: від одного у Білгород-Дністровському порту до 13 в Одеському і 17 у Миколаївському портах [6].

Зважаючи на наведені особливості функціонування портів як господарських структур, можна констатувати, що стандартні методи фінансово-економічного аналізу не в змозі забезпечити повну і адекватну діагностику стану портів. Серед розмаїття підходів, що наявні у світовій практиці, найкращим чином означеному завданню відповідають методи, які відомі під назвами «збалансована система показників» (The Balanced Scorecard) або «панелі індикаторів» (Business Dashboard) [7]. Серед інших є два вирішальних аргументи на користь зазначених методів: а) система показників розробляється індивідуально під кожне підприємство, враховуючи специфіку його діяльності; б) розроблені показники дозволяють здійснювати не тільки діагностику і аналіз стану підприємства, але й, що найважливіше, приймати управлінські рішення з підвищення ефективності діяльності. Принцип, за яким розробники формують інформаційну базу аналізу та управління, розкриває концептуальна схема: ефективність бізнесу (Business Performance) залежить від сукупної дії певних чинників, створивши інформаційне відображення яких (систему показників), можна здійснювати вплив на ці чинники (рис.1). Ця схема принципово відрізняється від поширеного в Україні фінансово-економічного аналізу, коли відштовхуються від встановленої системи показників, а потім шукають можливості їх використання в аналізі – управлінні [8].

Блок моніторингу дозволяє отримати інформацію в «необхідний час», тобто здійснювати необхідні заходи для своєчасного виявлення та усунення проблем або використання нових можливостей. Також передбачені попереджувальні сигнали, які повідомляють менеджерів про те, що той чи інший контрольований параметр вийшов за визначені межі. Блок аналізу дозволяє віднайти точки виникнення відхилень, виявлених у ході моніторингу та ідентифікувати першопричини проблем. Блок управління орієнтований на бізнес-процеси.

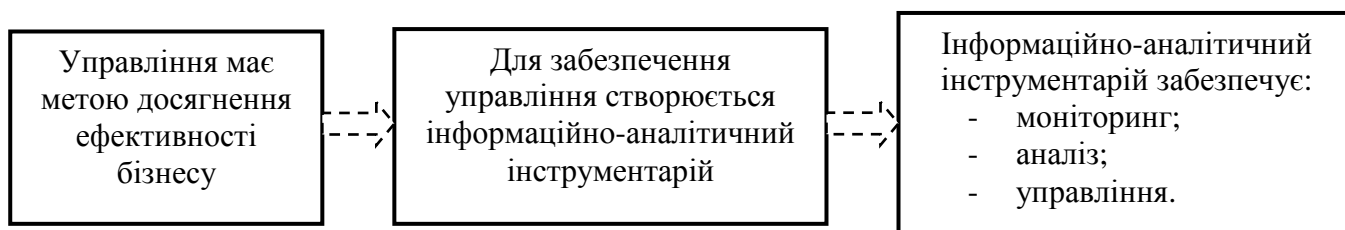


Рис.1. Логіка розробників нових інструментів аналізу і управління

Оцінка внутрішніх і зовнішніх процесів відбувається за чотирма групами показників, що характеризують: фінанси, клієнтів, внутрішні бізнес-процеси, навчання та розвиток персоналу. На панелі індикаторів представлені дані у вигляді ключових показників ефективності, за допомогою яких показуються причинно-наслідкові зв'язки між визначеними цілями діяльності і чинниками, які обумовлюють їх досягнення [9]. Існують два головні типи ключових показників ефективності: випереджаючі та відстаючі (третій тип – діагностичні). Випереджаючі показники дозволяють кількісно оцінити дії, які суттєво впливають на майбутні результати роботи, тоді як відстаючі показники, а це більшість традиційних фінансових показників, дозволяють вимірювати лише результати минулої діяльності.

Подамо ілюстративні приклади цих показників (табл. 2).

Демонстраційні приклади відстаючих та випереджаючих показників для портів

<i>Відстаючі показники</i>	<i>Випереджаючі показники</i>
Вартісний обсяг укладених контрактів	Кількість переговорів (контактів), що були проведені із потенційними замовниками
Дохід від господарської діяльності	Потенційна кількість замовників, з якими були або є певні контакти
Прибутковість діяльності	Кількість ефективно діючих центрів прибутку

Сенс переходу від відстаючих до випереджаючих показників полягає в наступному: після фіксації за результатами аналізу незадовільних значень відстаючих показників ситуацію змінити вже неможливо, оскільки вона вже відбулася, а у випадку виявлення незадовільних значень випереджаючих показників є час і можливість для виправлень.

Висновки і пропозиції. В таблиці 3 наведені головні відмінності між традиційним аналізом і аналізом за методом панелей індикаторів. Зважаючи на ці дані і вищенаведені аргументи, можна дійти висновку про доцільність застосування нових підходів до аналізу діяльності таких складних структур, як морські торговельні порти.

Таблиця 3

Порівняння традиційного аналізу і аналізу за методом панелей індикаторів

<i>Характерні риси традиційного аналізу</i>	<i>Характерні риси аналізу за панелями індикаторів</i>
Спирання на ретроспективні дані	Прогностична спрямованість
Відсутність можливості встановлення причинно-наслідкових зв'язків між результатами і чинниками	Можливість встановлення причинно-наслідкових зв'язків між результатами і чинниками (ключові показники ефективності)
Відсутність можливості безпосереднього використання результатів аналізу в управлінні	Присутність показників, що спеціально орієнтовані на управлінські задачі
Доведення результатів аналізу до обмеженого кола менеджерів	Інтерактивна участь широкого кола менеджерів у використанні результатів аналізу

Проблемою, що постає на шляху практичного впровадження панелі індикаторів для вітчизняних підприємств, є відсутність методичних напрацювань щодо обґрунтування ключових показників ефективності відповідно до індивідуальних особливостей конкретних підприємств. За кордоном вже напрацьовані певні шаблони системи показників, спираючись на які кожна компанія модифікує її під свої потреби. Згідно результатів опитування, у 360 компаніях середня кількість (медіанне значення) ключових показників складала 20 при максимальному значенні 64 [8, с.280].

ЛІТЕРАТУРА

1. Гриневецький Сергій. Чи утримає Україна свої позиції на Дунаї // Газета ДТ, 16 січня 2014 [Електронний ресурс], 2014. – Режим доступу: <http://gazeta.dt.ua/internal/chi-utrimaye-ukrayina-svoyi-poziciyi-na-dunayi-.html>
2. Гилка У. Л. Посібник з вибору методів фінансово-економічного аналізу підприємств / У. Л. Гилка, Ю. О. Клочко. – К. : ДУІКТ, 2009. – 58 с.
3. Гилка У. Л. Обґрунтування вибору методів аналізу фінансово-економічної діяльності телекомунікаційних підприємств для управління їхньою конкурентоспроможністю: Дис..... канд-та екон. наук / У. Л. Гилка – К., 2011. – 226с.
4. Украинские морские порты за год увеличили грузоперевалку [Електронний ресурс] Режим доступу:<http://business.vesti-ukr.com/85143-ukrainskie-morporty-za-god-uvelichili-gruzoperevalku-na-4>

-
5. Смерічевський С. Ф. Зв'язано-диверсифіковані системи підприємств : генезис, моделювання та стратегічний аналіз : монографія / Смерічевський С. Ф. – Д. : Донец. держ. ун-т упр., 2008. – 375 с.
 6. Порти України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.sifservice.com/ru/informatsiya/porty-ukrainy/morskie-porty/>
 7. Кузьмін О.С. Система корпоративного управління: формування та оцінювання на засадах економічних індикаторів. – Луганськ, 2008. – 368 с.
 8. Эккерсон Уэйн У. Панели индикаторов как инструмент управления. – Москва, 2007. – 396 с.
 9. David Parmenter. Key Performance Indicators: Developing, Implementing and Using Winning KPI's. – New Jersey, USA: John Wiley & Sons, inc., 2007. – С. 233

Гилка У.Л.

ВОЗМОЖНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ НОВЫХ МЕТОДИЧЕСКИХ ПОДХОДОВ К АНАЛИЗУ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ

Исследуются возможности применения методов финансово-экономического анализа, соответствующие характеру и особенностям хозяйственной деятельности морских торговых портов. Порты принадлежат к сложным хозяйственным образованиям, поэтому стандартные методы анализа дают неудовлетворительные результаты. Обосновывается целесообразность разработки новых методов по примеру известных в мире панелей индикаторов.

Ключевые слова: морские торговые порты, методы анализа деятельности.

Gilka U.

THE POSSIBILITY OF USING OF NEW METHODOLOGICAL APPROACHES TO THE ANALYSIS OF SEAPORTS ACTIVITY

The possibilities of application of financial and economic analysis consistent with the characteristics of economic activities of commercial seaports are investigated. Ports belong to complex economic formations, so standard analysis methods give unsatisfactory results. The feasibility of the development of new methods for example the world famous dashboards is founded.

Keywords: commercial seaports, analysis methods of economic activities.

УДК 336.148

Євтушевська О.А.

ВНУТРІШНІЙ КОНТРОЛЬ ЯК ЕЛЕМЕНТ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті розглядається взаємозв'язок фінансово-економічного контролю із гарантуванням економічної безпеки підприємства. Розглядається поняття економічної безпеки підприємства з позиції теорії контролю. Особливу увагу відведено внутрішньому фінансово-економічному контролю. Поряд з цим, у статті розглянуто актуальні питання фінансової безпеки підприємств. Визначено фактори впливу на фінансову безпеку суб'єктів господарювання. Розглянуто складові загальної системи управління безпекою підприємства.