

УДК 338.22.021.4

*Ольга Кравченко
Світлана Пінчук*

ПРОПОРЦІЇ ЯК ВІДОБРАЖЕННЯ ЗБАЛАНСОВАНОЇ СИСТЕМИ ПОКАЗНИКІВ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ

Стаття присвячена дослідженню виробничих і фінансових пропорцій залізничного транспорту України, можливості їх використання як основи для формування збалансованої системи показників оцінки функціонування залізниць.

Ключові слова: пропорція, ефективність, збалансована система показників, залізниця.

Статья посвящена исследованию производственных и финансовых пропорций железнодорожного транспорта Украины, возможности их использования в качестве основы для формирования сбалансированной системы показателей оценки функционирования железных дорог.

Ключевые слова: пропорция, эффективность, сбалансированная система показателей, железнодорожная дорога.

The article researches the production and financial proportions of rail transport in Ukraine, their possible using as a basis for the balanced scorecard assessment of railroad functioning.

Keywords: proportion, efficiency, balanced scorecard, railroad.

Постановка проблеми. В Україні традиційні підходи до оцінки ефективності діяльності господарюючих суб'єктів, зокрема й залізничного транспорту, базуються переважно на фінансових показниках, розрахунок яких здійснюється на основі інформації звітного періоду, що не дає можливості не тільки проаналізувати перспективи розвитку підприємства, зростання його майбутньої вартості, взаємовідносини з клієнтами, а й оцінити відповідність виробничих і фінансово-економічних процесів їх «оптимальному» рівню з урахуванням галузевих особливостей. Результати розрахунків загальноприйнятих показників не відображають реального стану справ через їхню недосконалість, так звану усередненість і неможливість визначення однакових оптимальних значень для всіх галузей національної економіки через існуючі особливості виробничого процесу та фінансово-економічних відносин. Це є справедливим і для залізничного транспорту України. Проведене в [1] дослідження існуючих науково-методичних і практичних підходів до оцінки ефективності функціонування залізниць свідчить про необхідність і своєчасність формування та впровадження збалансованої системи показників оцінки ефективності функціонування галузі.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Формування збалансованої системи показників привертає значну увагу як зарубіжних, так і вітчизняних учених, серед яких варто зазначити: Х. Фрідага, В. Шміда, М. Брауна, А. Гершена, М. Горського,

© *Кравченко О. О., Пінчук С. С., 2014*

І. Пономарьову, Д. П. Нортона, Р. С. Каплана, Р. П. Нівена, Ж. Роя, С. Роя, Н.-Г. Ольве, К.-Й. Петрі, Э. Нілі, К. Адамса, М. Кеннерлі та ін. [2–9].

Однак слід зазначити, що незважаючи на значні наукові надбання та практичні розробки означеної проблеми, недостатньо дослідженими залишається широкий спектр проблем, пов'язаних з адаптацією існуючих підходів до побудови збалансованої системи показників оцінки ефективності функціонування залізничного транспорту України з урахуванням особливостей його виробничої та фінансово-економічної діяльності.

Метою статті є розробка підходу до формування збалансованої системи показників оцінки ефективності функціонування залізниць на основі визначення системи виробничих і фінансових пропорцій.

Виклад основного матеріалу дослідження. Збалансована система показників (Balanced Scorecard) оцінки ефективності діяльності суб'єктів господарювання була розроблена Р. Капланом і Д. Нортоном. Дана система була побудована на основі поєднання фінансових і нефінансових показників, що дало можливість відслідковувати та враховувати причинно-наслідкові зв'язки між результативними показниками та сукупністю чинників, в результаті дії яких вони були отримані. Крім того, такий підхід дозволив проводити системну комплексну оцінку ефективності діяльності суб'єктів господарювання, здійснювати її своєчасно та оперативно, контролювати динаміку найважливіших показників фінансово-господарської діяльності підприємств, досягнення відповідного рівня яких є необхідним для реалізації мети функціонування підприємства, галузі тощо.

Збалансована система показників може бути визнана універсальною, оскільки її апробація була здійснена на підприємствах багатьох країн світу, де був отриманий позитивний результат у вигляді як підвищення керованості виробничої та фінансово-економічної діяльності, так і підвищення ефективності функціонування. Впровадження даної системи дозволило враховувати при оцінці існуючі взаємозв'язки між стратегією підприємства, його завданнями й основними показниками, згрупованими за чотирма різними напрямками, такими як фінанси, клієнти, внутрішній бізнес-процес, навчання й підвищення кваліфікації персоналу [6].

Разом з тим слід зазначити, що це не єдиний існуючий сьогодні підхід до побудови збалансованої системи показників. Широковідомими моделями збалансованих систем показників, що довели свою ефективність, є модель BSC Л. Мейсела, піраміда ефективності К. Макнейра, Р. Ланча, К. Кросса, модель EP2 М. К. Адамса та П. Робертса, модель «стейкхолдерів», система селективних показників Ю. Вебера [10–12] тощо. В кожній із цих моделей визначена певна сукупність факторів, які найбільш повно описують механізм управління системою взаємозв'язаних показників. Отже, більшість існуючих моделей відображають стратегію підприємства, яка безпосередньо пов'язана з ефективністю його діяльності.

Слід зазначити, що особливості виробничої та фінансово-економічної діяльності залізничного транспорту України, а також нестаціонарність його внутрішнього і зовнішнього середовища, як результат не тільки реалізації програми реформування, а й нестабільності національної та світової економіки, роблять практично неможливим застосування вищезазначених моделей до аналізу ефективності процесів у галузі. Тому є необхідним і обов'язковим формування збалансованої системи показників оцінки ефективності залізниць, адаптованої до специфіки їх функціонування, а також заснованої на врахуванні взаємодії чинників, що обумовили отримання поточних результатів.

Відбір конкретних показників для формування збалансованої системи оцінки ефективності функціонування галузі має відповідати загальним принципам економічної ефективності суб'єктів господарювання, враховувати особливості транспортного виробництва та задовольняти таким вимогам:

1) включати виробничі та фінансові показники, (а) що взаємопов'язані між собою, узагальнюють, доповнюють та уточнюють інші, (б) значення яких залежить від рівнів, отриманих у попередніх періодах, а їх використання забезпечить виявлення та оцінку реального стану залізниць, аналіз можливостей їхнього внутрішнього та зовнішнього розвитку, а також підвищення конкурентоспроможності;

2) включати обмежену кількість показників (не більше 15–25), в іншому випадку значно збільшується складність їх аналізу, знижується його практична цінність і відповідність отриманих результатів поточному стану, порушується увага, відбувається розсіювання зусиль, наслідком чого буде невиконання поставлених завдань оцінки. Разом з тим, показників має бути достатньо для задоволення можливостей отримання повної, вичерпаної інформації про діяльність підприємства та прийняття виважених та своєчасних управлінських рішень на основі проведення аналітичних процедур;

3) визначені показники мають розглядатися в динаміці, тобто відображати минулий та теперішній стани залізниць та використовуватись для прогнозування, забезпечення ефективної діяльності суб'єкта в майбутньому; короткострокові показники мають визначатися на основі довгострокових;

4) збалансована система показників оцінки ефективності діяльності залізниць має враховувати інтереси та цілі всіх аналітиків;

5) порядок проведення розрахунків визначених показників має бути зрозумілим, не викликати проблем щодо можливостей отримання необхідної інформації тощо.

Зважаючи на вище викладене та спираючись на особливості виробничої господарської діяльності та фінансування залізничного транспорту України, можна зробити висновок, що зараз є доцільною і своєчасною розробка системи збалансованих показників, яка буде враховувати специфіку процесів, що відбуваються у галузі. Створення такої системи дозволить комплексно характеризувати діяльність залізниць та їх структурних підрозділів, дасть можливість враховувати всі аспекти функціонування суб'єкта оцінки та фактори взаємодії, які привели до одержання відпо-відних результатів.

З метою відображення існуючих взаємозв'язків досліджуваних явищ через використання окремих оціночних показників доцільно встановити оптимальні (коректні, нормативні) співвідношення (пропорції) між темпами зміни таких показників. Дослідження пропорцій темпових показників дозволить точно встановлювати характер та ефективність процесів, що відбуваються в галузі, без проведення додаткових деталізованих розрахунків. Крім того, використання пропорцій сприятиме дотриманню магістрального напрямку розвитку залізничного транспорту України та уникненню або суттєвому зменшенню небезпеки виникнення системних дисбалансів у виробничій та фінансово-економічній діяльності.

Пропорції (лат. *proportion*) – це співмірність, певне співвідношення частин цілого між собою [13]. Сьогодні досить відомими є парні пропорції, ланцюги пропорцій та комбіновані системи пропорцій. Співставлення темпів приросту за допомогою системи парних пропорцій дозволяє проводити оцінку ефективності діяльності суб'єктів господарювання. Найвідомішою є ланцюгова пропорція, яку прийнято визначати як «золоте правило економіки», відповідно до якої темпи росту прибутків

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

повинні перевищувати темпи росту обсягу реалізації продукції (робіт, послуг), що, у свою чергу, мають перевищувати темпи росту активів підприємства та бути вищими за сто відсотків:

$$T_{pr} \geq T_{real} \geq T_{akt} \geq 100\%,$$

де T_{pr} – темпи зміни прибутку підприємства; T_{real} – темпи зміни обсягу реалізації продукції (робіт, послуг); T_{akt} – темпи зміни сукупних активів підприємства.

В. В. Ковальов зазначає, що таке співвідношення між основними темповими показниками, які характеризують існуючі тенденції розвитку підприємства, свідчить про його економічне зростання, покращення фінансового стану та підвищення ефективності фінансово-господарської діяльності [14]. Для практичного застосування науковцями запропоновано різноманітні варіанти даної ланцюгової пропорції, що різняться складом темпових показників, їх інтерпретацією та структурою пропорцій. Так, Л. А. Мочалова пропонує використовувати систему із 7 показників, що містить як показники, що характеризують власні фінансові ресурси, так і фінансові ризики у розрізі основних напрямів господарської діяльності [15]. Ф. Брецман та І. Гетц пропонують обмежитися використанням показників ЕВІТ (Earnings Before Interest and Taxes), ЕВА (Economic Value Added) і СФ (Cash Flow) [16, с. 8].

З метою оптимізації процесу оцінки ефективності діяльності залізниць пропонується спиратися на дві групи пропорцій: виробничі та фінансові, оскільки самі співвідношення, що формуються в цих сферах, визначають фінансовий стан галузі та прямо й опосередковано впливають одна на одну (рис. 1).

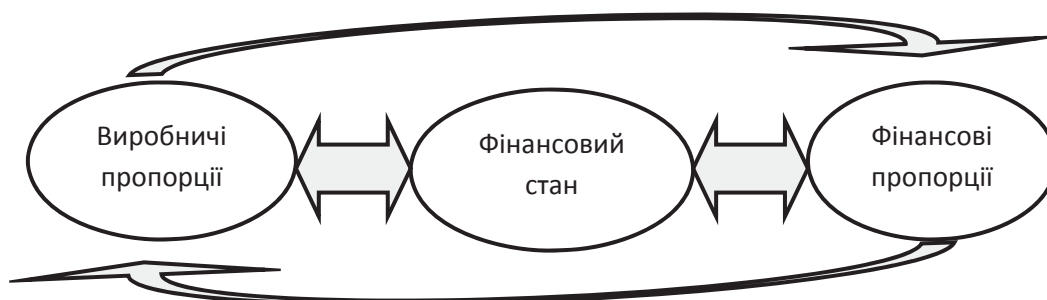


Рис. 1. Взаємозалежність виробничих і фінансових пропорцій залізничного транспорту

Співвідношення між власним і залученим капіталом, прибутком (збитком) та понесеними витратами, основним та оборотним капіталом, що використовується залізничною галуззю та є основою транспортного виробництва, характеризують ефективність використання наявних ресурсів і належать до групи виробничих пропорцій. Особливості фінансово-господарської діяльності залізниць знаходять своє відображення при формуванні групи фінансових пропорцій, до якої доцільно віднести співвідношення відповідної групи активів та поточних зобов'язань, власного капіталу та всього капіталу підприємства, суми вкладень до чистого прибутку, які характеризують ліквідність, платоспроможність, фінансову незалежність, ефективність інвестування тощо.

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

Виділення цих двох груп пропорцій впливає з їх взаємозв'язку. Такі пропорції є взаємозалежними та взаємообумовленими, через те що транспортне виробництво, а так і безпосередньо виробничі пропорції, визначають фінансовий стан та поточні фінансові можливості залізниці, а фінансові пропорції, в свою чергу, визначають та обумовлюють можливість фінансування транспортного виробництва у майбутньому (плановому) періоді, тобто від даних співвідношень залежить фінансовий стан залізничного транспорту в цілому та його окремих структурних підрозділів. Для визначення оптимальних пропорцій, як відображення збалансованої системи показників, необхідно дослідити співвідношення як виробничої та фінансової діяльності залізничного транспорту, так і існуючого інституціонального середовища. Проаналізуємо основні виробничі та фінансові пропорції залізничного транспорту, їх динаміку, що спостерігались протягом 2003–2012 рр.

Основний капітал – це вкладення коштів з довгостроковими цілями в нерухомість, природні ресурси, промислову та інтелектуальну власність, довгострокові фінансові інвестиції тощо. Оборотний капітал відображає наймобільнішу частину загального капіталу, бере участь лише в одному операційному циклі, повністю переносить свою вартість на готову продукцію. У процесі обігу капітал втілює свою вартість в активи та за їх допомогою функціонує в процесі виробництва. Саме співвідношення основного та оборотного капіталу є визначальною пропорцією для кожної конкретної галузі та характеризує специфіку і особливості діяльності окремого господарюючого суб'єкта. Для залізничної галузі традиційним є значне домінування необоротного капіталу над оборотним, яке визначається особливостями транспортного виробництва (рис. 2).

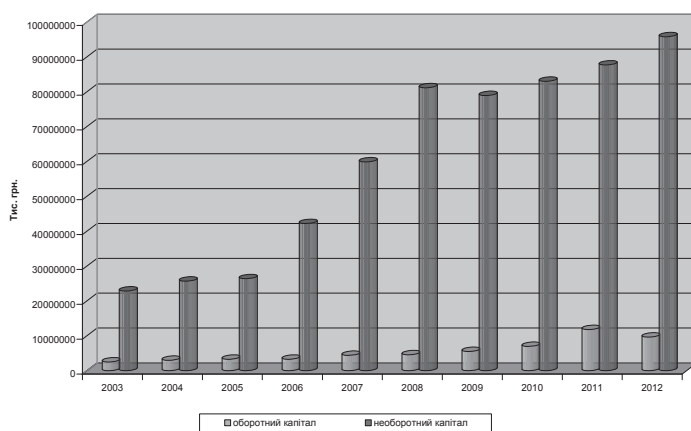


Рис. 2. Співвідношення основного та оборотного капіталу залізничного транспорту України

На залізничному транспорті України вартість необоротного капіталу більше ніж у 9 разів перевищує доступні обсяги оборотного капіталу (у 2008 р. співвідношення склало навіть 17,8 раза в результаті значного зростання вартості необоротного капіталу). Оптимальна структура загального капіталу має важливе значення для забезпечення безперебійного транспортного виробництва, ефективного та стабільного його розвитку, задоволення потреб у пасажирських та вантажних

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

перевезеннях у коротко- та довгостроковому періодах. Тому не менш значущим для оцінки ефективності діяльності залізниці є співвідношення власного та позикового капіталу, використання якого дасть можливість визначати, яка частина діяльності фінансується за рахунок власних коштів, а яка – за рахунок залучених. Нормальною вважається ситуація, якщо в структурі капіталу більше ніж 50% припадає на власний капітал, що свідчить про фінансову стійкість і незалежність від зовнішніх джерел фінансування та не сприятиме відтоку коштів у майбутньому.

Разом з тим, якщо підприємство не залуцає для фінансування своєї діяльності позикові кошти, то не використовуються всі можливості (джерела) в повному обсязі, гальмується розвиток суб'єкта господарювання, що може призвести до погіршення ефективності не тільки виробничої, а й фінансової діяльності. Як видно з рис. 3 на залізничному транспорті України протягом аналізованого періоду власний капітал перевищує позиковий більше ніж у 2 рази. За період з 2003 по 2008 р. спостерігається позитивна тенденція щодо зростання частки залученого капіталу з 15 до 35% та наближення до оптимального співвідношення, яке визнається на рівні 60–40% (власного до позикового). Однак, починаючи з 2008 р., питома вага позикового капіталу знов знижується до 31%, що не можна розглядати як позитивне явище, оскільки галузь не використовує існуючі можливості залучення додаткових коштів для оновлення необоротних активів (насамперед, об'єктів інфраструктури та елементів рухомого складу) без загрози зниження фінансової стійкості.

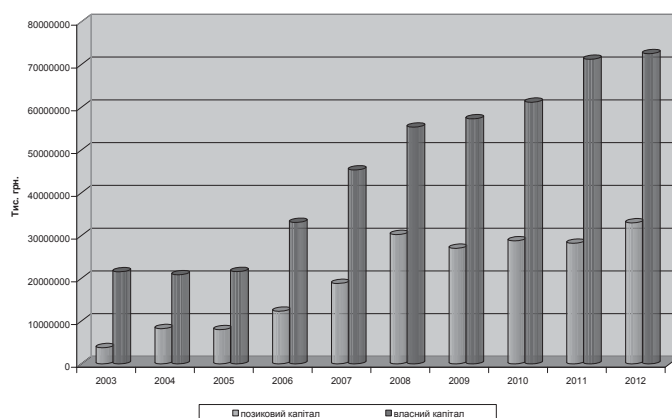


Рис. 3. Співвідношення власного та позикового капіталу залізничного транспорту України

Співвідношення чистого доходу та собівартості виробленої продукції (наданих послуг) характеризує рентабельність транспортного виробництва залізничного транспорту України і показує, який обсяг доходів припадає на кожну гривню витрат. Оскільки основним джерелом фінансування як поточної діяльності, так й розвитку галузі є власний прибуток [17], то для залізничного транспорту оптимальним є зростання рентабельності основної діяльності. Співвідношення отриманих прибутків і собівартості наданих послуг наведено на рис. 4.

Співвідношення оборотних активів (частки оборотних активів) та поточних зобов'язань належить до фінансових пропорцій та характеризує ліквідність і платоспроможність суб'єктів господарювання. Так, якщо всі наявні оборотні

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

активи перевищують поточні зобов'язання у 1,5 раза, а абсолютно ліквідні активи (грошові кошти та поточні фінансові інвестиції) співвідносяться з поточними зобов'язаннями 0,25–0,30 до 1, можна говорити про нормальну ліквідність і достатність активів для своєчасного погашення поточних боргів. Оборотні активи залізничного транспорту України не покривають наявні поточні зобов'язання відповідних періодів, тобто відбувається порушення пропорцій формування оборотних активів і поточних зобов'язань: у 2003 р. це співвідношення майже наближається до 1 (0,95), а у 2012 р. оборотні активи лише на половину (0,53) покривають поточні зобов'язання (рис. 5).

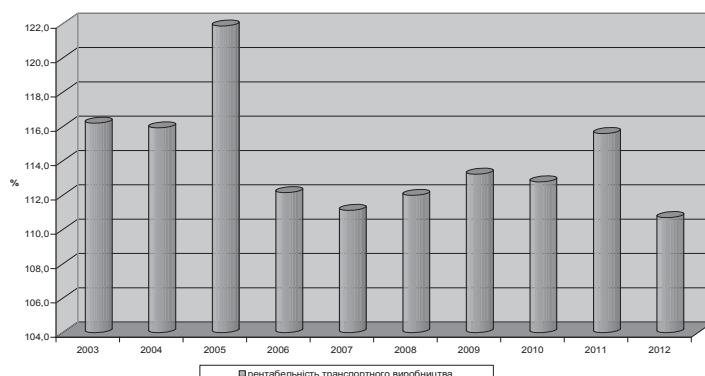


Рис. 4. Співвідношення чистого доходу та собівартості наданих послуг залізничного транспорту України

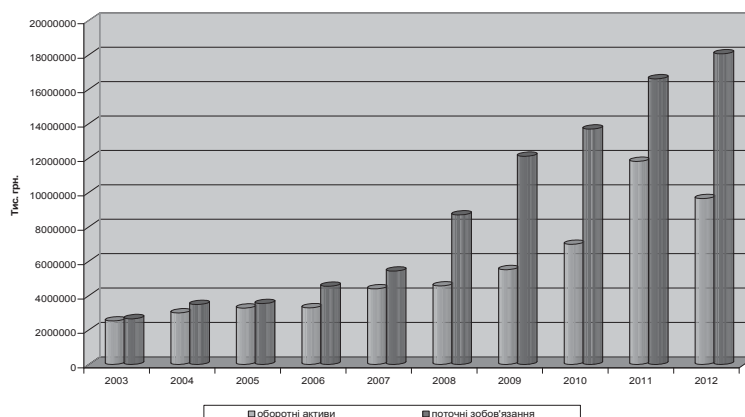


Рис. 5. Співвідношення оборотних активів і поточних зобов'язань залізничного транспорту України

Як видно з даного рисунка рентабельність галузі зростала до 2005 р. (до 122%), після чого відбулося стрімке її падіння до 112%. Незначне зростання, яке відбувалося протягом 2008–2011 рр., обумовлене, перш за все, ростом тарифів, а не збільшенням обсягів перевезень, закономірним наслідком чого стало падіння рентабельності у 2012 р. до 110,7%. Аналіз виробничих пропорцій показує зниження ефективності функціонування залізничного транспорту внаслідок як недостатнього обсягу оборотного капіталу (при існуванні резерву його збільшення за рахунок залучення додаткових фінансових ресурсів із зовнішніх джерел), так і використання

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

екстенсивних методів підвищення рентабельності діяльності (підвищення тарифів, а не покращання транспортного сервісу).

Наявність абсолютно ліквідних активів у підприємства характеризує його здатність негайно погасити борги у разі необхідності за рахунок грошових коштів та поточних фінансових інвестицій. Як теоретичне нормативне прийняте значення на рівні 25–30%. Залізничний транспорт України має недостатньо абсолютних активів для погашення поточних боргів: лише 8% у 2010 р. та 1,5% у 2012 р. своїх боргів галузь спроможна погасити негайно, в разі необхідності, за рахунок абсолютноліквідних активів, що свідчить про порушення ліквідності та платоспроможності. При цьому спостерігається стійка негативна тенденція порушення відповідних пропорцій (рис. 6).

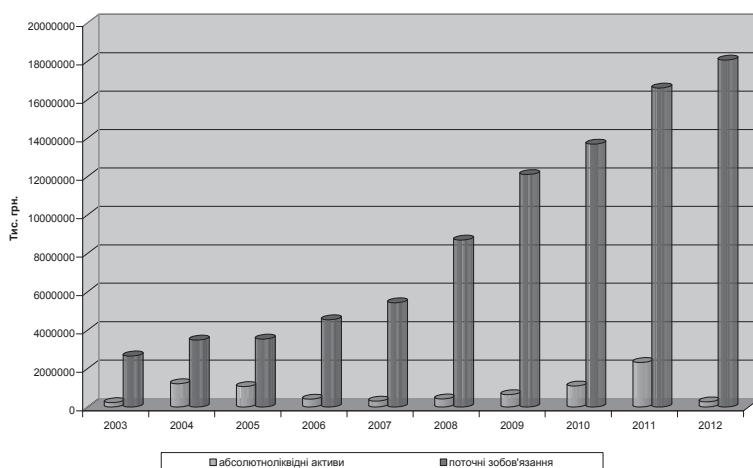


Рис. 6. Співвідношення абсолютноліквідних активів і поточних зобов'язань залізничного транспорту України

Таким чином, на залізничному транспорті України спостерігається систематичне порушення фінансових нормативів, що відображається на його фінансовому стані, інвестиційній привабливості та, як наслідок, можливості ефективного функціонування у поточному періоді та цілеспрямованого розвитку у майбутньому.

Впровадження пропорцій як відображення збалансованої системи показників в практику управління виробничою та фінансово-економічною діяльністю залізничного транспорту слід супроводжувати детальною оцінкою можливого ефекту від застосування нового інструменту управління як суми таких ефектів [18, с. 49]:

- 1) економічного (зменшення витрат на поточне планування у вартісному виразі);
- 2) соціального (покращення системи мотивації персоналу);
- 3) маркетингового (можливість збільшення частки транспортного ринку);
- 4) інформаційного (підвищення обґрунтованості прийнятих рішень за рахунок своєчасного отримання достовірної інформації);
- 5) організаційного (покращення взаємодії між структурними підрозділами, зменшення плинності кадрів, зростання рівня освіти та професіоналізму).

Висновки та пропозиції. Оптимальність виробничих та фінансових пропорцій, що характеризується збалансованістю показників, є ознакою ефективного функціонування будь-якої виробничо-економічної системи, у тому числі залізниць.

Універсального критерію оптимальності виробничих та фінансових пропорцій не існує, тому необхідно визначати хоча б якісні критерії як нормативної основи оцінки ефективності функціонування залізниць, їх структурних підрозділів та галузі в цілому.

Отже, дослідження основних виробничих та фінансових пропорцій має стати науковим і практичним підґрунтям, що бути покладене в основу формування та вдосконалення збалансованої системи показників оцінки ефективності діяльності залізниць та їх структурних підрозділів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Пінчук С. С. Методичні та практичні підходи до оцінки ефективності на залізничному транспорті / С. С. Пінчук // Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного університету транспорту, серія «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 19. – С. 130–135.
2. Фридаг Х. Р. Сбалансированная система показателей / Х. Р. Фридаг, В. Шмидт; [перевод с нем. М. В. Лапишинова]. – М.: Омега-Л, 2006. – 144 с.
3. Браун М. Г. Сбалансированная система показателей: на маршруте внедрения / М. Г. Браун; Пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. – 226 с.
4. Горский М. Золотые страницы. Лучшие примеры внедрения сбалансированной системы показателей / М. Горский, А. М. Гершун. – М.: Олимп-Бизнес, 2008. – 416 с.
5. Пономарьова І. В. Реалізація стратегії розвитку підприємства за допомогою збалансованої системи показників // Економічний простір : Зб. наук. пр. – № 27. – Дніпропетровськ : ПДАБА, 2009. – С. 202 – 210.
6. Нортон Д. П. Организация, ориентированная на стратегию. Как в новой бизнес-среде преуспевают организации, применяющие сбалансированную систему показателей / Д. П. Нортон, Р. С. Каплан. – М.: Олимп-Бизнес, 2004. – 169 с.
7. Нивен П. Р. Сбалансированная система показателей. Шаг за шагом / Р. П. Нивен. – М.: Баланс-клуб, 2004. – 315 с.
8. Рой С. Баланс между стратегией и контролем / С. Рой, К.-Й. Петри, Ж. Рой, Н.-Г. Ольве. – СПб.: ПИТЕР, 2005. – 320 с.
9. Нили Э. Призма эффективности: Карта сбалансированных показателей для измерения успеха в бизнесе и управления им / Э. Нили, К. Адамс, М. Кеннерли. – Днепропетровск : Баланс-Клуб, 2003. – 400 с.
10. Ивлев В. Balanced ScoreCard – альтернативные модели / В. Ивлев, Т. Попова. // Портал iTeam Технологии корпоративного управления. [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.iteam.ru/publications/strategy/section_27/article_478/.
11. Городничев А. Ю. Сравнительный анализ современных моделей анализа и оценки результатов деятельности предприятий, основанных на КПД / А. Ю. Городничев // Аудит и финансовый анализ. – 2006. – № 4. – С. 72–79.
12. Редченко К. Показательное несогласие: Balanced Scorecard и Tableau De Bord / К. Редченко. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.e-xecutive.ru/knowledge/announcement/339363/>.
13. Философский энциклопедический словарь [Текст] / [ред.-сост.: Е. Ф. Губский, Г. В. Кораблева, В. А. Лутченко]. – М. : ИНФРА-М, 2007. – 575 с.
14. Ковалев В. В. Финансовый анализ: методы и процедуры / В. В. Ковалев. – М. : Финансы и статистика, 2002. – 560 с.
15. Мочалова Л. А. Концепция финансового планирования в корпорациях / Л. А. Мочалова // Финансовый менеджмент. – 2004. – № 3. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.finman.ru/articles/2004/3/2295.html>.
16. Брецман Ф. Сценарное планирование возвращается и становится неотъемлемой частью эффективного корпоративного управления / Ф. Брецман, И. Гетц. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://performance.ey.com/wp-content/uploads/downloads/2011/08/Scenario-Planning4.pdf>.
17. Кравченко О. А. Проблемы создания инфраструктурных условий для развития торгово-экономических отношений Украины с ЕС и ТС : железнодорожный транспорт / О. А. Кравченко // Экономика промышленности. – 2013. – № 1–2 (61–62). – С. 262–273.
18. Казначеева Н. Л. Оценка эффективности внедрения сбалансированной системы показателей / Н. Л. Казначеева, А. В. Моргунюв // Вестник Томского государственного университета; Серия «Экономика». – 2009. – № 1 (5). – С. 48–52.