

15. Тарасова О.О. Інформатизація завдань підвищення конкурентоспроможності підприємства за допомогою збалансованої системи показників / О.О. Тарасова // Бизнес-Информ. – 2012. – № 4. – С. 172–175.

16. Гершун А. Технологии сбалансированного управления / А. Гершун, М. Горский. – М. : Олимп-Бизнес, 2005. – 416 с.

17. Олексів І.Б. Побудова системи збалансованих показників підприємства на основі моделі одночасних рівнянь / І.Б. Олексів // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2006. – № 12. – С. 132–138.

**Рецензент:** И.А. Дмитриев, докт. экон. наук, проф., ХНАДУ.

**Статья поступила в редакцию** 01.02.2013 г.

УДК 656.96:338.435

РОМАНЕНКО К.М., канд. екон. наук,  
*Національний університет «Одеська юридична академія»*

## **ОСОБЛИВОСТІ РУХУ ФІНАНСОВИХ ПОТОКІВ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЕРЕДНИКІВ**

*Анотація.* Досліджено особливості руху фінансових потоків таких транспортних посередників, як транспортно-експедиторські та агентські компанії, що діють у рамках національного комплексу морського господарства. Виявлено особливості руху фінансових потоків національних підприємств транспортного сервісу, а також проблеми, що виникають у процесі управління фінансами. Запропоновано комплекс заходів, застосування яких забезпечить рух фінансових потоків за прибутковими схемами, що гарантуватимуть беззбитковість діяльності зазначених підприємств.

**Ключові слова:** фінансові потоки, транспортні посередники, транспортно-експедиторські компанії, агентські компанії.

РОМАНЕНКО К.М., канд. экон. наук,  
*Национальный университет «Одесская юридическая академия»*

## **ОСОБЕННОСТИ ДВИЖЕНИЯ ФИНАНСОВЫХ ПОТОКОВ ТРАНСПОРТНЫХ ПОСРЕДНИКОВ**

*Аннотация.* Исследованы особенности движения финансовых потоков таких транспортных посредников, как транспортно-экспедиторские и агентские компании, которые действуют в рамках национального комплекса морского хозяйства. Выявлены особенности движения финансовых потоков в национальных предприятиях транспортного сервиса, а также проблемы, возникающие в процессе управления финансами. Предло-

жен комплекс мероприятий, применение которых обеспечит движение финансовых потоков по прибыльным схемам, гарантирующим безубыточность деятельности указанных предприятий.

*Ключевые слова:* финансовые потоки, транспортные посредники, транспортно-экспедиторские компании, агентские компании.

K. ROMANENKO, Cand. Econ. Sc.,  
National University «Odessa Academy of Law»

## SPECIFIC FEATURES OF FINANCIAL FLOW MOVEMENT OF TRANSPORT INTERMEDIARIES

*Abstract.* Specific features of financial flow movement of such transport intermediaries as freight forwarding companies and maritime agents acting within the frames of the national marine complex have been investigated. Specific features of financial flow movement in national transport service companies have been studied; their main problems in finance management have been identified. A set of measures has been proposed; their application ensures cost-effective schemes of financial flow movement and guarantees profitable activities of the enterprises in question.

*Key words:* financial flows, transport intermediaries, forwarding companies, maritime agents.

**Постановка проблеми.** Сучасна ситуація на ринку транспортних перевезень характеризується тенденцією делегування повноважень та обов'язків щодо організації доставки, обслуговування суден в портах та здійснення всіх процедур і формальностей, пов'язаних з документообігом, на користь транспортних посередників або підприємств транспортного сервісу. В лінійному судноплаванні роль зв'язкової ланки між вантажовідправником, вантажоотримувачем, перевізниками різних видів транспорту та іншими учасниками перевезення відіграють транспортно-експедиторські компанії (ТЕК). У трамповому судноплаванні координація здійснюється агентськими компаніями (АК), які є ключовою ланкою у взаємодії між судовласником, вантажовласником, портовою владою та іншими учасниками перевезення.

У практичній діяльності цих видів підприємств виникають проблеми різного походження. Наслідки існування деяких з них несуть загрозу для фінансової стабільності функціонування транспортних посередників. Через це особливої уваги потребують процес формування фінансових результатів таких компаній та схеми, за

якими відбувається рух їх фінансових потоків. Це, у свою чергу, викликає необхідність застосування сучасного інструментарію фінансового менеджменту з урахуванням особливостей транспортно-експедиторської та агентської діяльності. Це забезпечить ефективне використання фінансового потенціалу морських агентів та експедиторів, чим і пояснюється актуальність даної статті.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретичне обґрунтування практичного застосування інструментарію фінансового менеджменту у діяльності транспортних посередників на сучасному етапі розвитку національного комплексу морського господарства є досить новою сферою наукових досліджень. Окремим правовим, організаційним та економічним аспектам діяльності транспортних експедиторів та агентів присвячені роботи Примачова М.Т., Котлубая О.М., Рудяка Ю.О., Кокіна О.С., Плужнікова К.І., Маслова Г.О., Луговцова О.Ф., Петрова І.М. Однак особливості управління фінансами даних компаній досліджено недостатньо.

Проблемам управління фінансовими потоками різних видів підприємств присвячені дослідження Бланка І.А., Ван Хорна Дж.К., Ковальова В.В., Алексєєва О.О. та інших, в яких розглядаються загальні питання управління фінансами підприємств, а також рух їх фінансових потоків. Однак існуючі підходи до управління грошовими потоками не враховують особливостей грошового обігу експедиторів та морських агентів, а також особливостей функціонування елементів українського комплексу морського господарства, що і зумовлює мету та завдання даної статті.

**Формулювання цілей статті.** Метою даної статті є розробка комплексу заходів щодо нормалізації схем руху фінансових потоків транспортних посередників. Для цього в першу чергу необхідно визначити, які схеми руху фінансових потоків будуть прибутковими для транспортно-експедиторських та агентських компаній, які причини викликають порушення даних схем, яким є характер цих порушень, а також які чинники впливають на рух фінансових потоків транспортних посередників. На основі отриманих результатів необхідно сформулювати конкретні заходи зі стабілізації руху фінансових потоків.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** В сучасних умовах, як відомо, основними транспортними посередниками у морегосподарському комплексі є транспортно-експедиторські компанії (транс-

портний сервіс лінійного судноплавства) та агентські компанії (транспортний сервіс трампового судноплавства). Рух фінансових потоків підприємств транспортного сервісу безпосередньо залежить не тільки від керівництва та управлінських рішень, що приймаються всередині компаній, а й від зовнішніх проблем, на які ці компанії не мають впливу. Сьогодні проблеми цих видів підприємств розглядалися у роботах сучасних вчених [1–4]. Особливу увагу слід приділити проблемам взаємовідносин сервісних підприємств з контрагентами та клієнтами, а також дефіциту власних обігових коштів. Ці проблеми, на перший погляд, не мають спільного, однак насправді вони тісно взаємопов'язані. Тенденції в сучасних відносинах клієнтів із транспортними посередниками, якими є несвоєчасність платежів за рахунками, пролонгація заборгованостей за попередніми угодами, порушення послідовності виплат, що мають здійснити транспортні посередники, порушують нормальні схеми руху фінансових потоків транспортно-експедиторських та агентських компаній, а також викликають вищезазваний дефіцит власного обігового капіталу.

Говорячи про порушення нормальних схем руху фінансових потоків, потрібно, перш за все, розуміти, якими саме є ці схеми. Рух фінансових потоків підприємств транспортного сервісу представлено на рис. 1.

Як видно з рис. 1, в даному випадку розглядаються, головним чином, зовнішні фінансові потоки транспортних посередників. Тобто ті надходження, що отримують транспортно-експедиторські та агентські компанії від основної діяльності (сплата від клієнтів) й інвестиційної та фінансової діяльності, є вхідним фінансовим потоком. Вихідний фінансовий потік – це покриття витрат на послуги, що замовлені у контрагентів, портові збори та інші витрати тощо. В цій схемі не розглядаються внутрішні фінансові потоки, наприклад, такі як витрати на утримання штату і офісу, доходи від роботи окремих підрозділів тощо.

Слід зазначити, що схема руху фінансових потоків компанії (ТЕК або АК) є прибутковою тільки за умови такого порядку руху фінансових потоків, який позначено (I) на рис. 1. В такому випадку первинним є вхідний потік – надходження від основної інвестиційної та фінансової діяльності. Вихідний потік повинен мати місце тільки після надходження первинного потоку, тому він має вторинний характер.

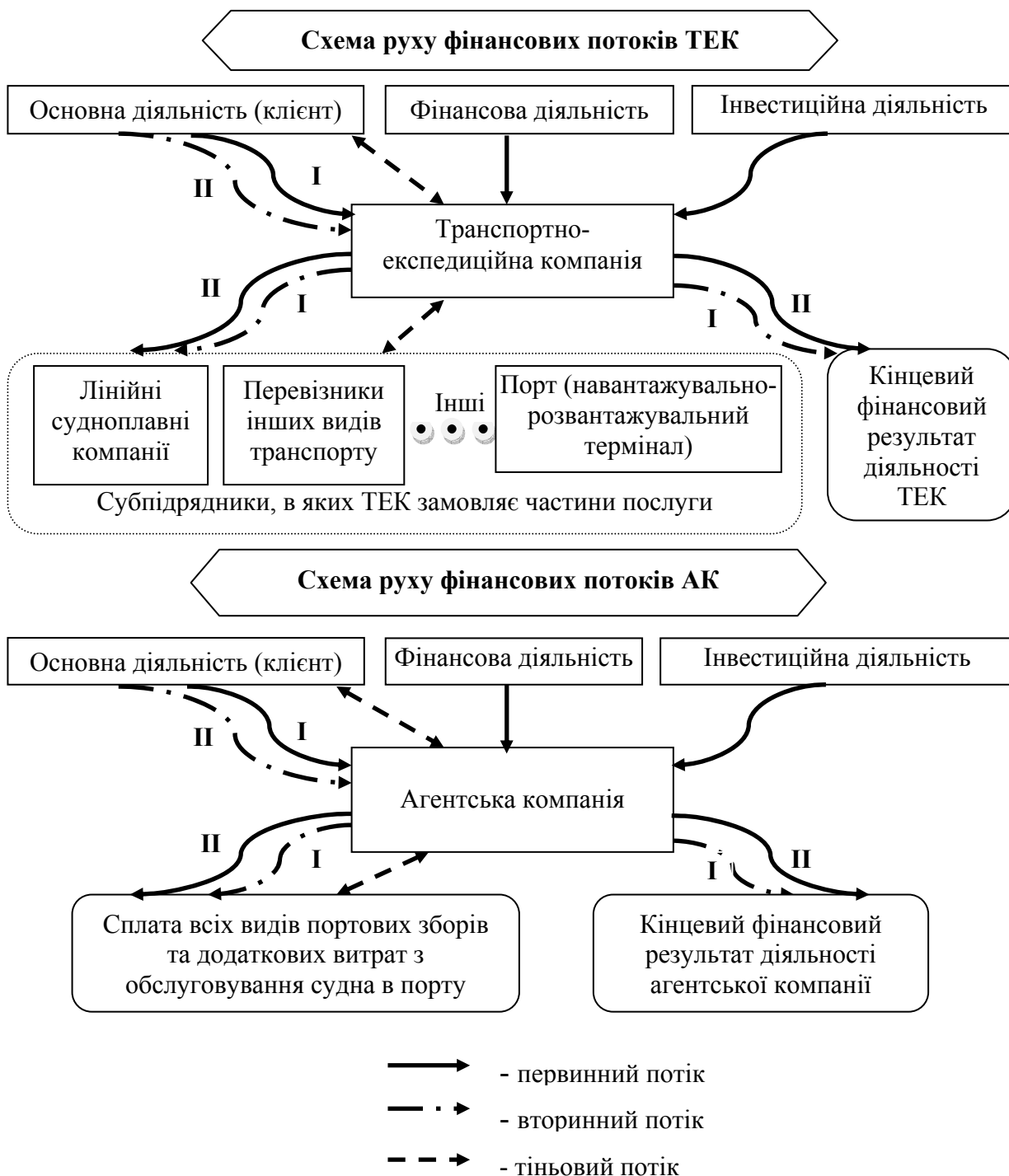


Рис. 1. Схеми руху фінансових потоків транспортних посередників

В поточній діяльності транспортних посередників рух первинних і вторинних потоків відбувається безперервно й одночасно.

Однак первинний і вторинний потоки різних угод (замовлення на організацію перевезень у випадку ТЕК та на обслуговування суднозаходів у випадку АК) за нормальних умов господарювання не повинні перекривати один одного. Тобто за кожною окремою уго-

дою компанія повинна досягти такої взаємодії з клієнтами та контрагентами, щоб забезпечити отримання первинного потоку, а потім направляти фінансові активи у вторинні потоки. На практиці національні транспортні посередники дуже часто, не отримавши первинного току за певною угодою, починають виконувати зобов'язання за вторинними потоками за рахунок власних грошових коштів, первинних потоків з інших угод, чистого прибутку тощо, намагаючись тим самим захистити клієнта від простоїв вантажу та транспортних засобів. Така схема роботи, що позначена (II) на рис. 1, є дуже характерною для вітчизняних агентів та експедиторів, проте вона є основною причиною виникнення дефіциту власного обігового капіталу, порушує фінансову стабільність, а також нормальні схеми руху фінансових потоків.

На основі рис. 1 можна зробити висновок, що внаслідок наявності проблем у відносинах з клієнтами та контрагентами, а також неефективної системи фінансових взаєморозрахунків у схемах руху фінансових потоків транспортних посередників спостерігаються негативні явища. Фінансові потоки, що повинні бути первинними, стають вторинними, і навпаки. Це призводить до збитків та дефіциту власних коштів у компаніях. Також на рис. 1 видно, що на практиці існує третій різновид фінансового потоку, а саме тіньовий потік. Цей грошовий потік є нелегальним, здійснюється в готівковій формі, може відбуватися в будь-якому напрямку та між будь-ким з учасників угоди. Такі тіньові потоки виникають внаслідок недосконалості нормативно-правової бази, що регулює діяльність транспортних посередників та комплексу морського господарства в цілому. Вони є результатом великої долі тіньового бізнесу в національній економіці, корумпованості державних органів, бажання та можливості (через недосконалість законодавства) заробляти нечесним шляхом.

Існування таких недосконалих схем руху фінансових потоків у практичній діяльності транспортних посередників вимагає від них конкретних дій щодо нормалізації процесу отримання грошових надходжень та руху фінансових потоків. Однак перед тим як запропонувати конкретні заходи для транспортно-експедиторських та агентських компаній, слід розглянути всю множину чинників, які впливають на рух фінансових потоків та управління ним, окрім тих проблем, які вже були зазначені вище.

Підсумувавши дослідження, представлені в роботах [5–7], класифікацію чинників, що впливають на рух фінансових потоків транспортних посередників, виявляється доцільним представити у вигляді табл. 1.

Таблиця 1

**Класифікація чинників, що впливають  
на рух фінансових потоків транспортних  
посередників**

Внутрішні чинники	Фінансові	Стадія життєвого циклу компанії Стратегія розвитку підприємства Тривалість операційного та фінансового циклу Політика використання нерозподіленого прибутку Форми і методи управління обіговим капіталом Система виробничого і фінансового планування Дивідендна політика компанії
	Організаційні	Рівень кваліфікації і спеціалізації фінансових менеджерів компанії Ступінь диверсифікації діяльності компанії
Зовнішні чинники	Національні	Економічні
		Кон'юнктура кредитного ринку Кон'юнктура валютного ринку Кон'юнктура ринку цінних паперів Політика компанії у відносинах із кредиторами та дебіторами
		Галузеві
		Кон'юнктура ринку морських перевезень (лінійних та трампових) в Україні Конкурентоспроможність морських портів України Кон'юнктура ринку транспортно-експедиторських послуг Кон'юнктура ринку агентських послуг
		Правові
		Оподаткування експедиторів та морських агентів Нормативно-правова база діяльності експедиторів та морських агентів
	Зовнішньо-економічні	Кон'юнктура ринку міжнародних транспортних послуг та перевезень Кон'юнктура міжнародних товарних ринків

Отже, дослідивши особливості руху фінансових потоків у практиці діяльності транспортних посередників, визначивши причини порушень схем руху фінансових потоків, а також класифікувавши чинники, що впливають на процеси формування і руху фінансових потоків, можна запропонувати наступні заходи для керівників транспортно-експедиторських та агентських компаній:

1) Впровадження та жорстке дотримання принципу передоплати послуг. В сучасних умовах з метою збереження клієнтів транспортні посередники часто нехтують власними інтересами та фінансовою стабільністю. Однак з новими клієнтами одразу на початку співпраці необхідно встановлювати систему передоплати послуг, а також вимагати попередньої сплати рахунків вже існуючими клієнтами. Така практика запобігатиме необхідності сплати рахунків за угодами з власних коштів експедитора чи агента та виникненню дефіциту обігового капіталу.

Такий захід може по-різному вплинути на конкурентоспроможність компанії. З одного боку, існує великий ризик втратити тих клієнтів, які звикли співпрацювати за наведеною схемою, що буде негативним наслідком для транспортного посередника. Водночас це може підтримати позитивний імідж компанії з точки зору потенційних та нових клієнтів і контрагентів, доводитиме надійність і принциповість діяльності компанії, допоможе встановлювати нові зв'язки на принципах обов'язкового виконання зобов'язань, що в результаті підвищить рівень її конкурентоспроможності.

2) Впровадження системи оперативного планування та прогнозування. Зрозуміло, що специфіка діяльності транспортних посередників не дає змоги здійснювати надійне та високоточне оперативне планування і прогнозування фінансових надходжень та витрат через непередбачуваність і залежність від великого різноманіття чинників, що впливають на діяльність компаній кількісно та якісно. Однак деякі елементи з інструментарію оперативного планування та прогнозування вважається доцільним застосовувати, наприклад, факторні моделі для прогнозування рівня надходжень, складання платіжних календарів з використанням прогнозів за видами діяльності тощо. Деяким аспектам варто приділити окрему увагу і покласти в основу подальших досліджень.

3) Розробка та використання системи оцінки управління фінансовими потоками. Залежно від масштабів компанії (експедиторської



або агентської) може бути доцільним відокремлення в її організаційній структурі спеціального фінансового відділу або відділу планування, або ж створення окремої посади фінансового менеджера. Такі відділи або працівники є у невеликій кількості транспортно-посередницьких компаній, що свідчить про недостатню увагу до системи руху фінансових потоків з боку керівництва. Такі структурні одиниці, використовуючи певні показники, такі як коефіцієнт чистого грошового потоку, рентабельність валового грошового потоку тощо, могли б здійснювати ефективну оцінку руху фінансових потоків компанії. Питання управління фінансовими потоками транспортних посередників є досить глибоким та малодослідженим, що обумовлює його представлення у вигляді окремого дослідження.

4) Диверсифікація діяльності. Як правило, національні транспортні посередники сконцентровані на своєму основному виді діяльності, тобто експедиції або агентуванні суден. Відповідно основна частина грошових надходжень, що вони отримують, поступає від основної діяльності. Отже, для стабілізації руху фінансових потоків та збільшення обсягу грошових надходжень керівникам цих підприємств слід більше уваги приділити фінансовій та, особливо, інвестиційній діяльності. Вигідними інвестиціями для транспортних посередників у сучасних умовах можуть бути участь у капіталі інших підприємств, участь у міжнародних проектах та членство в асоціаціях, власний розвиток тощо.

Щодо участі в капіталі інших підприємств, то у випадку ТЕК це може бути відкриття або спільне володіння автотранспортною компанією з власним рухомим складом для здійснення наземних перевезень контейнеризованих вантажів. Для АК участь у капіталі інших підприємств може бути перспективною, якщо мова йде про навантажувально-розвантажувальні термінали недержавної форми власності.

Стосовно членства в асоціаціях, то, звісно, транспортні посередники несуть деякі витрати по сплаті членських внесків, однак позитивний ефект від нього зазвичай перевищує витрати. Він може проявлятися як захищеність суб'єктів ринку транспортних послуг у разі виникнення судових позовів, розширення клієнтської бази, полегшені схеми встановлення зв'язків з новими клієнтами та партнерами, участь у міжнародних конференціях, зустрічах, виставках, а також загальне покращення іміджу компанії тощо.

Останнім заходом, що може позитивно вплинути на рух фінансових потоків транспортних посередників, однак не залежить від керівництва компаній, є державна підтримка транспортно-посередницького бізнесу. Це розробка сучасної нормативно-правової бази з використанням зарубіжного досвіду, контроль за діяльністю транспортних посередників та інші дії, спрямовані на зниження обсягів тіньових фінансових потоків та підвищення ефективності діяльності транспортно-експедиторських та агентських компаній.

**Висновки.** В результаті проведеного дослідження були виявлені основні причини порушень у схемах руху фінансових потоків, а саме недоліки у відносинах з контрагентами, що призводять до дефіциту обігових коштів. Було визначено, яка схема руху фінансових потоків є прибутковою та забезпечуватиме беззбитковість діяльності транспортних посередників, а також визначено характер порушень цієї схеми у практичній діяльності підприємств – зміна первинних та вторинних фінансових потоків, поява тіньових потоків, що мають нелегальний характер. Також було класифіковано чинники, що впливають на обсяг і рух фінансових потоків транспортних посередників. Вищезазначене дало змогу запропонувати певний набір заходів з нормалізації руху фінансових потоків експедиторських та агентських компаній. До них відносяться: впровадження та жорстке дотримання принципу передоплати послуг, впровадження системи оперативного планування та прогнозування, розробка та використання системи оцінки управління фінансовими потоками, диверсифікація діяльності, державна підтримка транспортно-посередницького бізнесу з метою зниження рівня його тінізації.

Реалізація зазначених заходів дозволить нормалізувати схеми руху фінансових потоків транспортних посередників, забезпечить беззбитковість та прибутковість їх діяльності, надасть додаткові можливості для реалізації їх організаційного та фінансового потенціалу.

### Література

1. Онищенко С.П. Услуги морского транспорта и их специфика / С.П. Онищенко // Судостроительство. – 2006. – № 6 (121). – С. 16–18.
2. Бронецкая О. Сцены агентской жизни [Электронный ресурс] / Ольга Бронецкая // Порты Украины. – 2010. – № 3 (95). – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/1764>.

3. Мирошниченко Н. Агентирование судна в порту [Электронный ресурс] / Наталья Мирошниченко, Александр Чеботаренко // Порты Украины. – 2012. – № 2 (114). – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/2543>.

4. Рудяк Ю. Все об учете и организации транспортно-экспедиторской деятельности; 3-те вид., перероб і доп. / Ю. Рудяк, О. Піроженко, О. Маханько. – Харьков : Фактор, 2007. – 416 с.

5. Макаренков А. В. Методические основы разработки стратегии развития транспортно-экспедиторских компаний : автореф. дис. на соискание учёной степени канд. экон. наук: спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (транспорт)» / Макаренков А. В. – С.Пб., 2006. – 23 с.

6. Пичугина Ю. В. Морская транспортно-экспедиторская деятельность (проблемы повышения экономической эффективности) : монография / Ю. В. Пичугина. – Одесса : Ин-т проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2007. – 292 с.

7. Евстафьева И.Ю. Управление денежными потоками компаний по агентированию судов морского транспорта : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. экон. наук: спец. 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит» / И.Ю. Евстафьева. – С.Пб., 2006. – 18 с.

**Рецензент:** В. Г. Шинкаренко, докт. экон. наук, проф., ХНАДУ.

**Стаття надійшла до редакції** 16.02.2013 р.

УДК 656.615: 656.071

КОТЛУБАЙ В.А., канд. экон. наук,

*Национальный университет «Одесская юридическая академия»*

## **ЭКОНОМИКО-ПРАВОВЫЕ ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ УКРАИНСКИХ ПОРТОВ**

***Аннотация.** Статья посвящена исследованию мировых тенденций развития международной торговли, а также основным тенденциям развития отечественных портов. Проведено исследование программного обеспечения развития морских портов, а также проанализированы основные преимущества, заложенные в Законе Украины «О морских портах Украины». Выявлены основные проблемные вопросы, которые стоят перед отечественными портами, а также определен комплекс первоочередных стратегических задач, решение которых позволит повысить конкурентоспособность украинских портов по сравнению с зарубежными.*

***Ключевые слова:** конкурентоспособность, международная торговля, порт, программа, стратегия, транспортный комплекс.*