

В.В. Євдокимов, д.е.н., проф.

С.В. Тарасенко, здобувач

Житомирський державний технологічний університет

ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ СУДНОПЛАВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Обґрунтовано особливості економічного аналізу діяльності судноплавних підприємств. Визначено групи проблем та запропоновано їх вирішення.

Ключові слова: економічний аналіз, доходи, витрати.

Постановка проблеми. Підприємства вітчизняного транспортного комплексу відчувають найгострішу конкуренцію з боку іноземних компаній, в результаті якої обсяг перевезень зовнішньоторговельних вантажів вітчизняним водним транспортом щорічно скорочується, а валютна виручка за перевезення вантажів йде за кордон. Соціально-економічні зміни в Україні обумовили перегляд підходів до управління судноплавними компаніями, зумовили трансформацію методологічного інструментарію економічного аналізу. Тому в даний час успішна діяльність будь-якої судноплавної компанії без добре продуманої системи економічного аналізу є неможливою. Щоб ефективно реалізувати поставлені цілі, необхідно визначити найбільш важливі пріоритетні напрями представлення аналітичної інформації для ефективного управління господарською діяльністю судноплавної компанії, що забезпечить її перспективний розвиток і допоможе сконцентрувати на них її зусилля. Отже, нові умови організації та ведення судноплавного бізнесу вимагають не тільки впровадження принципово інших способів господарювання, а й зміни поглядів на сутність і зміст основних функцій, виконуваних фахівцями обліково-аналітичних відділів організації для забезпечення ритмічної і рентабельної її роботи. У числі цих функцій – економічний аналіз господарської діяльності судноплавних компаній України.

Аналіз останніх досліджень. Питання економічного аналізу діяльності судноплавних компаній розглядалися багатьма вітчизняними та зарубіжними вченими в розрізі таких складових: економічний аналіз конкурентоспроможності (Н.Г. Вензик, О.В. Воркунова, Н.Т. Примачев, О.Н. Степанов); економічний аналіз інвестиційної діяльності (В.В. Жихарева); економічний аналіз фінансових інвестицій (Л.Л. Ніколаєва, О.Л. Суворова); економічний аналіз собівартості транспортної послуги (О.В. Акімова,

Ю.В. Хайминова, В.В. Щербина, P.Cariou, С.Ferrari, K.Gregory, E.Musso, M.Stopford); аналіз фінансового стану (О.М. Кібік, А.В. Кравченко, О.Н. Кибик, А.В. Кравченко, С.В. Мельников, С.М. Мінакова, В.М. Мінаков, В.А. Павленко, П.Я. Панарін, А.Н. Раховецький, E.Haezendonck).

Викладення основного матеріалу. Успішність функціонування економічних систем багато в чому визначалася і визначається рівнем проведеної в різних галузях і видах економічної діяльності політики управління, орієнтованої на стратегічні цілі. Цей постулат ще раз підтвердився в умовах сучасної масштабної економічної кризи, в ході якої більшою мірою страждають підприємства і галузі, що не мають ґрунтовно обґрунтованої траєкторії свого розвитку.

До числа найбільш схильних до кризи галузей відноситься морський транспорт, який, з одного боку, має високу капіталомісткість і тривалий період окупності капітальних вкладень, з іншого боку, схильний до впливу суперечливих тенденцій: будучи інфраструктурною галуззю, транспорт знаходиться в залежному становищі від галузей виробництва матеріально-речових благ, будучи особливою галуззю економіки, робить істотний вплив на регіональний розподіл виробничих потужностей, бере участь у процесі відтворення і є важливою складовою частиною системи економічних відносин.

Вплив кризових процесів у світовій та вітчизняній економіці спостерігається на доходах та фінансових результатах судноплавних компаній України, які значно скоротилися за останні п'ять років.

Представимо результати економічного аналізу доходів судноплавних підприємств України:

- дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг). Найбільшу питому вагу в структурі доходів займає дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) на більшості досліджуваних судноплавних компаній. Зокрема, ПАТ СК "Укррічфлот" отримало в 2012 р. 476221 тис. грн., що становить 91,22 %. Питома вага даного показника в даному році була найбільшою, адже в 2008 р. питома вага даного виду доходів становила 66,15 % (883445 тис. грн.), 2009 р. – 61,73 % (580371 тис. грн.), 2010 р. – 63,89 % (550534 тис. грн.), 2011 р. – 55,45 % (492901 тис. грн.). Така ж ситуація на ПрАТ СК "УКРФЕРРІ", що підтверджує аналіз фінансової звітності за 2011 р. – 228091 тис. грн. (99,56 %), 2010 р. – 208870 тис. грн. (99,27 %), 2008 р. – 130357 тис. грн. (80,52 %). Лише даний вид доходів отримало ПрАТ "Волзько-Дніпровська судноплавна компанія" в 2012 р. – 216 тис. грн. (100 %) та в 2008 р. – 874 тис. грн. (100 %), а в 2011 р. – 257 тис. грн. (90,81 %). Дещо інша

ситуація на ПАТ СК “Кометас”, адже в 2012 р. даний показник становив лише 38,20 % (610 тис. грн.), 2011 р. – 33,60 % (633 тис. грн.), 2010 р. – 3,70 % (203 тис. грн.), 2009 р. – 47,92 % (1415 тис. грн.), 2008 р. – 48,84 % (1930 тис. грн.). Дещо неоднозначна ситуація на ПрАТ СК “Сі Трайдент”, так в 2013 р. даний показник становив 100 % (2302 тис. грн.), проте з 2008 до 2011 років він не перевищував 50 % (2008 р. – 50,04 %, 2009 р. – 45,36 %, 2010 р. – 45,79, 2011 р. – 49,62);

- інші операційні доходи. Інші операційні доходи в структурі доходів ПАТ СК “Укррічфлот” посідають другу позицію, проте у 2012 р. вони не перевищували 10 % – 39788 тис. грн. (7,62 %). Даний показник був значно вищий на ПАТ СК “Укррічфлот” в 2008 р. – 30,80 % (411330 тис. грн.), 2009 р. – 30,34 % (285209 тис. грн.), 2010 р. – 32,11 % (276703 тис. грн.), 2011 р. – 36,28 % (322477 тис. грн.). Найбільшу частку інші операційні доходи замають в структурі доходів ПАТ СК “Кометас”. Так в 2012 р. вони склали 848 тис. грн., що становить 53,10 %, 2011 р. – 1184 тис. грн. (62,85 %), 2010 р. – 1198 тис. грн. (21,81 %), 2009 р. – 1390 тис. грн. (47,07), 2008 р. – 2019 тис. грн. (51,09 %). Лише 9,19 %, що становить 26 тис. грн. інших операційних доходів, отримала компанія ПрАТ “Волзько-Дніпровська судноплавна компанія”, за досліджувані періоди 2008 та 2012 рр. таких доходів не було. Неоднозначна ситуація щодо інших операційних доходів в ПрАТ СК “УКРФЕРРІ”, адже в 2008 р. даний показник становив 17,98 % (29101 тис. грн.), а в 2010 р. – 0,70 % (1478 тис. грн.) та 2011 р. – 0,34 % (771 тис. грн.), що пов’язано як зі збільшенням доходу від реалізації, так і зі зменшенням суми даного виду доходів. На ПрАТ СК “Сі Трайдент” в 2012 р. даного виду доходів отримано не було, хоча за попередні роки даний вид доходів становив біля 50 % (2008 р. – 48,12 %, 2009 р. – 54,27 %, 2010 р. – 44,82 % та 2011 р. – 50,38 %);

- дохід від участі в капіталі. Дохід від участі в капіталі жодна з досліджуваних судноплавних компаній не отримувала, що свідчить про низьку інвестиційну діяльність підприємств;

- інші фінансові доходи. Інші фінансові доходи становлять незначну частину доходів судноплавних компаній, так, зокрема ПАТ СК “Укррічфлот” найбільшу суму даних видів доходів отримав в 2012 р. – 6068 тис. грн., що становить 1,16 % в структурі доходів компаній, а найменшу 417 тис. грн. в 2010 р., що у відсотках становить 0,05 %. ПАТ СК “Кометас” такі види доходів отримала лише в 2012 р. в сумі 107 тис. грн., що в структурі дорівнює 6,70 %. ПрАТ “Волзько-

Дніпровська судноплавна компанія” за останніх п’ять років взагалі не отримувала інші фінансові доходи. Менше одного відсотка інші фінансові доходи становлять на ПрАТ СК “УКРФЕРРІ”: 0,90 % (1454 тис. грн.) в 2008 р., 0,03 % (63 тис. грн.) в 2010 р. та 0,10 % (226 тис. грн.) в 2011 р. Низький рівень даного виду доходів в ПрАТ СК “Сі Трайде́нт” в 2008 р. – 1,83 % (128 тис. грн.), 2009 р. – 0,37 % (13 тис. грн.), 2010 р. – 0,02 % (1 тис. грн.);

- інші доходи. Інші доходи ПАТ СК “Укррічфлот” становили найбільшу суму в 2009 р. – 74003 тис. грн., що становить 7,87 % в структурі доходів того року, проте найбільший відсоток у питомій вазі доходів дане підприємство мало в 2010 р. – 8,14 % (72342 тис. грн.), що пов’язуємо зі зменшенням доходів від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг). Значну частину інші доходи становили в 2010 р. в ПАТ СК “Кометас” – 74,57 % (4096 тис. грн.). ПрАТ “Волзько-Дніпровська судноплавна компанія” такі доходи не отримувала протягом останніх 5-ти років. Низькі показники даного виду доходів в ПрАТ СК “УКРФЕРРІ” (2008 р. – 0,60 %). ПрАТ СК “Сі Трайде́нт” отримувала даний вид доходів в 2010 р. в сумі 398 тис. грн., що становить 9,37 %;

- надзвичайні доходи. Дослідження доходів судноплавних компаній не виявило надходжень від надзвичайних ситуацій.

Таким чином, назріла проблема розробки методів і механізмів економічного аналізу господарської діяльності судноплавних компаній, виявлення та оцінки пріоритетів діяльності знайшла рішення в науковій літературі лише частково. У публікаціях, присвячених розробці методології, методів і механізмів економічного аналізу господарської діяльності судноплавних компаній, розкрито лише окремі аспекти цієї проблеми. Зокрема, авторами приділена увага проблемі оцінки конкурентоспроможності, фінансового стану та інвестиційної діяльності, в той час, як поза увагою залишилися проблеми оцінки ефективності використання флоту, надання транспортних послуг, доходів та фінансових результатів. Економічний аналіз зазначених об’єктів управління дозволить підвищити ефективність управління транспортними послугами зокрема, та господарською діяльністю судноплавної компанії взагалі.

Економічний аналіз господарської діяльності судноплавної компанії дозволяє системі управління визначити в довгостроковому плані стратегічні цілі, оцінити необхідні для їхнього досягнення ресурси і встановити джерела їх поповнення. Судноплавні компанії є

перевізниками продукції різних галузей економіки: лісової, хімічної, вугільної, харчової тощо. При цьому вартість перевезення вантажів водним транспортом майже в 3,5 рази нижче, ніж іншими видами транспорту.

Незважаючи на безліч проблем судноплавних компаній і велику кількість ризиків, завдання судновласника в таких умовах залишаються незмінними – експлуатація флоту з позиції найбільш ефективного використання наявного тоннажу. У цих умовах вихід вбачається у формуванні обліково-аналітичного забезпечення управління, що дозволить домогтися забезпечення її конкурентних переваг, а також виживання, нормального функціонування і розвитку судноплавної компанії в довгостроковому періоді.

Сфера застосування економічного аналізу досить широка: вибір напрямів діяльності, аналіз довгострокових фрахтувальників, вибір оптимальних організаційних структур управління, пошук можливостей максимального використання сильних сторін судноплавних компаній, зменшення впливу слабких сторін і прояву загроз. Вважаємо, що на сьогодні пріоритетними об'єктами управління господарською діяльністю судноплавної компанії, які повинні підлягати економічному аналізу є такі: аналіз ефективності використання флоту (морських/річкових суден) судноплавною компанією; аналіз ефективності надання транспортних послуг судноплавною компанією; аналіз собівартості транспортних послуг та витрат судноплавних компаній; аналіз ефективності використання ресурсів судноплавної компанії.

Для визначення напрямів трансформації методики економічного аналізу господарської діяльності судноплавних компаній, розглянемо діючі підходи до аналізу зазначених об'єктів, дамо їм оцінку та визначимо напрями удосконалення.

Так, при дослідженні організації та методики економічного аналізу на судноплавних підприємствах України, зокрема, ПрАТ “Сі Трайдент”, ПАТ СК “Укррічфлот”, ПАТ СК “Укрферрі”, нами було запропоновано анкету. Застосування анкетування як методу дослідження дозволило виявити особливості організації та методики економічного аналізу за досліджуваними об'єктами, встановити показники, які використовуються для їх оцінки.

Результати анкетування представлено в таблиці 1.

Результати анкетування судноплавних підприємств
на предмет організації та методики економічного аналізу

№ з/п	Питання та варіанти відповідей	Підприємства			К-ть
		ПрАТ "Сі Трайдент"	ПАТ "Укррічфлот"	ПАТ "Укрферрі"	
1	2	3	4	5	6
Організація економічного аналізу					
1	<i>Суб'єктом здійснення економічного аналізу є:</i>				
1.1	Служба економічного аналізу	-	-	-	0
1.2	Внутрішній аналітик	-	+	-	3
1.3	Внутрішній контролер-аналітик	-	-	+	1
1.4	Бухгалтер-аналітик	+	+	+	2
1.5	Аудитор	+	+	+	3
2	<i>Організація економічного аналізу регламентується:</i>				
2.1	Положенням про економічний аналіз	-	-	-	0
2.2	Посадовою інструкцією	-	-	-	0
2.3	Не регламентується	+	+	+	3
3	<i>Методика економічного аналізу регламентується:</i>				
3.1	Інструкціями	-	-	-	0
3.2	Посадовими інструкціями	-	-	-	0
3.3	Не регламентується	+	+	+	3
Методика економічного аналізу					
4	<i>Методи економічного аналізу, які застосовуються:</i>				
4.1	Факторний аналіз	-	-	-	0
4.2	Кореляційний аналіз	-	-	-	0
4.3	Коефіцієнтний метод	+	+	+	3
4.4	Метод абсолютних різниць	+	+	+	3
4.5	Метод відносних різниць	+	+	+	3
4.6	Групування	+	+	+	3
4.7	Балансовий метод	+	+	+	3
5	<i>Для аналізу основних засобів застосовуються показники:</i>				
5.1	Показники динаміки, показники структури				
5.2-5.9	Коефіцієнти зношеності, придатності, надходження, оновлення, вибуття, ліквідності, компенсації вибуття, інтенсивності заміни	-	-	-	0
<i>Закінчення табл. 1</i>					
1	2	3	4	5	6
5.10	Фондовіддача	+	+	+	3
5.11	Фондомісткість	+	+	+	3

5.12	Фондоозброненість	+	+	+	3
5.13	Фондорентабельність	+	+	+	3
6	<i>Аналіз ефективності надання транспортної послуги:</i>				
6.1	Валова рентабельність реалізованої продукції	+	+	+	3
6.2	Операційна рентабельність реалізованої продукції	+	+	+	3
6.3	Чиста рентабельність	+	+	+	3
6.4	Рентабельність окремих видів продукції	+	+	+	3
7	<i>Аналіз ефективності використання матеріальних ресурсів</i>				
7.1–7.4	Потреба в матеріальних ресурсах, наявний запас матеріалів, нормативний запас матеріалів, індекс виконання норм запасу	-	-	-	0
7.5	Коефіцієнт оборотності активів	+	+	-	2
7.6	Рентабельність активів	+	+	-	2
7.7	Рівняння Дюпона	+	-	-	1
7.8	Матеріаловіддача	+	+	+	3
7.9	Матеріаломісткість	+	+	+	3
8	<i>Аналіз собівартості ТП та витрат судноплавних компаній</i>				
8.1	Показники динаміки та структури	+	+	+	3
8.2	Витрати на 1 грн. продукції	+	+	+	3
8.3	Рівень витрат операційної діяльності	+	+	+	3
8.4	Витратовіддача	+	+	+	3
8.5	Рентабельність операційних витрат	+	+	+	3

Проведене тестування вказує на критичний стан організації та методики економічного аналізу господарської діяльності судноплавних компаній. Зокрема, проблеми полягають у наступному:

- *щодо організації* економічного аналізу господарської діяльності судноплавних підприємств проблемними моментами є: по-перше, неврегульованість суб'єктів економічного аналізу, адже на аналізованих судноплавних компаніях функції економічного аналізу покладені на бухгалтерів, які аналізують лише окремі об'єкти управління, або ж економічний аналіз проводиться лише аудитором під час обов'язкового аудиту фінансової звітності; по-друге, неврегульованість організації та методики економічного аналізу, що підтверджується відсутністю положень, посадових інструкцій та методичних рекомендацій, затверджених як внутрішні регламенти;

- *щодо методики* економічного аналізу господарської діяльності судноплавних підприємств варто виділити такі критичні моменти: по-перше, використання таких методів, як коефіцієнтний метод, метод абсолютних різниць, метод відносних різниць, групування, балансовий метод, в той час, як факторний та кореляційний аналіз залишаються поза увагою; по-друге, в розрізах виділених особливих об'єктів

економічного аналізу розраховуються лише окремі показники, зокрема, при аналізі ефективності використання флоту доцільно розраховувати коефіцієнти зношеності та придатності, аналізі використання ресурсів – потребу в матеріальних ресурсах, наявний запас виробничих запасів, нормативний запас матеріалів, індекс виконання норм запасу.

Таким чином, система економічного аналізу господарської діяльності судноплавних підприємств потребує удосконалення методичних положень у напрямках використання більш ефективніших методів економічного аналізу (зокрема, факторного аналізу) та розширення показників, які розраховуються за досліджуваними об'єктами, що дозволить підвищити якість обліково-аналітичного забезпечення прийняття управлінських рішень. Перш ніж перейти до вирішення зазначених питань, проведемо аналіз діяльності з використанням діючої методики економічного аналізу на досліджуваних підприємствах та визначимо необхідність розширення інформаційної ємності обліково-аналітичного забезпечення.

Першим об'єктом економічного аналізу є флот судноплавних компаній. Для оцінки ефективності його використання застосовують показники: фондвіддача (відношення вартості продукції до середньорічної вартості основних засобів), фондомісткість (відношення середньорічної вартості основних засобів до вартості продукції), фондоозброєність (вартість основних виробничих фондів, що припадає на одного працівника), фондорентабельність (відношення прибутку до середньорічної вартості основних засобів).

Для оцінки ефективності транспортної послуги судноплавних компаній використовуються показники рентабельності, зокрема: валова рентабельність реалізованої продукції (відношення суми валового прибутку до величини чистого доходу (виручки) від реалізації транспортної послуги); операційна рентабельність реалізованої продукції (відношення суми прибутку від операційної діяльності до величини чистого доходу (виручки) від реалізації транспортних послуг); чиста рентабельність (відношення суми чистого операційного прибутку від реалізації продукції (прибутку від операційної діяльності за вирахуванням податку на прибуток від операційної діяльності) до величини чистого доходу (виручки) від реалізації транспортних послуг); рентабельність окремих видів продукції визначається в розрізі видів судноплавства (трампове, лінійне) та видів перевезень (вантажні, пасажирські).

Відповідно до існуючих підходів до економічного аналізу ефективності використання ресурсів, судноплавними компаніями використовуються показники матеріаловіддачі (відношення обсягу

наданих транспортних послуг до використаних при їх виконанні матеріальних ресурсів) та матеріаломісткості (відношення використаних при наданні транспортної послуги матеріальних ресурсів до обсягу наданих транспортних послуг), коефіцієнти оборотності активів (кількість повних циклів виробництва й обігу, що приносить відповідний ефект у вигляді прибутку, або відношення вартості реалізованих транспортних послуг до вартості активів), рентабельності активів (рівень прибутку, що створюється всіма активами, які перебувають у його використанні) та розраховується рівняння Дюпона.

Економічний аналіз собівартості транспортної послуги та ефективності управління витратами здійснюється за допомогою розрахунку таких аналітичних показників: витрати на 1 грн. продукції; рівень витрат операційної діяльності (відношення операційних витрат до собівартості транспортної послуги може розраховуватися як для окремої послуги, так і для виду перевезень або судноплавства); витратовіддача (відношення собівартості наданої транспортної послуги до операційних витрат судноплавної компанії); рентабельність операційних витрат (відношення прибутку, отриманого від реалізації транспортних послуг до операційних витрат, може розраховуватися як за окремою послугою, так і видом судноплавства або перевезень).

Проведене дослідження на основі розрахунку показників економічного аналізу в розрізі досліджуваних об'єктів вказує на те, що обліково-аналітичне забезпечення дає лише загальну інформацію про операційну діяльність підприємства, не конкретизуючи стан судноплавного підприємства не лише за окремими транспортними послугами, а навіть й видами судноплавства (трампові і лінійні) та перевезень (вантажні та пасажирські). Таким чином, сьогодні в основу економічного аналізу ефективності використання флоту судноплавних компаній повинні увійти показники, що характеризують як використання флоту у наданні транспортних послуг, так і показники, що характеризують ефективність інвестицій у флот, показники ефективності надання транспортної послуги, управління витратами та активами підприємства.

Основним напрямом удосконалення системи економічного аналізу як складової формування обліково-аналітичного забезпечення прийняття управлінських рішень є розширення складу показників, які розраховуються та їх модифікації з метою збільшення аналітичності інформації, що надається. Таким чином, у результаті проведеного дослідження нами виявлені критичні моменти організаційно-методичних підходів до економічного аналізу діяльності судноплавних підприємств.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Для визначення напрямів удосконалення економічного аналізу діяльності судноплавних компаній проведено тестування, що дозволило визначити проблеми організації та методики, які полягають у такому: неврегульованість суб'єктів економічного аналізу, неврегульованість організації та методики економічного аналізу, використання таких методів як коефіцієнтний метод, метод абсолютних різниць, метод відносних різниць, групування, балансовий метод, в той час, як факторний та кореляційний аналіз залишаються поза увагою.

Обґрунтовано, що на сьогодні пріоритетними об'єктами управління, які повинні підлягати економічному аналізу є такі: аналіз ефективності використання флоту; аналіз ефективності надання транспортної послуги; аналіз собівартості транспортної послуги та витрат; аналіз ефективності використання ресурсів.

Список використаної літератури:

1. *Вензик Н.Г.* Повышение конкурентоспособности судоводных компаний / *Н.Г. Вензик, Г.А. Левиков.* – М. : Транспорт, 2001. – 215 с.
2. *Панарин П.Я.* Организация работы линейного флота / *П.Я. Панарин.* – М. : Транспорт, 1980. – 192 с.
3. *Примачев Н.Т.* Экономическая стратегия эффективного развития морских торговых портов / *Н.Т. Примачев, О.Н. Степанов.* – Одеса : Консалтинг, 1998. – 192 с.
4. *Раховецкий А.Н.* Эффективность рейса морского судна / *А.Н. Раховецкий.* – М. : Транспорт, 1989. – 141 с.
5. *Cariou P.* Liner Shipping / *P.Cariou.* – World Maritime University. – Genoa, 2006. – 57 p.
6. *Ferrari C.* Co-operation in Liner Shipping / *C.Ferrari.* – Shipping-Trading Institute. – Genoa, 2004. – 28 p.
7. *Gregory K.* Economies of Scale in International Liner Shipping and Ongoing Industry Consolidation : An Application of Stigler's Survivorship Principle / *K.Gregory.* – Virginia Polytechnic Institute and State University. – Virginia, 2000. – 85 p.
8. *Haезendonck E.* Essays on Strategy Analysis for Seaports / *E.Haезendonck.* – Leuven : Garant, 2001. – 125 p.
9. *Musso E.* Maritime and Port Economics / *E.Musso.* – University of Genoa. – Genoa, 2006. – 49 p.
10. *Stopford M.* Defining the Future of Shipping Market / *M.Stopford.* – ITIC Forum, 2000. – 20 p.

СВДОКИМОВ Віктор Валерійович – доктор економічних наук, професор Житомирського державного технологічного університету.

Наукові інтереси:

– економічна діяльність судноплавних підприємств.

ТАРАСЕНКО Сергій Вікторович – здобувач кафедри обліку і аудиту Житомирського державного технологічного університету.

Наукові інтереси:

- бухгалтерський облік судноплавних компаній.

Стаття надійшла до редакції 15.10.2013

