

ОБҐРУНТУВАННЯ СИСТЕМИ ПОКАЗНИКІВ РЕЙТИНГОВОЇ ОЦІНКИ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

КОВБАТЮК М. В., СТІЛЛОК І. І.

УДК 303.732.4

Ковбатюк М. В., Стрілок І. І. Обґрунтування системи показників рейтингової оцінки підприємств водного транспорту

У статті розглядається проблема формування системи показників рейтингової оцінки, яка б враховувала фінансові, виробничі та споживчі показники водотранспортних підприємств, умови функціонування яких є досить специфічними. Зважаючи на особливості діяльності таких підприємств, рейтингове оцінювання запропоновано проводити окремо за основними сегментами галузі (судноплавні компанії, торговельні порти та судноремонтні заводи). Згруповано критерії, якими варто керуватись при виборі підприємств водної галузі, це: фінансово-економічний стан підприємства (оцінка показників ліквідності, ділової активності, прибутковості господарської діяльності), виробничий потенціал підприємства (оцінка масштабів діяльності підприємств та їх виробничі можливості) та орієнтованість підприємства на споживача / клієнта (безпека, репутація). Усі запропоновані показники охарактеризовано, наведено їх розрахункові формули, нормативні значення та спосіб оцінки споживчих показників при здійсненні рейтингового оцінювання підприємств водного транспорту. Запропонований підхід проведення рейтингової оцінки за сформованою системою показників може сприяти оптимальному вибору водних транспортних послуг серед конкуруючих підприємств споживачем і стимулюванню підприємств до надання якісних послуг.

Ключові слова: система показників, рейтингова оцінка, підприємства водного транспорту.

Рис.: 3. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 12.

Ковбатюк Марина Володимирівна – кандидат економічних наук, доцент, завідувач кафедри економічної теорії, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: mvkov58@yandex.ru

Стрілок Іванна Іванівна – аспірантка, кафедра економічної теорії, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: ivanka1488@mail.ru

УДК 303.732.4

Ковбатюк М. В., Стрілок І. І. Обоснование системы показателей рейтинговой оценки предприятий водного транспорта

В статье рассматривается проблема формирования системы показателей рейтинговой оценки, которая бы учитывала финансовые, производственные и потребительские показатели водотранспортных предприятий, условия функционирования которых являются довольно специфическими. Учитывая особенности деятельности таких предприятий, рейтинговое оценивание предложено проводить отдельно по основным сегментам отрасли (судоходные компании, торговые порты и судоремонтные заводы). Сгруппированы критерии, которыми следует руководствоваться при выборе предприятий водной отрасли, это: финансово-экономическое состояние предприятия (оценка показателей ликвидности, деловой активности, доходности хозяйственной деятельности), производственный потенциал предприятия (оценка масштабов деятельности предприятий и их производственные возможности) и ориентированность предприятия на клиента (безопасность, репутация). Все предложенные показатели охарактеризованы, приведены их расчетные формулы, нормативные значения и способ оценки потребительских показателей при осуществлении рейтингового оценивания предприятий водного транспорта. Предложенный подход проведения рейтинговой оценки по сформированной системе показателей может способствовать оптимальному выбору водных транспортных услуг среди конкурирующих предприятий потребителем и стимулировать предприятия на оказание качественных услуг.

Ключевые слова: система показателей, рейтинговая оценка, предприятия водного транспорта.

Рис.: 3. **Табл.:** 2. **Библ.:** 12.

Ковбатюк Марина Владимировна – кандидат экономических наук, доцент, заведующая кафедрой экономической теории, Киевская государственная академия водного транспорта им. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (ул. Фрунзе, 9, Киев, 04071, Украина)

E-mail: mvkov58@yandex.ru

Стрілок Іванна Іванівна – аспірантка, кафедра економічної теорії, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

E-mail: ivanka1488@mail.ru

UDC 303.732.4

Kovbatyuk M. V., Strilok I. I. Justification of the Scorecard of Rating Assessment of Water Transport Companies

The article considers the problem of formation of the scorecard of the rating assessment, which would take into consideration financial, production and consumption indicators of water transport companies, conditions of functioning of which are rather specific. Taking into account specific features of activity of such enterprises, the article offers to conduct rating assessment separately by main segments of the industry (shipping companies, commercial ports and shipyards). The article groups categories, which have to be followed when selecting water transport companies. These are: financial and economic state of a company (assessment of liquidity indicators, business activity and profitability of economic activity), production potential of a company (assessment of scales of activity of companies and their production capacities) and orientation of a company at the client (security and reputation). The article characterises all offered indicators, provides their calculation formulae, normative values and a method of assessment of consumption indicators when performing rating assessment of water transport companies. The offered approach of conducting rating assessment by a formed scorecard can facilitate optimal selection of water transportation services among competing companies by the customer and stimulate the companies to provide quality services.

Key words: scorecard, rating assessment, water transport companies.

Pic.: 3. **Tabl.:** 2. **Bibl.:** 12.

Kovbatyuk Maryna V. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Head of the Department of Economic Theory, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyy (vul. Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: mvkov58@yandex.ru

Strilok Ivanna I. – Postgraduate Student, Department of Economic Theory, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyy (vul. Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)

E-mail: ivanka1488@mail.ru

У результаті сильної конкуренції на транспортному ринку підприємства пропонують клієнтам широкі можливості та різноманітні переваги використання транспортних послуг своєї компанії. Різноманітний спектр додаткових послуг часто утруднює вибір підприємства з необхідним рівнем якості сервісу та послуг. Можливість порівняння з кращими підприємствами надає проведення рейтингової оцінки.

Недивлячись на узагальнене поняття «підприємства водного транспорту», умови функціонування їх окремих видів досить специфічні. При застосуванні рейтингової оцінки необхідний набір таких показників, щоб відображали особливості сфери діяльності та ефективність роботи підприємства в галузі зокрема.

Проблемами, які стосуються формування систем показників рейтингових оцінок підприємств, займалися вчені: Єпіфанова І. Ю., Лисак К. С. [1], Логвиненко Ю. А. [2] та ін., зокрема конкурентні переваги водотранспортних підприємств розглядали: Воркунова О. В. [3], Турчанинова Т. В. [4]. Незважаючи на значну кількість наукових праць за рейтинговою тематикою, а також істотний прикладний доробок фахівців вітчизняних і міжнародних рейтингових агентств, не існує єдиного загального показника, який би враховував різні сторони діяльності підприємства та за допомогою якого можна було б оцінити водотранспортні підприємства в цілому та вибрати найкращий варіант.

Мета статті полягає у формуванні системи показників рейтингової оцінки підприємств водного транспорту, яка б враховувала фінансові, виробничі та споживчі показники.

Найбільш складним етапом методики визначення рейтингу є вибір, розробка та обґрунтування системи показників. Зважаючи на особливості діяльності водотранспортної галузі, підприємства можна розподілити на основні сегменти, для яких рейтингове оцінювання доцільно проводити окремо, це: судноплавні компанії, торговельні порти та судноремонтні заводи. Система показників для рейтингового оцінювання буде дворівнева: перший рівень включає оцінювання показників на основі нормативних значень, другий – містить показники, яким

потрібне присвоєння оцінки (рис. 1). Для кожного конкретного сегмента обрано ряд фінансових, виробничих і споживчих показників привабливості з числа відомих.

За наведеною системою показників рейтингової оцінки можна проаналізувати, оцінити та обрати відповідне підприємство водотранспортних послуг. Цей вибір повинен здійснюватися у відповідності з визначеним набором критеріїв, що наведені на рис. 2.

Показники фінансового боку діяльності підприємства не мають прямого відношення до укладання, наприклад, договору перевезення і до вимог клієнта (споживача) щодо підприємства, проте вони непрямо впливають на прийняття рішення і цей вплив є значно сильніший. Їх можна умовно групувати за відображенням різних фінансових сторін підприємства. До них належать: показники оцінки ліквідності (коефіцієнт поточної ліквідності; абсолютної ліквідності; автономії; маневреності власного капіталу; коефіцієнт інвестування), показники оцінки ділової активності (коефіцієнт загальної оборотності капіталу; коефіцієнт оборотності матеріальних оборотних коштів; коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості; коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості; фондівдача основних коштів й інших необоротних активів; коефіцієнт оборотності власного капіталу; коефіцієнт оборотності оборотних коштів; коефіцієнт оборотності найбільш ліквідних коштів) і показники оцінки прибутковості господарської діяльності (рентабельність активів, чистого прибутку, продажів, власного капіталу).

Система фінансових коефіцієнтів з точки зору ефективності рейтингової оцінки повинна відповідати таким вимогам:

1. Фінансові коефіцієнти повинні бути максимально інформативними і давати цілісну картину стійкості фінансового стану підприємства.
2. В економічній суті фінансові коефіцієнти повинні мати однакову спрямованість (позитивну кореляцію, тобто зростання коефіцієнтів означає покращення фінансового стану підприємства).
3. Для всіх показників повинні бути вказані числові нормативи мінімального задовільного рівня або діапазону змін.

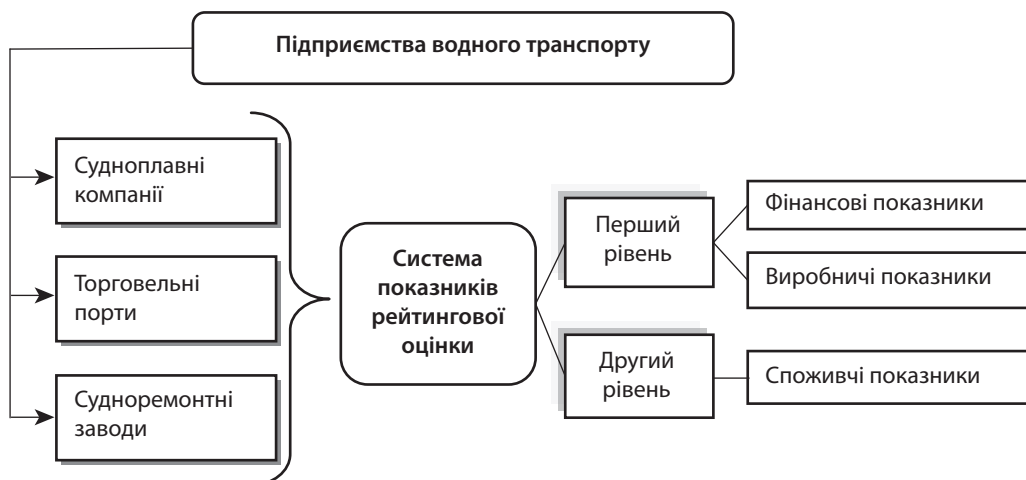


Рис. 1. Схема структури системи показників рейтингової оцінки підприємств водного транспорту

Авторська розробка.

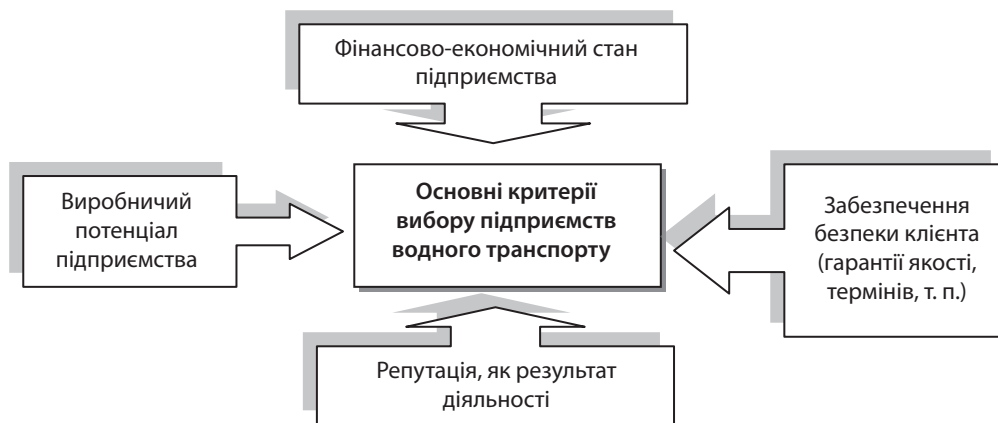


Рис. 2. Узагальнені критерії вибору підприємств водного транспорту, авторська розробка

4. Фінансові коефіцієнти повинні давати можливість проводити рейтингову оцінку як у просторі (тобто в порівнянні з іншими підприємствами), так і в часі (за ряд періодів) [2, с. 303 – 309].

Важливими показниками роботи водотранспортних підприємств є виробничі показники, за якими оцінюють масштаби діяльності підприємств та його виробничі можливості. Рівень показників виробничих процесів залежить від багатьох факторів: природно-кліматичних умов, структури вантажів, складу флоту, технічної оснащеності портів, а також технологічних процесів перевезення та перевалки вантажів та ін. [5].

Результати виробничих процесів судноплавних компаній розраховують за основними показниками:

- ✦ сумарний тонаж (дозволяє оцінити виробничі потужності, якими володіє компанія);
- ✦ кількість суден (є немаловажним показником, адже сьогодні більшість українських судноплавних компаній у своєму складі мають одного судновласника і одне судно);
- ✦ вантажообіг і пасажиропотік (масштаби конкуренції та темпи її зростання).

Виробничий бік торговельного порту можна охарактеризувати такими показниками:

- ✦ обсяг вантажообігу (показує сукупний обсяг вантажів, оброблених на власних причалах порту, включаючи вантажі, перевалені іншими операторами на причалах порту);
- ✦ пропускна спроможність порту (характеризує розміри порту і його значимість);
- ✦ час обробки суден (показує створені умови для можливості раціональної організації та виконання процесів в порту).
- ✦ суднообіг порту (що характеризує інтенсивність судноплавства, рівний числу суден, які проходять через порт в прямому і зворотному напрямках за певний період).

Для судноремонтних заводів найбільш значимими є такі виробничі показники:

- ✦ обсяг товарної продукції – (показник обсягу виробництва, характеризує вартість всієї виробленої продукції (робіт, послуг), призначеної для продажу чи для власних потреб);

- ✦ кількість суден, які знаходяться в ремонті: з них відремонтовано;
- ✦ рівень використання виробничих потужностей;
- ✦ вартість норми/год.

Донедавна більшість транспортних компаній виконували тільки перевізні операції, не піклуючись при цьому про надання інших послуг. Це було викликано відсутністю конкуренції та ринкових відносин. Сьогодні під транспортною послугою розуміють не тільки перевезення вантажів або пасажирів, а будь-яку операцію, що не входить до складу перевізного процесу, але пов'язана з його підготовкою і здійсненням [6]. Тому споживча цінність транспортної послуги набагато більша, ніж сама послуга, оскільки до неї, крім самої послуги, входить те, що супроводжує покупку і що при цьому є не менш важливим для споживача. Успішна діяльність будь-якого підприємства залежить від правильного врахування факторів, які впливають на попит, і від можливості підприємства сформулювати додаткові споживчі цінності, які значно посилюють базову якість товару (послуги) [7, с. 70].

Так, судноплавні компанії, працюючи в умовах ринкової економіки та конкуренції, прагнуть до забезпечення високого ступеня задоволеності клієнтів, йдучи на розширену диверсифікацію своєї діяльності. Це підвищує потенціал приваблення клієнтури, збільшує прибуток, прискорює впровадження новітніх транспортних технологій, зміцнює становище на ринку.

Для судноплавних компаній найбільш значимим споживчими показниками є: наявність контейнерних і комбінованих перевезень; наявність складських приміщень; наявність фрахтування суден; наявність агентування флоту; наявність страхування вантажу та пасажирів; наявність послуги надання транспортних засобів на умовах оренди чи прокату; вік флоту; своєчасність доставки; частка ринку компанії; термін роботи на ринку; кількість рекламаций.

Наявність контейнерних перевезень. Уже майже 20 років перевезення вантажів у контейнерах стали одним із найпопулярніших способів міжнародних перевезень та найбільш економічним видом доставки вантажів. Таке транспортування вантажів дозволяє замовнику знизити витрати, пов'язані з перевезенням, зберіганням і перевалюванням вантажів. До очевидних переваг, які-

ми володіють контейнерні перевезення вантажів, можна віднести високу ступінь схоронності вантажу (за рахунок опломбування) та можливість перевезення контейнерів будь-яким типом транспорту (у тому числі широко використовуються – залізничні контейнерні перевезення).

Зазвичай для клієнта неважливо, буде використовуватися один вид транспорту чи кілька. Для клієнта головне – доставити товар з точки відправлення в точку доставки в потрібний час, а також з оптимальним співвідношенням ціни і якості. Для того, щоб мати можливість задовольняти такі вимоги, судноплавні компанії будують ланцюжки з різних видів транспорту, а також складають різні комбіновані варіанти.

Комбіновані перевезення вигідно відрізняються тим, що весь процес від початку і до кінця організується і контролюється однією транспортною компанією. Поєднання різних видів транспорту може скоротити транспортні витрати, підвищити ефективність та безпеку. При грамотному підході дозволяють регулювати не тільки швидкість доставки, але і загальну вартість транспортування вантажу.

Наявність складських приміщень. Як для судноплавної компанії, так і для порту пропонувати надання складських приміщень – сервіс, широко затребуваний у всьому світі. Добре розвинена мережа складських приміщень уможливає накопичення партій вантажу з подальшою їх консолідацією. Складськими послугами користується велика кількість компаній і організацій, забезпечуючи тим самим безперебійну і злагоджену роботу воднотранспортної та транспортної галузі в цілому. Наявність у транспортної компанії своїх складів, власного транспорту також говорить про надійність і дає додаткові сервісні переваги.

Наявність фрахтування суден. Фрахтування є невід'ємною частиною процесу перевезення вантажу водним транспортом. Основне завдання судноплавної компанії на етапі фрахтування – це економія коштів клієнта, шляхом уникання додаткових посередників при укладанні договору.

Наявність агентування флоту – послуга, викликана необхідністю підвищення ефективності роботи флоту, скорочення витрат з перебування судна в порту та захисту прав та інтересів судовласника [8].

Наявність страхування вантажу та пасажирів значно спрощує процес і скорочує термін доставки вантажу до одержувача, якщо судноплавна компанія чи порт відповідально підходить до підготовки всіх необхідних супровідних і страхувальних документів для перевезення пасажирів і транспортування вантажу.

Наявність послуги надання транспортних засобів на умовах оренди чи прокату. Річкові та морські подорожі на комфортабельних суднах чи катерах завжди приваблювали людей. Тому попит на послуги надання водних транспортних засобів судноплавними компаніями на умовах оренди (чи прокату) з кожним роком лише набирають обертів.

Вік флоту. Існує думка, що зростання аварійності суден, пошкодження або втрата вантажу значною мірою викликана загальним старінням флоту, середній вік суден яких 21 – 22 роки [9]. Судна можуть мати різ-

ні періоди експлуатації, залежно їх від типу і характеру експлуатації: балкери і танкери близько 20 років; судна-рефрижератори та інші спеціалізовані судна – до 30 років; круїзні та пасажирські судна можуть експлуатуватися до моменту списання на металобрухт протягом 40 – 50 років. Однак у середньому економічно виправданий період експлуатації суден вантажного флоту оцінюється в 12 – 15 років. Вік суден може також впливати на вартість перевезення.

Сучасний рухомий склад, сучасна складська техніка і устаткування підвищують ймовірність надійної доставки. Плюсом є також наявність системи відстеження вантажу в дорозі.

Своечасність доставки характеризує компанію з точки зору виконання термінів перевезення. Зазвичай в договорі обумовлюється штраф (певний процент від вартості невідвантаженого вантажу), який буде зобов'язаний виплатити компанія замовнику за кожен день прострочення. Випадки несвоечасної доставки вказують на ненадійність, їх велике число знижує рейтинг компанії.

Частка ринку компанії. Показником успіху судноплавної компанії в конкурентній боротьбі вважають частку ринку, яку займає компанія. Ця частка залежить від рейтингу судноплавної компанії та конкурентів, співвідношення попиту і пропозиції, конкурентоспроможності продукції. Чим вищий рейтинг компанії, тим більша частка ринку, яку вона може завоювати, водночас розширення частки ринку судноплавної компанії має вплив на її рейтинг [3, с. 158].

Термін роботи на ринку та кількість реклаमाцій. Компанії з великим стажем роботи більш детально знають ринок, різними шляхами утримують свій завойований сегмент, тому можуть запропонувати клієнту найкращі варіанти надання послуг. Якість наданих послуг можна охарактеризувати за кількістю наданих реклаमाцій.

Сучасний морський торговельний порт – це підприємство, яке є сполучною ланкою суднопотоку і вантажопотоку. Представляючи інтереси різних сторін, служби флоту порту намагаються зменшити час перебування судна в порту, тим самим пропонують виконання додаткових операцій. Серед найважливіших показників, які впливають на привабливість порту і його послуг для вантажовласників і перевізників, можна виділити: наявність логістичного центру чи можливість його створення; стафірування; наявність експедиторських послуг; наявність страхування вантажу; наявність складських приміщень; наявність упаковки вантажу; наявність послуги ремонту судових двигунів і механізмів; наявність митно-брокерських послуг; медичні послуги; наявність можливості оформлення свідоцтва моряка та продовження строку його дії.

Наявність логістичного центру в порту чи можливість його створення. Наявність логістичного центру в порту відкриває перед клієнтами послуги з реалізації всього логістичного ланцюжка, серед яких основні: термінальні послуги, залізничні та/чи автомобільні перевезення, послуги оформлення документації, перевезення негабаритних вантажів, експедирування, а також логістичні проектні послуги. Виконання операцій по переван-

таженню морських вантажів на внутрішніх напрямках, також можливість приймання вантажів на зберігання та надавання послуги з митного оформлення товарів.

Створення логістичного центру можливе для порту, в якого: вигідне географічне розташування, вихід на залізничні мережі, автотранспортні магістралі, річкові маршрути, можливість переробки практично всіх видів вантажів, наявність зони зі спеціальним митним режимом, налагоджений ефективний менеджмент та конкурентні умови вартості портових послуг.

Наявність стафірування. Якщо стафірування (завантаження контейнерів) здійснюється централізовано і безпосередньо на території порту, керується самим портом, то можна досягти більшої економії при транспортуванні вантажів в контейнерах.

Наявність експедиторських послуг у порту, які надані якісно та в повному обсязі, мають ключове значення для провізного процесу. Вони вимагають точного дотримання необхідних формальностей, тому ці послуги надають спеціально навчені й досвідчені співробітники. Налагоджена схема транспортно-експедиторського обслуговування в порту є вагомим перевагою для клієнтів, які хочуть отримувати транспортні послуги в комплексі.

Можливість упаковки вантажу. Внутрішньо портове експедирування вантажів – одна з важливих і складних транспортних послуг, до складу якої входить підбір необхідної тари для завантаження вантажів замовника, упаковка і закріплення його, наприклад, в контейнері.

Наявність послуги ремонту суднових двигунів і механізмів у порту є важливим критерієм, адже суднові двигуни становлять енергетичну установку суден. Існують головні двигуни, які забезпечують хід судна, а також допоміжні, які приводять у рух суднові електрогенератори, насоси, вентилятори та іншу техніку. Суднові двигуни характеризуються великим ресурсом роботи, можливістю реверсування, помірною трудомісткістю профілактичного і ремонтного обслуговування, що важливо в умовах плавання.

Наявність митно-брокерських послуг. Простої і затримки в бізнесі можуть обернутися прямими збитками або упущеною вигодою для підприємства. Тому підприємства водного транспорту (торговельні порти, судноремонтні заводи) пропонують допоміжну послугу – митно-брокерські послуги, забезпечивши максимально швидко проходження митних формальностей.

В умовах ринку судноремонтне підприємство (завод) є суб'єктом господарювання, незалежним товаровиробником, економічний простір для якого практично необмежений, але цілком залежить від умінь працювати беззбитково, адаптуючись до умов мінливого економічного середовища [4].

Сьогодні судноремонтні підприємства не обмежуються тільки пропозицією послуг у сфері судноремонту, а пропонують своїм клієнтам у разі необхідності допоміжні операції, найбільшу споживчу цінність яких можна охарактеризувати такими показниками: наявність мобільних ремонтних бригад; можливість переобладнання і добудови суден; наявність

послуг з постачання суднового оснащення, запчастин, електрообладнання; входження в кластер; наявність послуг агентування; наявність митно-брокерських послуг.

Мобільні ремонтні бригади. Часто створюються ситуації, коли на судні виникає несправність, що не вирішується силами суднового екіпажу, а виведення судна з експлуатації не доцільно або не можливо. У даному випадку судноремонтні заводи пропонують можливість замовлення ремонтної бригади у портах заходження.

Послуги добудови та переобладнання суден різного призначення (пасажирські судна, плав крани, землеробство, буксири і т. п.) та зміну класу Регістру надають заводи з великим накопиченим досвідом та освоєними тонкощами ремонту суден нових серій.

Наявність послуг з постачання суднового оснащення. Суднове обладнання і суднові системи мають вирішальне значення в забезпеченні високої надійності і головне, безпеки експлуатації судна. Постачання якісного суднового обладнання актуальне сьогодні, адже якісне обладнання в кінцевому підсумку є запорукою безпеки пасажирів і команди судна. Тільки постійно контролюючи якість оснащення судна, можна гарантувати успішність виходу в море [10].

Умовою більш ефективного функціонування судноремонтного заводу є можливість його входження в кластер. У цьому випадку він повинен відповідати ключовим вимогам (рис. 3).

Пропонуючи послуги агентування суден, завод відстоює інтереси своїх клієнтів, гарантує дотримання міжнародних і національних законодавчих норм, вирішує всі питання з морською адміністрацією, митними, прикордонними, санітарними та іншими місцевими органами [12].

Наявність сертифікату відповідності системи менеджменту якості вимогам міжнародного стандарту ISO є також сильною стороною судноремонтних заводів. Відповідно до нього на заводі діє створений і задокументований саморегулюючий механізм виробляти послуги і продукцію хорошої якості.

Ще одним серйозним показником успішного підприємства є надання гарантій на ремонтні послуги. Це стосується як термінів виконання робіт, так і їх якості.

Важливим критерієм вибору судноремонтного заводу є його досвід роботи у ремонтній сфері. Найкращий варіант, коли практична діяльність підприємства перевищує 3 роки.

Враховуючи найсуттєвіші показники діяльності та обмежений доступ до інформації, пропонується така система показників (табл. 1).

Така система показників містить необхідну кількість критеріїв, які можуть забезпечити об'єктивну і достовірну оцінку об'єктів рейтингування, оскільки вона всебічно відображає діяльність підприємств воднотранспортної галузі.

Розрахункові формули запропонованих показників та їхні нормативні значення наведені в табл. 2.

Дані запропонованих споживчих показників воднотранспортних послуг можна поділити на дві групи залежно від методу їх оцінювання:



Рис. 3. Передумови входження в кластер судноремонтних заводів

Розроблено за [11, с. 10].

Таблиця 1

Перелік показників для формування рейтингу підприємств водного транспорту

Підприємства водного транспорту		
Судноплавні компанії	Порти	Судноремонтні заводи
1	2	3
Фінансові показники		
Показники оцінки ліквідності	Коефіцієнт поточної ліквідності (покриття)	
	Коефіцієнт абсолютної ліквідності	
	Коефіцієнт автономії	
	Коефіцієнт маневреності власного капіталу	
	Коефіцієнт інвестування	
Показники оцінки ділової активності	Коефіцієнт загальної оборотності капіталу	
	Коефіцієнт оборотності матеріальних оборотних коштів	
	Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості	
	Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості	
	Фондовіддача основних коштів й інших необоротних активів	
	Коефіцієнт оборотності власного капіталу	
	Коефіцієнт оборотності оборотних коштів	
Показники оцінки прибутковості господарської діяльності	Рентабельність активів	
	Рентабельність чистого прибутку	
	Рентабельність власного капіталу	
	Рентабельність продажів	
Виробничі показники		
Сумарний тоннаж суден компанії	Обсяг вантажообігу	Обсяг виробництва (обсяг продукції)
Вантажообіг	Пропускна спроможність порту	Кількість суден, які знаходяться в ремонті: – з них відремонтовано
Пасажирооборот	Час обробки суден	Використання виробничих потужностей, %

1	2	3
Кількість суден	Суднообіг порту	Вартість норми/год.
Споживчі показники		
Контейнерні перевезення	Наявність логістичного центру чи можливість його створення	Наявність бригади для виконання ремонтних робіт на місці стоянки суден у портах
Комбіновані перевезення	Стафірування контейнерів	Наявність можливості переобладнання і добудови суден
Наявність складських приміщень	Наявність експедиторських послуг	Входження в кластер
Наявність фрахтування суден	Наявність складських приміщень	Наявність послуг з постачання суднового оснащення, запчастин, електрообладнання
Наявність агентування флоту	Наявність страхування вантажу	Наявність митно-брокерських послуг
Наявність страхування вантажу та пасажирів	Наявність упаковки вантажу	Наявність агентування суден
Наявність послуги надання транспортних засобів на умовах оренди чи прокату	Наявність послуги ремонту суднових двигунів і механізмів	Наявність сертифікату відповідності системи менеджменту якості вимогам міжнародного стандарту ISO
Вік флоту (технічні можливості)	Наявність митно-брокерських послуг	Гарантія якості і термінів наданих послуг
Дотримання строків надання послуг (своєчасність доставки)		Термін роботи на ринку (досвід роботи)
Частка ринку компанії		Кількість рекламацій
Термін роботи на ринку (досвід роботи)		
Кількість рекламацій		

Авторська розробка.

Таблиця 2

Перелік виробничо-фінансових показників для формування рейтингу підприємств водного транспорту

	Показник	Розрахункова формула	Нормативне значення
1	2	3	4
Показники оцінки ліквідності			
Коефіцієнт поточної ліквідності (покриття)		$k_n = \frac{DK + K^t + ДЗ + Z}{ПЗ}$	> 1
Коефіцієнт абсолютної ліквідності		$k_{ал} = \frac{DK + K^t}{ПЗ}$	≥ 0,2
Коефіцієнт автономії		$k_a = \frac{BK}{K}$	> 0,5
Коефіцієнт маневреності власного капіталу		$k_{ман} = \frac{OK}{BK}$	0,2 – 0,5
Коефіцієнт інвестування		$k_{инв} = \frac{BK}{F_{cp}}$	1
Показники оцінки ділової активності			
Коефіцієнт загальної оборотності капіталу		$k_{1a} = \frac{N}{B_{cp}}$	Зростання

1	2	3	4
Коефіцієнт оборотності матеріальних оборотних коштів		$k_{2a} = \frac{N}{Z}$	Зростання
Коефіцієнт оборотності дебіторської заборгованості		$k_{3a} = \frac{N}{ДЗ}$	Зростання
Коефіцієнт оборотності кредиторської заборгованості		$k_{4a} = \frac{N}{КЗ}$	Зростання
Фондовіддача основних коштів й інших необоротних активів		$k_{5a} = \frac{N}{F_{cp}}$	Зростання
Коефіцієнт оборотності власного капіталу		$k_{6a} = \frac{N}{BK}$	Зростання
Коефіцієнт оборотності оборотних коштів		$k_{7a} = \frac{N}{OK}$	Зростання
Коефіцієнт оборотності найбільш ліквідних коштів		$k_{8a} = \frac{N}{ДК + K^t}$	Зростання
Показники оцінки прибутковості господарської діяльності			
Рентабельність активів		$R_A = \frac{ЧП}{Бб} \times 100\%$	> 0, Зростання
Рентабельність чистого прибутку		$R_A = \frac{ЧП}{N} \times 100\%$	> 0, Зростання
Рентабельність власного капіталу		$R_{BK} = \frac{ЧП}{BK} \times 100\%$	> 0, Зростання
Рентабельність продажів		$R_n = \frac{ЧП}{N} \times 100\%$	> 0, Зростання
Виробничі показники			
Судноплавні компанії	Сумарний тоннаж суден компанії	$T = \sum_{p=1}^p Dq_p$	Зростання
	Вантажообіг	$\sum Ql = Q_1 \bar{l}_1 + Q_2 \bar{l}_2 + \dots + Q_n \bar{l}_n$	> 0, Зростання
	Пасажиропотік	$\sum Pl = P_1 \bar{l}_1 + P_2 \bar{l}_2 + \dots + P_n \bar{l}_n$	> 0, Зростання
	Кількість суден	од.	-
Торговельні порти	Обсяг вантажообігу	$P = Q \times le$	> 0, Зростання
	Пропускна спроможність	$П_c = \frac{\text{Фактична } П_c}{\text{Потенційна } П_c} \times 100\%$	-
	Час обробки суден	$t_{не} = \sum_{i=1}^n \frac{Q_i}{H_i}$	Скорочення
	Суднообіг порту	$n_s = \sum \frac{Q_i}{D_i \times \beta_i}$	Зростання
Судноремонтні заводи	Обсяг товарної продукції	$ТП = \sum_{i=1}^n N_i \times Ц_i + P$	> 0, Зростання

1	2	3	4
Судноремонтні заводи	Середньоспиксова чисельність ремонтних працівників	$Ч_{с.р.} = \frac{\sum_{i=1}^{12} Ч_{с.м.}}{12}$	-
	Відремонтовано суден	од.	> 0, Зростання
	Випущено контейнерів	шт.	> 0, Зростання
	Рівень використання виробничих потужностей	$ВП = V_{пот.} \times K_{вук.}$	Зростання

- ✦ шляхом присвоєння кожному фактору: 1 – «Так», 0 – «Ні». Якщо в діяльності воднотранспортного підприємства присутня так звана споживча перевага – то присвоюється оцінка 1, якщо ні – оцінка 0;
- ✦ шляхом розробки шкали значень споживчого показника і присвоєння відповідної кількості балів.

Таким чином, за кількістю набраних балів можна отримати інформацію про підприємства з високим професійним рівнем в галузі.

Запропонований підхід проведення рейтингової оцінки за сформованою системою показників може сприяти: оптимальному вибору водних транспортних послуг серед конкуруючих підприємств; поширенню передового досвіду кращих підрозділів підприємства або інших підприємств; ідентифікації та аналізу процесів, що потребують покращення; визначенню обсягу змін, що відбулися з моменту проведення попередньої рейтингової оцінки; визнанню досягнень і стимулюванню підприємств (працівників).

ВИСНОВКИ

Отже, сьогодні рейтингова оцінка виступає як систематичний підхід до вдосконалення діяльності. Її особлива цінність для морських торговельних портів, судноплавних підприємств і судноремонтних заводів, також полягає у створенні передумов для отримання кредитно-інвестиційних ресурсів, зокрема на пільгових засадах, з метою уникнення кризи фінансування, забезпечення безперервності виробничого процесу та стимулювання розвитку.

Таким чином, застосування на практиці розробленої системи показників для проведення рейтингової оцінки підприємств водного транспорту дозволить оцінити ключові функціональні напрямки їх діяльності та формувати об'єктивні та дієві рейтинги. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Єпіфанова І. Ю. Рейтингова оцінка фінансової стійкості підприємств сільськогосподарського виробництва / І. Ю. Єпіфанова, К. С. Лисак // Актуальні проблеми розвитку економіки регіону : наук. зб. – Вип. 5. – Т. II. – Івано-Франківськ : Прикарпатський національний університет ім. Василя Стефаника, 2009. – С. 117 – 125.

2. Логвиненко Ю. Л. Користувачі підприємницької рейтингової інформації / Ю. Л. Логвиненко // Теоретичні та прикладні питання економіки. – 2009. – Вип. 18. – С. 303 – 309.

3. Воркунова О. В. Основные элементы конкурентной среды судоходной компании // Развитие методов управления та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. – Одеса : ОНМУ, 2008. – № 28. – С. 154 – 165.

4. Турчанинова Т. В. Ключевые факторы разработки стратегии судоремонтного предприятия при осуществлении предпринимательской деятельности / Т. В. Турчанинова [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.grsu.by/emconf/forumdoc/doklad24grsu.doc>

5. Винников В. В. Экономика предприятия морского транспорта (экономика морских перевозок) : учебник для вузов водного транспорта. – 2-е изд., перераб. и доп. – Одеса : Латстар, 2001. – 416 с.

6. Транспортные услуги [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://sike.ru/articles/transportnye-uslugi>

7. Мельник Т. С. Показники безпеки пасажирського транспорту в системі SERVQUAL та комплексній оцінці / Т. С. Мельник, О. В. Христофор // Транспортні системи та технології перевезень : зб. наук. праць. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. – № 2. – С. 69 – 73.

8. Агенти́рование судов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.answer-logistic.ru/agentirovaniesudov/agentirovaniesudov.html#_UgTo3s797Dc

9. Тыртышный Н. Н. Логистические риски в сфере перевозок грузов морским транспортом в Российской Федерации / Н. Н. Тыртышный, В. В. Троилин [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.uecs.ru/logistika/item/1200-2012-03-30-07-31-02>

10. Судовое оборудование: судовые запчасти и системы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://tral.com.ua/index.php?id=52>

11. Пятинкин С. Ф. Развитие кластеров : сущность, актуальные подходы, зарубежный опыт / С. Ф. Пятинкин, Т. П. Быкова. – Минск : Тесей, 2008. – 72 с.

12. Офіційний сайт судноремонтного заводу «Южный Севастополь» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.yusev.com.ua/uslugi/agentirovanie>

REFERENCES

"Agentirovanie sudov" [Shipping Agency]. http://www.answer-logistic.ru/agentirovaniesudov/agentirovaniesudov.html#_UgTo3s797Dc

Lohvynenko, Yu. L. "Korystuvachi pidprijemnytskoi reytynhovoi informatsii" [User rating business information]. *Teoretychni ta prykladni pytannia ekonomiky*, no. 18 (2009): 303-309.

Melnyk, T. S., and Khrystofor, O. V. "Pokaznyky bezpeky pasazhyrskoho transportu v systemi SERVQUAL ta kompleksnii otsyntsi" [Indicators of passenger transport safety in the system SERVQUAL and comprehensive assessment]. *Transportni systemy ta tekhnolohii perevezhen*, no. 2 (2011): 69-73.

Oftsiinyi sait sudnoremontnoho zavodu Yuzhnyi Sevastopol. <http://www.yusev.com.ua/uslugi/agentirovanie>

Piatinkin, S. F., and Bykova, T. P. *Razvitie klasterov : sushchnost, aktualnye podkhody, zarubezhnyy opyt* [Cluster development: the nature, current approaches to foreign experience]. Minsk: Tesey, 2008.

"Sudovoe oborudovanie: sudovye zapchasti i sistemy" [Marine equipment: ship spare parts and systems]. <http://tral.com.ua/index.php?id=52>

Tyrtysnyy, N. N., and Troilin, V. V. "Logisticheskie riski v sfere perevozok gruzov morskim transportom v Rossiyskoy Federatsii" [Logistics risks in the field of cargo transportation by sea in the Russian Federation]. <http://www.uecs.ru/logistika/item/1200-2012-03-30-07-31-02>

"Transportnye uslugi" [Transportation services]. <http://sike.ru/articles/transportnye-uslugi>

Turchaninova, T. V. "Kliuchevye faktory razrabotki strategii sudoremontnogo predpriiatiia pri osushchestvlenii predprinimatelskoy deiatelnosti" [Key factors in the development of strategies dockside for a business]. <http://www.grsu.by/emconf/forumdoc/doklad24grsu.doc>

Vinnikov, V. V. *Ekonomika predpriiatiia morskogo transporta (ekonomika morskikh perevozok)* [Economics of the maritime transport (economy shipping)]. Odessa: Latstar, 2001.

Vorkunova, O. V. "Osnovnye elementy konkurentnoi sredy sudokhodnoi kompanyy" [The main elements of the competitive environment of the shipping company]. *Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti*, no. 28 (2008): 154-165.

Yepifanova, I. Yu., and Lysak, K. S. "Reitynhova otsinka finansovoi stiikosti pidpriemstv silskohospodarskoho vyrobnytstva" [Rating score financial sustainability of agricultural production enterprises]. *Aktualni problemy rozvytku ekonomiky rehionu*, vol. 2, no. 5 (2009): 117-125.

УДК 338.124.4

МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОЦІНКИ АНТИКРИЗОВОЇ СТІЙКОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

КОЮДА В. О., КОСТИНА О. М.

УДК 338.124.4

Кююда В. О., Костіна О. М. Методичний підхід до оцінки антикризової стійкості підприємства

Узагальнено підходи фахівців і науковців щодо оцінювання економічної стійкості й обґрунтовано методичний підхід до оцінки антикризової стійкості підприємства (АСП) за виробничо-технічною і фінансово-економічною складовими. На основі вимог до системи оцінки, груп показників, інструментарію та впливу середовища запропоновано: 1) алгоритм формування системи показників; 2) послідовність розрахунку інтегральних показників за складовими; 3) розрахунок узагальнюючого показника щодо кількісної та якісної оцінок АСП. Ці показники можуть бути використані для розподілу підприємств за зонами антикризової стійкості як бази для розробки комплексу превентивних і оперативних заходів.

Ключові слова: система оцінки, інструментарій, інтегральний показник, узагальнюючий показник, зони стійкості.

Рис.: 4. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 18.

Кююда Віра Олександрівна – кандидат економічних наук, професор, кафедра менеджменту, Харківський національний економічний університет (пр. Леніна, 9а, Харків, 61166, Україна)

E-mail: kouda.vera@gmail.com

Костіна Ольга Миколаївна – викладач, кафедра менеджменту, Харківський національний економічний університет (пр. Леніна, 9а, Харків, 61166, Україна)

E-mail: yourola@gmail.com

УДК 338.124.4

Кююда В. А., Костина О. Н. Методический подход к оценке антикризисной устойчивости предприятия

Обобщены подходы специалистов и ученых по оценке экономической устойчивости и обоснован методический подход к оценке антикризисной устойчивости предприятия (АУП) по производственно-технической и финансово-экономической составляющим. На основе требований системы оценки, групп показателей, инструментария и влияния среды предложено: 1) алгоритм формирования системы показателей; 2) последовательность расчета интегральных показателей по составляющим; 3) расчет обобщающего показателя по количественной и качественной оценке АУП. Эти показатели могут быть использованы для распределения предприятий по зонам антикризисной устойчивости как базы для разработки комплекса превентивных и оперативных мероприятий.

Ключевые слова: система оценки, инструментарий, интегральный показатель, обобщающий показатель, зоны устойчивости.

Рис.: 4. **Табл.:** 2. **Библ.:** 18.

Кююда Вера Александровна – кандидат экономических наук, профессор, кафедра менеджмента, Харьковский национальный экономический университет (пр. Ленина, 9а, Харьков, 61166, Украина)

E-mail: kouda.vera@gmail.com

Костина Ольга Николаевна – преподаватель, кафедра менеджмента, Харьковский национальный экономический университет (пр. Ленина, 9а, Харьков, 61166, Украина)

E-mail: yourola@gmail.com

UDC 338.124.4

Koyuda V. O., Kostina O. M. Methodical Approach to Assessment of Anti-Crisis Stability of an Enterprise

The article generalises approaches of specialists and scientists on assessment of the economic stability and justifies the methodical approach of assessment of the anti-crisis stability of an enterprise by components – production-technical and financial-economic. On the basis of requirements of the system of assessment, groups of indicators, tools and environmental influence, the article offers: 1) an algorithm of formation of a scorecard; 2) consecution of calculation of integral indicators by components; 3) calculation of a generalised indicator by quantitative and qualitative assessment of the anti-crisis stability of an enterprise. These indicators could be used for distribution of enterprises by zones of anti-crisis stability as a basis for development of a complex of preventive and operative measures.

Key words: assessment system, tools, integral indicator, generalising indicator, stability zones.

Pic.: 4. **Tabl.:** 2. **Bibl.:** 18.

Koyuda Vira O. – Candidate of Sciences (Economics), Professor, Department of Management, Kharkiv National University of Economics (pr. Lenina, 9a, Kharkiv, 61166, Ukraine)

E-mail: kouda.vera@gmail.com

Kostina Olha M. – Lecturer, Department of Management, Kharkiv National University of Economics (pr. Lenina, 9a, Kharkiv, 61166, Ukraine)

E-mail: yourola@gmail.com