

Summary. The existing approaches of estimation of corporate bonds issuers default is generalized in the article. These advantages and disadvantages are analyzed; the possibility of use of previous methods in the national market conditions is also substantiated.

Key words: bonds, issuers, default, credit rating, reliability.

*Рецензент к.е.н., доцент ХНЕУ Фурсова В.А.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Полякова О.М.*

УДК 658.5:656.2

ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ КОНТРОЛІНГУ ЧЕРЕЗ ПОКАЗНИКИ-ІНДИКАТОРИ

Підпригора І.В., ст. викладач (УкрДАЗТ)

В роботі досліджено можливість впровадження системи контролінгу на підприємствах залізничного транспорту. Запропоновано впровадження системи контролінгу здійснювати через виявлені взаємозв'язки між обраними показниками – індикаторами, що характеризують результати фінансово-господарської діяльності підприємств та реагують на вплив як зовнішніх, так й внутрішніх факторів.

Ключові слова: система контролінгу, показники-індикатори.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. В рамках впровадження системи контролінгу в управління залізничними підприємствами пріоритетним є визначення структур, через які такий процес буде здійснений. На думку автора, необхідними структурами є галузеві служби залізниць та підпорядковані їм виробничо-технологічні підрозділи.

Аналізуючи діяльність таких структур за допомогою обраної системи показників, використовуючи методи математичної статистики, ставиться задача – дослідити процес впровадження контролінгу в управління залізницею на підставі виявлених взаємозв'язків між обраними показниками. Передбачається, що показники, що максимально корелюють між собою, швидше реагуватимуть на процес впровадження контролінгу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання, пов'язані із проблемою підвищення ефективності управління підприємствами залізничного транспорту знайшли відображення в роботах українських науковців Кулаєва Ю.Ф. [8], Бараша Ю.С. [2], Мукмінової Т.А. [9], Естівалья Ж.П. [5]. При цьому слід зазначити, що в даних роботах не досліджено, що одним із напрямків

підвищення ефективності управління залізничними підприємствами є впровадження системи контролінгу.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. В роботах вказаних науковців висвітлені питання щодо можливостей підвищення ефективності управління економічними процесами на залізничному транспорті, але, на жаль, не розглянуто можливість створення та впровадження системи контролінгу. При вирішенні цієї проблеми необхідним є дослідити шляхи впровадження системи контролінгу на залізничних підприємствах та результати такого впровадження.

Мета статті - обґрунтувати можливість впровадження системи контролінгу на залізничних підприємствах через обрані показники - індикатори.

Виклад основного матеріалу дослідження. Участь контролінгу в управлінні підприємством здійснюється на підставі регулювання та контролю відповідних показників (база контролінгу), що характеризують стан підприємства та його структурних підрозділів на усіх етапах здійснення діяльності. Саме в цьому і полягає позафункціональність контролінгу, як інструменту в системі управління багатопроектним підприємством [6]. А розбудова ефективної

системи показників управління діяльністю підприємства є його системоутворююча функція.

Обрані підконтрольні показники повинні відповідати двом вимогам: по-перше, вони повинні відповідати цілям та задачам підприємства, по-друге, вони повинні бути зручними в практичному використанні створеною на підприємстві службою контролінгу.

Оскільки контролінг направлений на забезпечення та підтримання тривалого і ефективного функціонування підприємства та його структурних одиниць, то при розробці (або виборі тих, що вже існують) показників, перш за все, повинні враховуватись загальні задачі, що стоять перед підприємством, а також конкретні умови та реальні можливості його структурних підрозділів. Система показників, покликана охарактеризувати ступінь рішення кожної поставленої загальної або окремої задачі, повинна відповідати цілям та задачам підприємства. При цьому обов'язково повинна бути збережена внутрішня їхня єдність.

Складність формування системи показників полягає в тому, що процеси економічного розвитку представляють комплекс великої кількості нерозривно діючих, постійно змінюваних факторів та отриманих результатів.

Закінчення одного процесу та отримані при цьому результати є одночасно початком наступного процесу, який, в свою чергу, дає вже інші результати. Саме тому вибір показників залежить від конкретної ситуації, від виду задач, що вирішуються. Для оцінки діяльності підприємств в цілому в системі контролінгу деякими науковцями пропонується використовувати дві групи показників [12]:

- показники ефективності управління підприємством;
- показники оцінки продуктивності та успіху підприємства.

Але, на думку автора, запропоновані показники більш пристосовані

до оцінки діяльності іноземних компаній, що є елементами вільної ринкової економіки.

Припускається, що вдало підібрані, розраховані та проаналізовані показники дадуть змогу оцінити діяльність підприємства та виявити тенденції його розвитку в перспективі.

При цьому необхідним є формулювання послідовності визначення сучасного економічного стану підприємств. Така послідовність представлена на рис. 1.

Отже, характеристика фінансово-майнового стану підприємства формується виходячи із створеної бази даних на підготовчій стадії, займає всю інспекційну стадію, а результати безпосередньо інтерпретуються на останній – технологічній стадії. Саме завдяки використанню системи збалансованих показників можуть бути реалізовані принципи та методологічні підходи

впровадження процесу контролінгу в управління залізничними підприємствами. Зазвичай під показником розуміють кількісно-якісну характеристику соціально-економічних явищ та процесів у суспільстві [13, с. 110].

Слід зазначити, що з метою використання показників у контролінговому дослідженні, необхідно, щоб вони відповідали основним вимогам, а саме:

- показники повинні агрегуватися та дезагрегуватися та бути зіставленими;
- показники повинні бути визначеними та вимірюваними;
- в цілому система показників повинна комплексно характеризувати усі аспекти функціонування об'єктів;
- система показників повинна бути гнучкою та здатною відображати будь-які зміни;
- показники повинні бути адресними, тобто пов'язаними із окремим «центром відповідальності» [7, с.46].

Після визначення системи показників, що характеризуватимуть діяльність підприємств, пропонується перевірити їх агрегування та дезагрегування (з використанням математичних методів) з метою діагностики відповідних економічних стратегій підприємства.

Слід зазначити, що використання сучасних методів статистичної обробки даних, основаних на математичній статистиці, логіці та широкому використанню обчислювальної техніки, може значною мірою автоматизувати процес вивчення діяльності підприємств, зробити його більш повним та об'єктивним [4].

Серед розглянутих сучасних методів аналізу даних привертає увагу факторний аналіз, який зазвичай використовується для класифікації показників. Згідно [1, с.67] факторний аналіз – це розділ математичної статистики, в якому розглядаються методи аналізу взаємкорельованих вихідних даних, тобто показників з метою виявлення та дослідження найбільш суттєвих закономірностей між ними та агрегування показників.

Згідно факторного аналізу передбачається, що існують деякі скриті (латентні) фактори, які безпосередньо спостерігати та вимірювати неможливо, але які проявляються через зміни показників. Якщо точніше, то передбачається, що усі показники є лінійними комбінаціями цих «невидимих неозброєним оком» факторів. Відповідно ставиться задача виявити ці фактори (у формі лінійної комбінації показників). З цього випливає, що показники однієї лінійної комбінації можуть бути сильно корельованими між собою, а фактори – навпаки – ортогональними (некорельованими). При цьому зазвичай фактори виділяються послідовно по убуттю їхньої значущості, тобто тієї частки в мінливості (дисперсії) даних, яку за їх допомогою можна

пояснити. Найчастіше більшу частину дисперсії даних можна пояснити впливом невеликої кількості факторів. Основна складність в цьому процесі полягає у змістовній (тобто економічній) інтерпретації побудованих факторів.

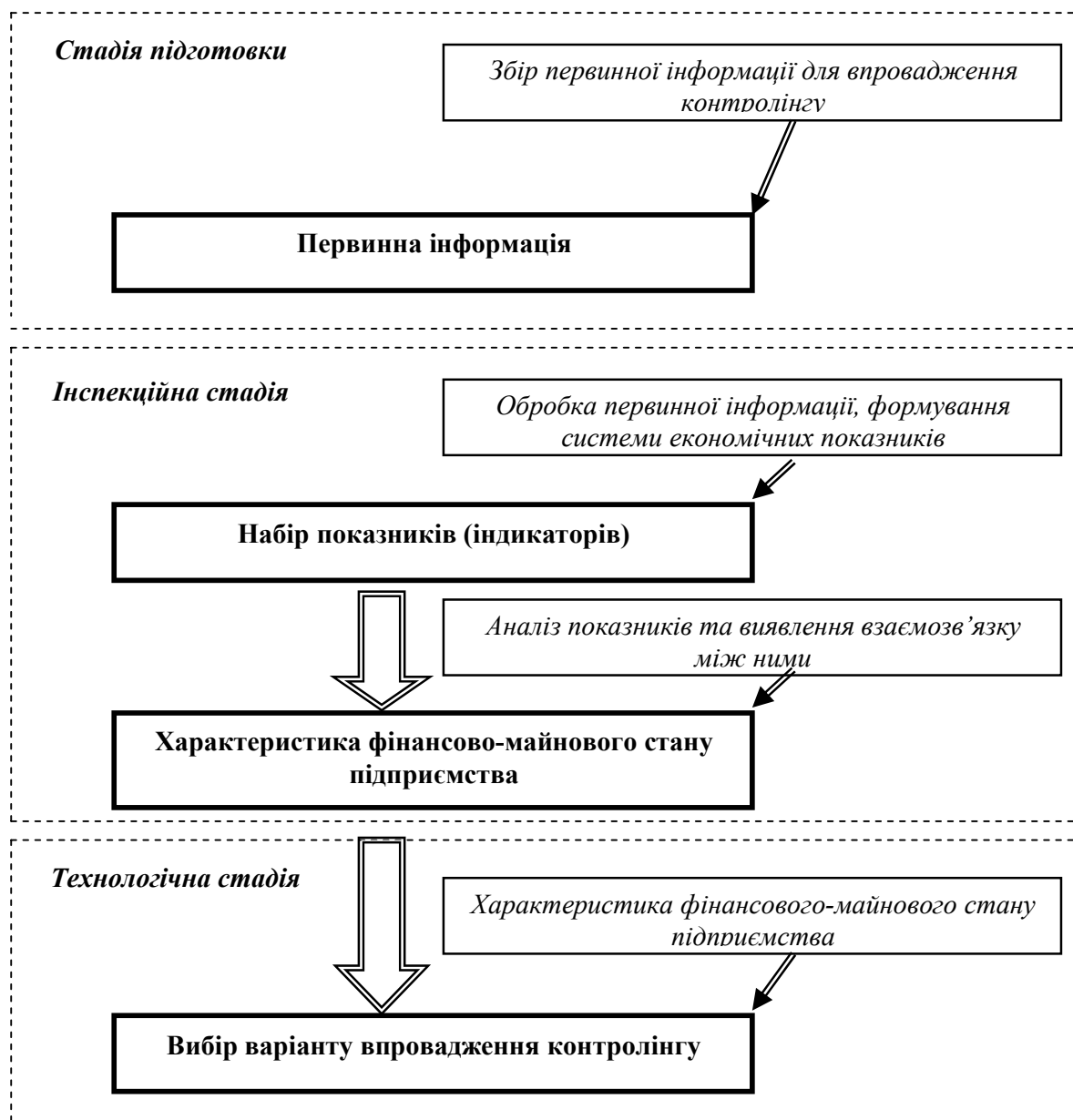


Рисунок 1 - Послідовність надання характеристики фінансово-майнового стану підприємства

Виділення головних факторів призводить до редукції (тобто зменшення розмірності) даних, що дозволяє хоча й наочно, але досить повно, надати підприємствам характеристики у вигляді двовірних графіків. Саме виявлені фактори і зумовлюють вибір кола інформації для дослідження стану залізничних підприємств і впровадження контролінгу. Крім цього, виділення головних факторів дозволяє чисельно описати економічні стратегії підприємств, які і є цими головними факторами. Одним з недоліків методу

головних факторів є достатня свобода дослідника, що реалізується як у виборі способу обертання факторів, так і у виборі методів оцінки загальностей.

Наступним етапом, після виділення головних факторів, що визначають економічне становище підрозділів і основні економіко-організаційні інструменти впливу економічного середовища, пропонується перейти до класифікації підприємств, за допомогою їх розбивки на групи (кластери), що мають схожі властивості. Також

слід проаналізувати яким же чином спостереження (служби) класифікуються в просторі виявлених факторів. З огляду на залізничний транспорт, на цьому етапі слід виконати класифікацію не підприємств, а служб залізниці, оскільки передбачається саме через служби впроваджувати контролінгу в управління залізницями. Така класифікація допоможе виявити однорідні за економічними властивостями групи служб і пов'язати їх із відповідними стратегіями впровадження контролінгу.

З метою розв'язання цієї задачі нами пропонується використовувати методику кластерного аналізу. Методами кластерного аналізу розв'язують задачу класифікації даних, тобто розбиття їх на групи (кластери). При цьому відсутня будь-яка інформація про кількість груп та про приналежність векторів даних до конкретних груп. Таку задачу називають задачею розпізнання без навчання. Зазвичай в таких випадках будується дерево класифікації, а потім обирається кількість кластерів, виходячи з цілей аналізу та виду цього дерева. Зафіксувавши кількість кластерів, можна визначити центр кожного з них, внутрішньокластерні та міжкластерні відстані. Кластерний аналіз можна застосовувати не лише для класифікації спостережень, а й для класифікації показників.

Вважається, що найбільш доцільним є застосування для аналізу відносних показників, що служать багатьом цілям, але в основному вони допомагають керівництву в прогнозуванні, плануванні, координації та комунікації [3, с.33-34.]. Якщо вони використовуються за призначенням, вони можуть підвищити ефективність, а значить, й прибуток. Однак, одиничні відносні показники мають обмежену цінність в основному тому, що принципове значення має оцінка загальних тенденцій. Найчастіше відносні показники використовують з метою співставлення із даними минулих років та вказують на тенденції витрат, доходів, прибутків та ін., що дозволяє прогнозувати хід подій в майбутньому.

Саме тому з метою аналізу фінансово-господарської діяльності в дослідженні пропонується розрахувати в основному відносні показники на підставі кількісних показників, отриманих за даними фінансової звітності служб залізниці. Використання фінансової та галузевої звітності, яка складається усіма службами за єдиними принципами, забезпечує достатню репрезентативність по службах, що утворюють продукт залізничного транспорту.

Таким чином, за результатами спостережень сформується матриця вихідних даних $Y = [y_{ij}]$ розмірністю $m \times n$, де m - кількість спостережень (в даному випадку служб; n - кількість

показників.

Вважається, що уся сукупність обраних показників може дати всебічну характеристику діяльності кожної служби, а значить і сильних та слабких сторін тих виробничо-технологічних підрозділів, що до неї входять.

Наступним етапом роботи є оцінка економічних стратегій служб залізниці на підставі сформованої інформаційної бази вихідних показників, шляхом їхнього агрегування. З метою визначення ступіня корельованості окремих показників (або груп показників) доцільним є використання методів факторного аналізу.

Як вже було зазначено, відповідно до концепції комплексних показників в факторному аналізі припускається, що першопричиною варіації вихідних даних є наявність скритих факторів. Таким чином, ставиться наступна задача – виявити ці фактори та здійснити чисельний вимір їхнього впливу. Слід зазначити, що при цьому існує ймовірність отримання слабкочорельованих складових економічної стратегії. Але, жоден з досліджуваних вихідних показників не є зайвим, оскільки кожен з них відбиває відповідну індивідуальну інформацію про службу. Це, в свою чергу, також призводить до певної варіації вихідних даних, яка для кожного показника складається з загальності та характеристики.

З метою отримання чисельної оцінки впливу виявлених факторів, тобто економічних стратегій служб, необхідно відокремити загальність та характерність. Іншими словами, для кожного показника необхідно визначити, яка частка його варіації обумовлена даєю факторів (і яких саме факторів), а яка – містить індивідуальну інформацію, яку несе відповідний показник.

Саме за допомогою методів факторного аналізу вирішується така задача.

Отже, з метою проведення аналізу, виникає необхідність попередньої обробки даних за допомогою способів, описаних вище.

Зазначимо, що вже наразі на підприємствах залізничного транспорту існує підґрунтя для впровадження системи контролінгу з метою підвищення ефективності управління ними, а саме:

- існує певна сукупність показників фінансово – майнового стану, які вже можна використовувати на початковому етапі впровадження контролінгу;
- наявність системи економічних та виробничих взаємовідносин, що є специфічною особливістю залізничної галузі;
- існування методів управління (виконавчого), на базі яких можна розробити методи управління, що запроваджуються контролінгом (ініціативного);
- наявність персоналу, знання та навички якого можна

використовувати на початковому етапі впровадження контролінгу підприємствами.

Запропоновані методи формування та опрацювання інструментами контролінгу інформаційних потоків залізниці є запорукою успішного впровадження системи контролінгу в управління залізничними підприємствами. З метою такого впровадження та отримання від нього максимального ефекту, необхідним є створення відповідної організаційної структури в управлінні залізницею - служби контролінгу.

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку. В рамках впровадження контролінгу в управління залізницею пріоритетним є визначення структур, через які такий процес буде здійснений. Було заявлено, що необхідними структурами є служби залізниці та підпорядковані їм виробничо-технологічні підрозділи, які поділені на дві групи: ті, що безпосередньо приймають участь в перевізному процесі і ті, що його обслуговують.

Аналізуючи діяльність таких структур за допомогою обраної системи показників, використовуючи методи математичної статистики, ставиться задача – дослідити процес впровадження контролінгу в управління залізницею на підставі виявлених взаємозв'язків (кореляцій) між обраними показниками. Передбачається, що показники, що максимально корелюють між собою, швидше реагуватимуть на процес впровадження контролінгу.

В результаті проведеного дослідження передбачається отримання наступних результатів:

1) групування показників-індикаторів, що обрані для дослідження, на групи: до першої групи відійдуть показники, що відбивають наслідки раніше прийнятих управлінських рішень, до другої – показники, що піддаються впливу через корегування статей звітності;

2) виявлення групи показників, яка буде превалювати за аналізом тісноти зв'язків;

3) виявлення показників, чутливих до змін середовища існування підприємства та таких, що активно реагують на будь-яке управлінське втручання, зокрема на процес впровадження системи контролінгу.

Виявлені в процесі дослідження фактори та їхня економічна інтерпретація паралельно дадуть змогу визначити саме той інструмент контролінгу, який буде найбільш ефективним на стадії його впровадження в управління залізничними

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Айвазян С.А., Енкоков И.С., Мешалкин Л.Д. Прикладная статистика. Статистическое оценивание зависимостей.— М.: Финансы и статистика, 1985.
2. Бараш Ю.С. Управление железнодорожным транспортом страны: монография: - 2-ге вид. перероб. і допов. - Дніпропетровськ: Дніпропетр. нац. ун-т залізн. транс. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 264 с.
3. Горичкая Н. Финансовый анализ / Горичкая Н. // Бухгалтерия. Налоги. Бизнес. – 2006. – Вып. 31. – С.33-34.
4. Дюк В., Самойленко А. Data mining: учебный курс.— СПб.: Питер, 2001.— 368 с.: ил.
5. Естиваль Ж.П. Организационные модели железной дороги: национальные критерии построения // Железнодорожный транспорт Украины. – 2005. - №5-6. – С.67-69
6. Єфименко Т.І., Підпригора І.В. Методологічні результати дослідження контролінгу, як позафункціонального інструменту в системі управління підприємствами залізничної галузі // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. - №29. – С. – 320-325.
7. Карпова Т. П. Управленческий учет: Учебник для студ. вузов, обуч. по экон. спец. - М. : Аудит, 1998. - 350 с.
8. Кулаев Ю.Ф. Экономика железнодорожного транспорта: навч. посіб. – Ніжин: ТОВ «Видавництво Аспект-Поліграф», 2006. – 232 с.
9. Мукмінова Т.А. Ринкова трансформація суб'єктів господарювання на залізничному транспорті // Зб. Наукових праць МННЦ ІТіС. – 2007. - №12. – с. 29-37].
10. Мандель И.Д. Кластерный анализ. – М.: Финансы и статистика, 1988. – 286 с.
10. Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы Международной научно – практической конференции. – К.: КУЭТТ, 2006. – 372 с. стор. 7
12. Фальмут Х.И. Инструменты контроллинга от А до Я./ Под ред. М.Л. Лукашевича и Е.Н. Тихоненковой. – М.: ФиС, 1998. – 288 с.
13. Armstrong A. A Handbook of Management Techniques. New Jersey: Nichols Publishing, 1994.

Аннотация. В работе исследована возможность внедрения системы контроллинга на предприятиях железнодорожного транспорта. Предложено внедрение системы контроллинга осуществлять через выявленные взаимосвязи между определенными показателями-индикаторами, которые характеризуют результаты финансово-хозяйственной деятельности предприятий и реагируют на влияние как внешних, так и внутренних факторов.

Ключевые слова: система контроллинга, показатели - индикаторы.

Summary. In work explored possibility introducing the system checking on enterprise of the rail-freight traffic. Offered introducing the system checking to realize through revealed intercoupling between determined factor-indicator, which characterize the results to financial and economic activity enterprise and on influence as external, so and internal factor.

Keywords: system checking, factors - an indicators.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Чебанова Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 339.165.4

СТРУКТУРНЫЕ ПАРАМЕТРЫ РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Примачева Н.Н., к.э.н., доцент (ОНМА)

Розглядаються тенденції й закономірності формування структури локальних сегментів ринку морської торгівлі. Обґрунтовуються підходи до раціонального позиціонування флоту в системі міжнародних вантажопотоків. Формулюється задачі ефективного виходу флоту України на світовий судноплавний ринок.

Ключові слова: *ринку морської торгівлі, структура судноплавства, стійкість компаній; позиціонування флоту, мультимодальні транспортні технології, типи суден.*

Постановка проблеми. Глобальный рынок морской торговли, в конечном счете, отражает современные тенденции мирового и регионального развития промышленности, сельского хозяйства и товарообмена. Экономическая и общенациональная значимость морского транспорта предопределяет характер его развития по странам выбор и реализацию соответствующей морской транспортной политики.

Торговое судоходство обеспечивает 90 процентов мировых перевозок, при этом по количеству выбросов на километр пути водный транспорт оказывается экологичнее наземного в 2 – 3 раза. Гарантией привлечения инвестиционных кредитов международных финансовых институтов в национальный торговый флот является эффективность и устойчивость работы судоходных компаний. Об этом свидетельствует развития компании Укрречфлот. За счет кредитов из фондов ЕБРР на условиях ипотечной гарантии с принципами рефлагирования предприятие развивается после относительно спокойного акционирования государственного предприятия.

Приходят конкуренты, использующие новые технологии снижения себестоимости [1, с. 141]. Одновременно возрастает ценовое давление, воздействующее на базовые преимущества традиционных компаний. В структуре торгового судоходства и в инвестиционном рынке формируются события, при которых ценность капитальных активов может оказаться больше величины, чем текущая ценность ожидаемых денежных потоков [2, с. 29]. Поэтому изменяются параметры грузопотоков.

В системе фрахтового рынка развитие требует особо тщательного обоснования по основным параметрам. Можно согласиться с утверждением «...специализация без координации ведет к хаосу...» [3, с. 28]. При этом специализация рассматривается тождественно понятию разделение труда.

Закон снижающейся производительности [4] подтверждается параметрами экономического роста за последние тридцатилетие по сопоставимым периодам анализа, поэтому возрастают затраты на поддержание