

УДК 338.1

DOI: 10.34670/AR.2020.85.70.012

## Оценка сбалансированного развития предприятия морского транспорта на основе бенчмарк-модели нормативной динамики

**Тонких Андрей Сергеевич**Доктор экономических наук, доцент,  
профессор,Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова,  
353918, Российская Федерация, Новороссийск, пр. Ленина, 93;  
e-mail: andrew.tonkih@gmail.com**Тонких Светлана Анатольевна**Кандидат экономических наук,  
преподаватель,Транспортный колледж,  
Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова,  
353918, Российская Федерация, Новороссийск, пр. Ленина, 93;  
e-mail: svetlana.tonkih@gmail.com**Абрамова Светлана Викторовна**

Аспирант,

Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова,  
353918, Российская Федерация, Новороссийск, пр. Ленина, 93;  
e-mail: fomicheva\_ov@mail.ru

### Аннотация

В статье рассматривается проблема оценки сбалансированного развития предприятия морского транспорта. Сбалансированное развитие предприятия можно описать системой нормативных (эталонных) соотношений (неравенств) темпов роста ключевых показателей, установленных на основе законов и правил экономики предприятия.

В работе показано, что сбалансированное развитие подразумевает, что предприятие уделяет одинаковое внимание всем сторонам деятельности, не отдавая приоритет какой-либо из них, таких как рост прибыли с точки зрения сбалансированного развития не должен сопровождаться снижением финансовой устойчивости, сокращением НИОКР и инвестиций в будущее, низким уровнем использования производственных мощностей, ухудшением безопасности, отказом от ремонтно-восстановительных работ и т.д.

Сбалансированное развитие предприятия описывается бенчмарк-моделью на основе динамического норматива. Представлена бенчмарк-модель сбалансированного развития для предприятия морского транспорта. Произведена количественная оценка развития ФГУП «Росморпорт» традиционными методами и с помощью представленной бенчмарк-модели. Показано, как с помощью представленной методики выявляются негативные тенденции, скрытые от традиционных методов диагностики.

**Для цитирования в научных исследованиях**

Тонких А.С., Тонких С.А., Абрамова С.В. Оценка сбалансированного развития предприятия морского транспорта на основе бенчмарк-модели нормативной динамики // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Том 10. № 7А. С. 102-113. DOI: 10.34670/AR.2020.85.70.012

**Ключевые слова**

Сбалансированное развитие, динамические нормативы, морской транспорт, бенчмарк-модель, анализ деятельности предприятия.

**Введение**

Проблема сбалансированного развития предприятий получила широкое распространение в теоретических и прикладных исследованиях по менеджменту. Как показал анализ приведенных источников понятие сбалансированного развития не является устоявшимся и в большинстве случаев вводится как контекстуальное определение, то есть содержание понятия «сбалансированное развитие предприятия» зачастую определяется его контекстом. Тем не менее, можно выделить общее в трактовке данного термина, вменяемое ему различными авторами. К ним относятся:

1) сбалансированное развитие – это динамическая характеристика, поэтому оценка степени сбалансированности и разработка мероприятий по его корректировке должны осуществляться методами динамического анализа;

2) в основе сбалансированного развития лежит взаимная обусловленность и пропорциональность различных факторов развития предприятия.

Подобная взаимообусловленность и пропорциональность могут иметь следующие проявления:

- взаимное достижение целей и удовлетворение интересов большинства заинтересованных в деятельности предприятия сторон (стейкхолдеров) [Лихтарова, 2019];

- согласованность процессов производства и потребления на каждом уровне организационной структуры, в каждом направлении деятельности и в каждый момент времени [Тихобаев, Воскресенская, Фадеева, 2014];

- оптимальное соотношение между структурными и функциональными элементами организации как системы и поддержание ресурсных пропорций, необходимых для обеспечения ее целостности и эффективности функционирования [Макаревич, Улезько, 2018];

- баланс целей и результатов деятельности предприятия [Ткаченко, 2015];

- корреляционная связь темпов роста ключевых параметров и динамика рангов их приоритетности [Тимошенко, 2019].

**Основная часть**

Можно назвать и другие формы проявления взаимообусловленности и пропорциональности факторов сбалансированного развития.

Другими словами, сбалансированное развитие подразумевает, что предприятие уделяет одинаковое внимание всем сторонам деятельности, не отдавая приоритет какой-либо из них. Например, рост прибыли с точки зрения сбалансированного развития не должен

сопровождаться снижением финансовой устойчивости, сокращением НИОКР и инвестиций в будущее, низким уровнем использования производственных мощностей, ухудшением безопасности, отказом от ремонтно-восстановительных работ и т.д.

По нашему мнению, сбалансированное развитие предприятия можно описать системой нормативных (эталонных) соотношений (неравенств) темпов роста ключевых показателей, установленных на основе законов и правил экономики предприятия. Данные соотношения называются динамическими нормативами. Поясним, почему наш выбор пал именно на данную конструкцию.

1. Принцип динамической соподчиненности показателей, лежащий в основе построения динамических нормативов, означает согласованное (взаимообусловленное) относительно друг друга изменение темпов роста показателей. Это в свою очередь, как мы определили, является одним из критериев сбалансированности развития.

2. В [Парфенова, 2016] показано, что если не учитывать взаимосвязь динамики показателей (взаимную упорядоченность темпов роста), то выводы, сделанные только на основе достижения или недостижения целевых (нормативных) значений, могут оказаться неверными. В [Охрименко, 2017] представлен пример, подтверждающий данный тезис. Далее мы покажем, как на основе динамического норматива происходит выявление скрытых негативных тенденций, которые не диагностируются традиционными методиками.

3. Расчет меры сходства фактической динамики с нормативной позволяет количественно оценить сбалансированность развития одним показателем. Если для этой цели использовать Хэмминговые расстояния [Статистика..., 2019], то итоговая метрика будет выражена в процентах и покажет на сколько процентов сбалансировано развитие предприятия. Данная мера свертывает множество различных, иногда разнородных, показателей в один, показывает реальный достигнутый уровень сбалансированности развития по различным направлениям деятельности, позволяет выявить скрытые негативные тенденции, является общей оценкой финансово-экономического состояния предприятия. Кроме того, по этому показателю можно сравнивать предприятия различных отраслей и специфики.

4. Используется более жесткий критерий удовлетворительности результатов предприятия – соблюдение нормативной динамики, а не простой рост отдельных показателей. Это значительно затрудняет «приукрашивание» отчетности с помощью бухгалтерских манипуляций, чтобы представить результаты предприятия в более выгодном свете.

5. Критерий успешности бизнеса – улучшение собственных результатов по сравнению с предыдущим периодом, а не превышение показателей конкурентов или средних по отрасли, и, тем более, не соблюдение недостаточно обоснованных абсолютных стандартов (например, коэффициент текущей ликвидности должен быть больше либо равен 2). Сравнение с конкурентами осуществляется лишь по тому, насколько каждый стал лучше по отношению к самому себе.

Динамические нормативы можно отнести к классу бенчмарк-моделей, которые формируются на основе показателей или системы показателей и служат образцом (ориентиром, эталоном) для оценки эффективности экономических процессов, в данном случае сбалансированности развития. Рассмотрим применение бенчмарк-моделей на основе динамических нормативов для предприятия морского транспорта. В качестве объекта исследования выступает ФГУП «Росморпорт» – предприятие, учрежденное в целях эффективного развития и эксплуатации объектов федеральной собственности в морских портах России.

Для отбора показателей развития предприятий морского транспорта изучены труды российских специалистов по соответствующей тематике).

Можно показать справедливость следующей бенчмарк-модели для оценки сбалансированного роста ФГУП «Росморпорт» (1):

$$\left\{ \begin{array}{l} Tr(D) \geq Tr(ЧП) > Tr(B) > Tr(ПГ) > Tr(ПМ) > Tr(ЧА) > \\ > Tr(OA) > Tr(СА) > Tr(Ч) > 1 > Tr(РГИ); \\ Tr(ПМ) > Tr(ФН) > Tr(И) > 1; \\ Tr(ПМ) > Tr(P) > Tr(Э); \\ Tr(И) > Tr(Э). \end{array} \right. , \quad (1)$$

где	$Tr(a)$	темпы роста показателя $a$ ;
	$D$	доля прибыли, перечисляемая в федеральный бюджет за отчетный год;
	$ЧП$	прибыль после выплаты процентов и налогов;
	$B$	выручка;
	$ПГ$	объем перевалки грузов российскими морскими портами;
	$ПМ$	наличные портовые мощности;
	$ЧА$	чистые активы;
	$OA$	оборотные активы;
	$СА$	совокупные активы;
	$Ч$	численность работающих;
	$РГИ$	доля российских грузов, переваливаемых иностранными портами, в общем объеме всех грузов;
	$ФН$	расходы на НИОКР из собственных источников;
	$И$	объем инвестиций;
	$P$	затраты на ремонт инфраструктуры порта;
	$Э$	затраты на энергоресурсы.

Представленная бенчмарк-модель (1) формируется на основе общепринятых закономерностей экономики предприятия, характеризующих его сбалансированное развитие. В частности, рост выручки ( $B$ ) должен опережать рост объемов перевалки груза ( $ПГ$ ). Это равнозначно, во-первых, более высокому доходу на предоставляемые услуги по отношению к предыдущему периоду, во-вторых, росту дополнительного дохода от неосновных видов деятельности. Это свидетельствует о повышении эффективности использования ресурсов, росте инвестиционного и финансового потенциала. При этом объемы перегрузки обладают более высокими темпами роста по сравнению с наличными портовыми мощностями как следствие повышения интенсификации их использования в отчетном периоде.

Необходимо отметить, что нормативное соотношение  $Tr(ЧП) > Tr(B) > Tr(СА) > 1$  часто называют «золотым правилом» [Калашникова, Ширяева, 2016]. Тем самым подчеркивается значимость и настоятельность его соблюдения.

Если оценивать эффективность деятельности ФГУП «Росморпорт» за четырехлетний цикл путем сопоставления плана и факта ко ключевым показателям, то получим следующую картину (Таблицы 1 и 2).

**Таблица 1 – Показатели производственной деятельности ФГУП «Росморпорт»  
за четыре года**

Показатель	Годы												Темп роста N/N-3, %
	N-3			N-2			N-1			N			
	План	Факт	% вып.	План	Факт	% вып.	План	Факт	% вып.	План	Факт	% вып.	
Объем перевалки грузов российскими морскими портами, млн. тонн	545,0	567,0	104,0	555,0	589,2	106,2	605	623,7	103,1	638,0	676,7	106,1	119,3
Наличие портовые мощности, млн.тонн в год	899,5	846,2	94,1	867,5	876,7	101,1	880	898,05	102,1	916,0	940,1	102,6	111,1
Загрузка портовых мощностей, %	60,6	67,0	110,6	64,0	67,2	105,0	68,8	69,5	101,0	69,7	72,0	103,3	107,4
Инвестиции в реконструкцию, модернизацию, строительство портовой инфраструктуры, млн.руб.	14 032	13 201	94,1	29 321	30 860	105,2	23 523	25 433	108,1	25 196	28 431	112,8	215,4

Объем перевалки грузов за 4 года вырос на 19%, наличие портовых мощностей за этот же период выросло на 11%. Это обеспечило рост загрузки мощностей с 64% до 72%. Однако наличие свободных портовых мощностей на конец 2015 г. (28%) свидетельствует о том, что необходимо продолжить работу в направлении роста загрузки портовых мощностей.

План-фактный анализ показывает, что план по перевалке грузов ежегодно перевыполняется

на 3-6%, что положительно характеризует работу ФГУП «Росморпорт». План по наличию портовых мощностей также регулярно выполняется, за исключением N-3 г. Данный рост стал возможен благодаря, в том числе, инвестициям в реконструкцию, модернизацию, строительство портовой инфраструктуры, объем которых за рассматриваемый период увеличился более чем в 2 раза и по итогам N года составил 28,4 млрд.руб.

В целом, работу ФГУП «Росморпорт» по развитию морской транспортной инфраструктуры России и повышению конкурентоспособности российских морских портов можно оценить как положительную.

Перейдем к оценке финансовых показателей (Таблица 2).

**Таблица 2 – Оценка достижения ключевых финансовых показателей деятельности ФГУП «Росморпорт» за 4 года**

Показатель	Годы											
	N-3			N-2			N-1			N		
	План	Факт	% выполн.	План	Факт	% выполн.	План	Факт	% выполн.	План	Факт	% выполн.
Выручка, млрд. руб.	17,2	17,1	99,6	18,7	19,9	106,4	21,1	20,7	98,1	22,1	22,6	102,2
Чистая прибыль, млн. руб.	71,8	244,5	340,5	697,7	1 068,1	153,1	919,8	1 272,7	138,4	238,0	929,7	390,7
Чистые активы млрд. руб.	108,5	115,1	106,1	134,3	135,9	101,2	155,7	169,0	108,6	189,1	188,5	99,7
Доля прибыли, перечисляемая в федеральный бюджет за отчетный год, млн.руб.	12,0	60,2	500,0	61,1	61,1	100,0	267,0	53,4	20,0	63,6	277,3	435,7
Расходы на НИОКР, млн. руб.	130,7	46,5	35,6	94,7	17,4	18,4	22,5	8,4	37,3	25,0	20,8	83,2

Как видно, целевые показатели, установленные Стратегией предприятия, в основном достигаются, за исключением расходов на. Наверняка есть веские причины недофинансирования расходов на НИОКР, однако в рамках данной работы они нас не интересуют. Нам важно, что и финансовые показатели, и показатели развития морских портов в целом соответствуют их целевым значениям. Если руководствоваться данным критерием сбалансированности развития предприятия, то динамика ФГУП «Росморпорт» может быть оценена положительно.

Анализ эффективности можно дополнить анализом динамики показателей (Таблица 3).

**Таблица 3 – Анализ динамики показателей деятельности ФГУП «Росморпорт» за 4 года**

№ п/п	Ключевой показатель	Обозначение	Темпы роста показателей			Рекомендуемая динамика
			Н-2 год	Н-1 год	Н год	
1	Объем перевалки грузов российскими морскими портами	ПГ	1,059	1,085	1,067	Рост
2	Наличные портовые мощности	ПМ	1,024	1,047	1,062	Рост
3	Доля российских грузов, переваливаемых иностранными портами, в общем объеме всех грузов	РГИ	0,820	0,835	0,747	Снижение
4	Объемы инвестиций	И	1,927	1,118	2,083	Рост
5	Затраты на ремонт инфраструктуры порта	Р	0,745	1,845	1,035	Рост
6	Выручка	В	1,162	1,041	1,089	Рост
7	Чистые активы	ЧА	1,181	1,243	1,115	Рост
8	Прибыль от продаж	ВП	1,383	0,942	0,590	Рост
9	Чистая прибыль	ЧП	4,369	1,192	0,730	Рост
10	Расходы на НИОКР из собственных источников	ФН	0,374	0,482	2,482	Рост
11	Оборотные активы	ОА	1,252	1,117	0,866	Рост
12	Совокупные активы	СА	1,183	1,230	1,102	Рост
13	Численность работающих	Ч	1,034	1,094	1,077	Рост
14	Доля прибыли, перечисляемая в федеральный бюджет за отчетный год	Д	1,015	0,874	5,193	Рост
15	Затраты на энергоресурсы	Э	0,697	1,041	1,271	Снижение

В таблице представлены темпы роста показателей по отношению к предыдущему периоду. Рекомендуемая в соответствии с правилами экономического анализа динамика для данных показателей представлена в крайнем правом столбце таблицы.

В итоге большинство показателей ФГУП «Росморпорт» имеют положительную динамику, следовательно, развитие предприятия следует признать успешным.

Оценим, насколько сбалансированным является развитие предприятия. Для этого проверим темпы роста его показателей на соответствие бенчмарк-модели (1). С этой целью произведем расчет нормированного расстояния между матрицами инцидентности нормативного и фактического упорядочения.

Мера сходства фактического порядка темпов роста показателей с нормативным для ФГУП

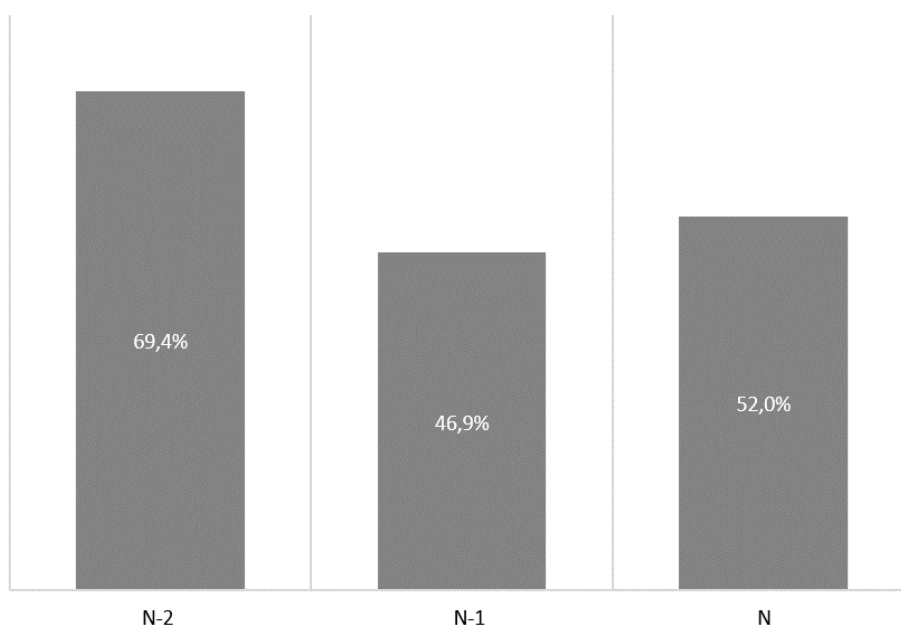
«Росморпорт» за четыре года составила 52 %. Иными словами, немногим более 50 % нормативных соотношений показателей имели место в деятельности ФГУП «Росморпорт» в рассматриваемом периоде. С этих позиций вывод о сбалансированном развитии ФГУП «Росморпорт» не представляется очевидным. Необходимы корректировки для обеспечения сбалансированного развития. Для дальнейшего использования назовем меру сходства фактического порядка темпов ключевых показателей с бенчмарк-моделью показателем сбалансированности развития (ПСР).

Рассмотрим, как менялся показатель ПСР ФГУП «Росморпорт» в исследуемом периоде (Таблица 4).

**Таблица 4 – Сбалансированность развития ФГУП «Росморпорт»**

Год	Показатель сбалансированности развития
N-2	69,4%
N-1	46,9%
N	52,0%

Перенесем эти данные на график (рисунок 1).



**Рисунок 1 – Динамика показателя сбалансированности развития ФГУП «Росморпорт»**

В N-2 году значение показателя ПСР составило 69,4% (удовлетворительный уровень). В следующем году его значение уменьшилось до 46,9 % (низкий уровень). И в году N наблюдается рост до 52 % (также низкий уровень). В итоге, проведенный на основе бенчмарк-модели сбалансированного развития анализ свидетельствует о несбалансированности развития при удовлетворительности результатов деятельности предприятия.

На практике это не означает, что несбалансированность развития приведет к серьезным проблемам прямо сейчас, организация продолжает функционировать в штатном режиме, и в ближайшее время не стоит ждать «краха». Однако проведенный подобным способом анализ обнаруживает латентные тенденции, при сохранении которых предприятие может столкнуться с трудностями. Чем позже последует реакция предприятия на появление этих тенденций, тем



больше финансовых и временных ресурсов потребуется для их устранения. Именно для раннего обнаружения несбалансированности в развитии предприятия и предназначен представленный подход.

### Заключение

Таким образом, мы построили бенчмарк-модель сбалансированного развития для ФГУП «Росморпорт», которая позволяет количественно оценить достигнутый уровень сбалансированности, выявить скрытые негативные тенденции в его развитии, повысить обоснованность выводов по результатам анализа.

### Библиография

1. Клейнер Г.Б. Системная сбалансированность экономики: методы анализа и измерения // Стратегическое планирование и развитие предприятий. Секция 1: Материалы Шестнадцатого Всероссийского симпозиума. Москва, 14–15 апреля 2015 г. / Под ред. чл.-корр. РАН Г.Б. Клейнера. М.: ЦЭМИ РАН, 2015. С. 74–78.
2. Тихобаев В.М., Воскресенская Л.Н., Фадеева Ю.В. Сбалансированное развитие крупных производственных комплексов // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2014. - № 4-1. – С. 290-296.
3. Макаревич Л.О., Улезько А.В. Сбалансированное развитие экономических систем: сущность и принципы обеспечения // Вестник Воронежского государственного аграрного университета. – 2018. - № 4 (59). – С. 141-147.
4. Захаров В.Я., Трофимов О.В., Фролов В.Г., Каминченко Д.И., Павлова А.А. Концептуальные основы оценки факторов и системных эффектов сбалансированного развития сложных экономических систем в соответствии с концепцией «Индустрия 4.0» // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. Серия: Социальные науки. – 2018. - № 3 (51). – С. 7-23.
5. Лихтарова О.В. Стейкхолдерский подход к сбалансированному развитию экономических субъектов // Балканско научно обозрение. – 2019. – Т.3. - № 2 (4). – С. 102-105.
6. Калмакова Н.А. Система показателей и методов оценки сбалансированного развития промышленного предприятия // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. – 2015. - Т. 9. - № 2. – С. 117-122.
7. Ткаченко Е.С. Концептуальные положения системы сбалансированного управления развитием промышленных организаций // Территория науки. – 2015. - № 5. – С. 138-143.
8. Тимошенко П.Н. Концептуальные положения менеджмента сбалансированности развития промышленного комплекса // Вестник Северо-Кавказского федерального университета. – 2019. - № 1 (70). – С. 100-106.
9. Сыроежин И.М. Совершенствование системы показателей эффективности и качества. – М.: Экономика, 1980 г. – 192 с.
10. Теория экономических измерений / Н. Н. Погостинская, Ю. А. Погостинский; Международный банковский институт, Кафедра экономики и финансов предприятий и отраслей. - Санкт-Петербург: Издательство МБИ, 2018. – 119 с.
11. Заграновская А.В., Шолмов А.К., Эйснер Ю.Н. Системный анализ финансового блока информационно-аналитической системы предприятия // Современная экономика: проблемы и решения. – 2019. - № 10 (118). – С. 115-129.
12. Парфенова В.Е. Факторный анализ хозяйственной деятельности предприятия на основе динамического норматива // Известия Санкт-Петербургского государственного аграрного университета. – 2016. - № 44. – С. 141-14.
13. Охрименко О.В. Искажение информации в оценке результативности компании по ключевым показателям деятельности // В сборнике: Новая наука: история становления, современное состояние, перспективы развития. Сборник статей международной научно-практической конференции: в 3 частях, Ч.1 – 2017. – С. 161-163.
14. Статистика: учебник для академического бакалавриата / И. И. Елисеева [и др.]; ответственный редактор И. И. Елисеева. – 5-е изд., перераб. и доп. – Москва: Издательство Юрайт, 2019. – 572 с.
15. Лепёхина Ю.А. Исследование факторов, влияющих на изменение объемов перегрузочной деятельности АО «Новорослесэкспорт» // Экономика устойчивого развития. – 2016. - № 4 (28). – С. 330-336.
16. Котова В.О., Грасс Е.Ю. Построение системы оценки устойчивого развития судоходной компании // Экономика устойчивого развития. – 2018. - № 1 (33). – С. 129-139.
17. Смирнов А.Ю. Экономические аспекты развития морского транспорта // Управленческое консультирование. –

2017. - № 10 (106). – С. 73-78.
18. Хорошкова Н.А., Дмитриева М.Л. Анализ состояния и проблем развития морского транспорта РФ // Современные научные исследования и разработки. – 2018. - № 12 (29). – С. 1020-1025.
  19. Деружинский В.Е., Зеленков Г.А., Чебанов С.В. Оценка и развитие морского транспорта страны в современных условиях // Вестник государственного морского университета им. адмирала Ф.Ф. Ушакова. – 2018. - № 2 (23). – С. 5-10.
  20. Калашникова И.А., Ширяева Н.В. Оценка эффективности деятельности предприятия на основе модели «золотое правило экономики» // Экономика и социум. – 2016. - № 3 (22). – С. 1826-1831.
  21. Стратегия развития ФГУП «Росморпорт». Официальный сайт ФГУП «Росморпорт» [электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rosmorport.ru/about/mission/strategy/>. – Дата обращения - 27.03.2020.

## **Assessment of the balanced development of a maritime transport enterprise based on a benchmark model of standard dynamics**

**Andrei S. Tonkikh**

Doctor of Economics, Professor,  
Admiral Ushakov Maritime State University  
353918, 93 Lenin Ave., Novorossiysk, Russian Federation;  
e-mail: andrew.tonkih@gmail.com

**Svetlana A. Tonkikh**

PhD in Economics, Lecturer,  
Transport College of Admiral Ushakov Maritime State University,  
353918, 93 Lenin Ave., Novorossiysk, Russian Federation;  
e-mail: svetlana.tonkih@gmail.com

**Svetlana V. Abramova**

Postgraduate student,  
Admiral Ushakov Maritime State University  
353918, 93 Lenin Ave., Novorossiysk, Russian Federation;  
e-mail: fomicheva\_ov@mail.ru

### **Abstract**

The article deals with the problem of evaluating the balanced development of a marine transport enterprise. Balanced development of an enterprise can be described by a system of normative (reference) ratios (inequalities) of growth rates of key indicators established on the basis of laws and regulations of the enterprise economy.

The paper shows that balanced development implies that an enterprise pays equal attention to all aspects of its activities, without giving priority to any of them, such as profit growth from the point of view of balanced development should not be accompanied by a decrease in financial stability, a reduction in R & d and investment in the future, a low level of production capacity utilization, a deterioration in safety, refusal of repair and restoration work, etc.

The balanced development of an enterprise is described by a benchmark model based on a

dynamic standard. A benchmark model of balanced development for a marine transport enterprise is presented. A quantitative assessment of the development of FSUE "Rosmorport" was made using traditional methods and the presented benchmark model. It is shown how the presented method reveals negative trends hidden from traditional diagnostic methods.

### For citation

Tonkikh A.S., Tonkikh S.A., Abramova S.V. (2020) Otsenka sbalansirovannogo razvitiya predpriyatiya morskogo transporta na osnove benchmark-modeli normativnoi dinamiki [Assessment of the balanced development of a maritime transport enterprise based on a benchmark model of standard dynamics]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (7A), pp. 102-113. DOI: 10.34670/AR.2020.85.70.012

### Keywords

Balanced development, dynamic standards, maritime transport, benchmark model, analysis of enterprise activities.

### References

1. Kleiner G.B. Systemic balance of the economy: methods of analysis and measurement [Sistemnaya sbalansirovannost' ekonomiki: metody analiza i izmereniya] // Strategic planning and development of enterprises. Section 1: Proceedings of the Sixteenth All-Russian Symposium. Moscow, April 14-15, 2015 / Ed. Corresponding Member RAS G.B. Kleiner. Moscow: TsEMI RAN, 2015. P. 74-78.
2. Tikhobaev VM, Voskresenskaya LN, Fadeeva Yu.V. Balanced development of large industrial complexes [Sbalansirovannoe razvitie krupnykh proizvodstvennykh kompleksov] // Bulletin of the Tula State University. Economic and legal sciences. - 2014. - No. 4-1. - S. 290-296.
3. Makarevich L.O., Ulezko A.V. Balanced development of economic systems: essence and principles of provision [Sbalansirovannoe razvitie ekonomicheskikh sistem: sushchnost' i principy obespecheniya] // Bulletin of the Voronezh State Agrarian University. - 2018. - No. 4 (59). - S. 141-147.
4. Zakharov V.Ya., Trofimov OV, Frolov VG, Kaminchenko DI, Pavlova AA. Conceptual framework for assessing factors and systemic effects of balanced development of complex economic systems in accordance with the concept of «Industry 4.0» [Konceptual'nye osnovy ocenki faktorov i sistemnykh effektov sbalansirovannogo razvitiya slozhnykh ekonomicheskikh sistem v sootvetstvii s koncepciej «Industriya 4.0»] // Bulletin of Nizhny Novgorod University. N.I. Lobachevsky. Series: Social Sciences. - 2018. - No. 3 (51). - S. 7-23.
5. Likhtarova O.V. A stakeholder approach to the balanced development of economic entities [Stejkkholderskij podhod k sbalansirovannomu razvitiyu ekonomicheskikh sub'ektov] // Balkan Scientific Review. - 2019. - T.3. - No. 2 (4). - S. 102-105.
6. Kalmakova N.A. The system of indicators and methods for assessing the balanced development of an industrial enterprise [Sistema pokazatelej i metodov ocenki sbalansirovannogo razvitiya promyshlennogo predpriyatiya] // Bulletin of the South Ural State University. Series: Economics and Management. - 2015. - T. 9. - No. 2. - S. 117-122.
7. Tkachenko E.S. Conceptual provisions of the balanced management system for the development of industrial organizations [Konceptual'nye polozheniya sistemy sbalansirovannogo upravleniya razvitiem promyshlennykh organizacij] // Territory of Science. - 2015. - No. 5. - S. 138-143.
8. Timoshenko P.N. Conceptual provisions of the management of the balanced development of the industrial complex [Konceptual'nye polozheniya menedzhmenta sbalansirovannosti razvitiya promyshlennogo kompleksa] // Bulletin of the North Caucasus Federal University. - 2019. - No. 1 (70). - S. 100-106.
9. Syroezhin I.M. Improving the system of performance and quality indicators [Sovershenstvovanie sistemy pokazatelej effektivnosti i kachestva]. - M.: Economics, 1980 - 192 p.
10. Theory of economic measurements [Teoriya ekonomicheskikh izmerenij] / NN Pogostinskaya, Yu. A. Pogostinskiy; International Banking Institute, Department of Economics and Finance of Enterprises and Industries. - St. Petersburg: Publishing house MBI, 2018. -- 119 p.
11. Zagranovskaya A.V., Sholmov A.K., Eissner Yu.N. System analysis of the financial block of the information and analytical system of the enterprise [Sistemnyj analiz finansovogo bloka informacionno-analiticheskoy sistemy predpriyatiya] // Modern Economics: Problems and Solutions. - 2019. - No. 10 (118). - S. 115-129.
12. Parfenova V.E. Factor analysis of the economic activity of an enterprise based on a dynamic standard [Faktornyj analiz

- hozyajstvennoj deyatel'nosti predpriyatiya na osnove dinamicheskogo normativa] // Bulletin of the St. Petersburg State Agrarian University. - 2016. - No. 44. - S. 141-14.
13. Okhrimenko O.V. Distortion of information in assessing the company's performance by key performance indicators [Iskazhenie informacii v ocnke rezul'tativnosti kompanii po klyuchevym pokazatelyam deyatel'nosti] // In the collection: New science: history of formation, current state, development prospects. Collection of articles of the international scientific and practical conference: in 3 parts, Part 1 - 2017. - P. 161-163.
  14. Statistics: textbook for academic bachelor's degree [Statistika: uchebnik dlya akademicheskogo bakalavriata] / II Eliseeva [and others]; executive editor I. I. Eliseeva. - 5th ed., Rev. and add. - Moscow: Yurayt Publishing House, 2019. - 572 p.
  15. Lepekhina Yu.A. Investigation of factors affecting the change in the volume of transshipment activities of JSC Novoroslesexport [Issledovanie faktorov, vliyayushchih na izmenenie ob'emov peregruzochnoj deyatel'nosti AO «Novoroslesexport»] // Economics of sustainable development. - 2016. - No. 4 (28). - S. 330-336.
  16. Kotova V.O., Grass E.Yu. Construction of a system for assessing the sustainable development of a shipping company [Postroenie sistemy ocnki ustojchivogo razvitiya sudohodnoj kompanii // Ekonomika ustojchivogo razvitiya] // Economics of sustainable development. - 2018. - No. 1 (33). - S. 129-139.
  17. Smirnov A.Yu. Economic aspects of the development of maritime transport [Ekonomicheskie aspekty razvitiya morskogo transporta] // Management consulting. - 2017. - No. 10 (106). - S. 73-78.
  18. Khoroshkova N.A., Dmitrieva M.L. Analysis of the state and problems of the development of sea transport in the Russian Federation [Analiz sostoyaniya i problem razvitiya morskogo transporta RF] // Modern scientific research and development. - 2018. - No. 12 (29). - S. 1020-1025.
  19. Deruzhinsky V.E., Zelenkov G.A., Chebanov S.V. Assessment and development of the country's sea transport in modern conditions [Ocenka i razvitie morskogo transporta strany v sovremennyh usloviyah] // Bulletin of the State Maritime University. Admiral F.F. Ushakov. - 2018. - No. 2 (23). - S. 5-10.
  20. Kalashnikova I.A., Shiryayeva N.V. Evaluation of the efficiency of the enterprise on the basis of the model «golden rule of economics» [Ocenka effektivnosti deyatel'nosti predpriyatiya na osnove modeli «zolotoe pravilo ekonomiki»] // Economy and society. - 2016. - No. 3 (22). - S. 1826-1831.
  21. Development strategy of FSUE «Rosmorport». FSUE «Rosmorport» official site [Strategiya razvitiya FGUP «Rosmorport». Oficial'nyj sajt FGUP «Rosmorport»] [electronic resource]. - Access mode: <https://www.rosmorport.ru/about/mission/strategy/>. - Date of treatment - 03/27/2020.