

SECTION 6. ENTERPRISE ECONOMICS AND PRODUCTION MANAGEMENT

DOI: 10.46299/ISG.2024.MONO.ECON.1.6.1

6.1 The economic sustainability formation features of the seaports of Ukraine

Портова діяльність традиційно входить до національних пріоритетів. В умовах глобалізації світової економіки понад 80% світової торгівлі за фізичним обсягом та 70% за вартісним показником займають морські перевезення, що вимагають постійної уваги держав, які мають вихід до моря, до морського транспорту та його інфраструктури. Не лише національними, а й закордонними вченими обґрунтовано, що портова інфраструктура та логістика істотно впливають на економічне зростання країни.

Стійкий розвиток українських морських портів виступає одним з пріоритетних напрямів перетворення національної транспортної системи, що забезпечує експорт та імпорт послуг, в ефективну, високоприбуткову галузь, що відповідає міжнародним стандартам в організаційних та технічних відносинах, конкурентоспроможну на світовому транспортному ринку, що забезпечує потреби України в морських зовнішньоторговельних, транзитних та каботажних перевезеннях вантажів.

Інтерес до проблеми економічної стійкості морських портів України викликаний посиленням нестабільності зовнішнього та внутрішнього середовища. Як результат, сьогодні сектор перебуває на переломному моменті, стикаючись не лише з проблемами, спричиненими пандемією та військовим конфліктом, а й з кардинальними зсувами у структурі виробничо-збутових систем, географії міжнародних морських перевезень та зовнішньоторговельної політики провідних країн світу.

Всі ці фактори зрештою позначаються на показниках роботи морських портів, що призводять до недовантаження виробничих потужностей одних та необхідності розширення вантажної бази інших, що робить актуальним дослідження економічної стійкості морських портів України.

Забезпечення сталого розвитку було визначено ООН як глобальна мета розвитку тисячоліття. Ця концепція сталого розвитку багато в чому передбачає дотримання збалансованості економіки, екології та соціальної сфери. Як і будь-яку економічну категорію, стійкість можна розглядати з позицій макро- і мікропідходу [190].

Оскільки будь-яка система у процесі своєї життєдіяльності може бути або у стійкому, або у нестійкому стані, то концепція сталого розвитку може бути застосована не лише стосовно окремих країн і регіонів, а й до окремого суб'єкта господарювання – підприємства. Незважаючи на те, що поняття економічної стійкості підприємства є ключовим та загальнозживаним, існує досить велика кількість визначень.

Стійкістю характеризується той стан, у якому задовольняються потреби теперішнього часу, але ставиться під загрозу здатність майбутніх поколінь задовольняти свої потреби.

Економічна стійкість трактується, як властивість системи так реагувати на зміни зовнішнього середовища, щоб генерувати чинники, що зумовлюють її врівноважений стан та забезпечувати розвиток.

Під стійкістю організації розуміють сукупність властивостей його виробничої, інноваційної, організаційної, фінансової та багатьох інших видів діяльності [191].

Підприємство є стійким, коли приносить прибуток. Якщо організація не приносить прибуток, то індикатором нестійкої діяльності є завдані їм збитки. Воно має змінити свою господарську політику, знизити собівартість, скоротити кількість працюючих чи вжити інших заходів щодо свого оздоровлення. Інакше підприємство стане банкрутом і зникне з ринку.

Під стійким розвитком розуміється процес, у якому всі блоки діяльності підприємства функціонують стабільно й взаємодіють один з одним, цим забезпечуючи високий рівень продуктивності і якості підприємства [192].

Економічна стійкість це здатність підприємства зберігати внутрішню збалансованість і динамічну рівновагу у процесі розвитку, ефективно

використовувати стратегічні ресурси та економічний потенціал розвитку, забезпечуючи досягнення цільових показників розвитку в умовах впливу факторів зовнішнього та внутрішнього середовища.

Стійкість характеризує стан об'єкта стосовно зовнішніх впливів. Більш стійким вважається такий стан об'єкта, який за рівних за силою зовнішніх впливів і внутрішніх зрушень схильний до менших змін та відхилень від колишнього становища.

Морські порти є ключовою ланкою народного господарства України, їх розвиток має відповідати тенденціям світової торгівлі та інноваціям у суднобудуванні.

Сьогодні морські порти, як вузлові ланки у транспортній мережі країни, що функціонують як центри перевалки вантажів з морського транспорту на наземні транспортні засоби та у зворотному напрямку. У такій якості порт є сполучною ланкою для руху вантажів між сушею і морем [193].

Основу економічної діяльності портів утворюють вантажопотоки, які відбивають потоки товарів між виробництвом та споживанням, між районами та регіонами країни і далі на міжнародному рівні. У напрямку перетину вони діляться береговою лінією на імпорتنі (що перетинають кордон терміналу з моря і залишають його у бік суші) і експортні (що перетинають його кордон із боку суші на море). Імпорتنі та експортні вантажопотоки, що проходять через порт, визначають розмір сумарного транзитного вантажопотоку. Вантажі, що завезені на термінал і убувають з нього морським шляхом, утворюють вантажопотоки трансшипмен. Таким чином, транспортне забезпечення зовнішньоекономічних угод є одним із ключових завдань сучасного порту [194].

Міжнародні транспортні операції серед усього різноманіття бізнес-операцій, що здійснюються на зовнішніх ринках, відрізняються більшою складністю порівняно з операціями, що виконуються на внутрішньому ринку. Це пояснюється як великими відстанями, так і залученням у міжнародні перевезення більшої кількості суб'єктів, наявністю специфічних факторів та умов транспортування вантажів.

Крім того, розвиток сучасних видів транспорту та систем телекомунікацій кардинальним чином змінили характер світової економіки та міжнародної торгівлі, сприяли формуванню нових товарних та фінансових ринків, дали можливість більш раціонально та оперативно використовувати переваги міжнародного поділу праці, прискорили світові інтеграційні процес.

Недостатня розробленість проблеми стійкості морських портів обумовлена галузевою специфікою морського сектора. Основна особливість продукції морського транспорту – її нематеріальний характер і не здатність до нагромадження. На відміну від ринків товарів, що мають речову форму, на транспортному ринку угоди укладаються на продукцію, яка ще не вироблена і споживатиметься одночасно з її виробництвом.

Зміна обсягів вантажопотоків морських портів залежить від різних факторів: конкуренції з іншими видами транспорту, кон'юнктури внутрішніх та зовнішніх ринків збуту товарів, загальної економічної ситуації в Україні та світі [195].

Вивчення економічної літератури показало, що залежно від наукових поглядів автори по-різному визначають систему чинників, які впливають на економічну стійкість підприємств. Згідно з проведеними дослідженням встановлено, що середовище діяльності будь-якого господарюючого суб'єкта ділиться на зовнішні фактори прямого та непрямого впливу та внутрішні чинники, не враховуючи при цьому непомірність складу їх елементів. Так, мікросередовище включає функціональні галузі підприємства, макросередовища прямого впливу – економічних контрагентів, непрямого впливу – фактори впливу з боку держави та суспільства, взаємодія між собою яких може давати як позитивний, так і негативний вплив на стійкість функціонування підприємства [196, 197].

Крім того, процес оцінки факторів впливу ускладняється проблемою присутності порога чутливості підприємства як відкритої соціально-економічної системи до дії певних факторів. Так, вплив незначної дії може виявитися за межами порога чутливості, тому при виявленні воно може здатися слабким і

нешкідливим, однак накопичення відповідних змін протягом тривалого часу може призвести до корінної трансформації цієї системи і навіть до її загибелі.

Тому для забезпечення сталого функціонування підприємства необхідно деталізувати фактори впливу на його стійкість, які мають складну, розгалужену структуру та безпосередній зв'язок з видом економічної діяльності підприємства [198].

На основі дослідження та аналізу зовнішнього та внутрішнього середовища українських портів, розроблена структура факторів, що впливають на їх економічну стійкість яка відображена на рисунку 1.

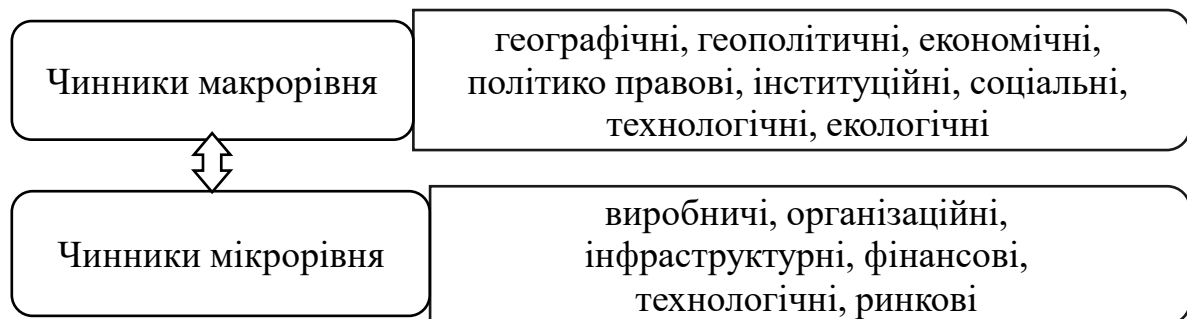


Рисунок. 1. Класифікація чинників економічної стійкості
морського порту

Згідно з наведеною структурою факторів, очевидно, що стійкість морського порту як відкритої динамічної системи знаходиться під постійним впливом зовнішніх та внутрішніх факторів.

Визначення зовнішніх факторів макrorівня, необхідне для забезпечення умов стійкого та ефективного функціонування морського порту. На сьогоднішній день для морських портів є актуальними чинники, що впливають на економічну стійкість морських портів у процесі реалізації міжнародних бізнес-операцій на макrorівні, розглянемо їх детальніше [199, 200].

Географічні чинники. Географічне положення порту, ресурсозабезпеченість регіону, стан ринків збуту та транспортних зв'язків, рівень розвитку інтеграційних процесів у регіоні; територіальна близькість порту до місць виробництва та споживання продукції, що перевозиться; розташування порту на перетині головних морських маршрутів та включеність порту до

міжнародних транспортних коридорів та інші; природно-кліматичні фактори (природні глибини в акваторії морського порту та на підходах до нього, льодова обстановка, природна захищеність підприємства від впливу погодних умов, ризики природних катаклізмів тощо); створіння необхідних умов розвитку міжнародної транспортної інфраструктури.

Геополітичні чинники. Розташування порту (або його споживачів) у районі міжнародних конфліктів, регіоні політичної напруженості та нестабільності; дія міжнародних договорів чи інших норм міжнародного права, які надають преференційні режими, або накладають санаційні заходи щодо діяльності морських портів, зовнішньої торгівлі; членство у міжнародних транспортних організаціях та реалізація міжнародних угод у галузі транспорту.

Політико-правові чинники. Рівень політичної стабільності у країні та регіоні; характер взаємовідносин держав (зокрема, «транзитних»), які впливають на зовнішньо-економічну діяльність; транспортна та торговельна політика країн, спілок, міжнародних асоціацій, що беруть участь у транспортному забезпеченні бізнес-операцій; державне сприяння формування та функціонування ринків транспортних послуг.

Інституціональні чинники. Реалізація заходів державного економічного та комерційно-правового регулювання транспортної діяльності; заходи державного контролю у сфері транспорту, прикордонного, митного, екологічного, санітарно-карантинного, ветеринарного та фітосанітарного контролю; захист та підтримка діяльності транспортних підприємств на зовнішніх ринках [201].

Соціальні чинники. Демографічні зміни та динаміка зайнятості; стан споживчого попиту; соціальна мобільність населення.

Технологічні чинники. Рівень науково-технічного прогресу на окремих видах транспорту; рівень навігаційного обслуговування; рівень розвитку окремих прогресивних транспортно-технологічних систем; регулярність та якість транспортного обслуговування; техніко-експлуатаційні характеристики транспортних засобів, перевантажувальної техніки; транспортна характеристика вантажів, що перевозяться; надійність роботи технічних засобів та безпека руху

транспортних засобів на окремих видах транспорту; контроль над виконанням нормативних вимог експлуатації транспортних засобів; кваліфікація кадрів, які обслуговують транспортну техніку та відповідають за її стан та експлуатацію.

Економічні чинники. Особливості економічної ситуації, її податкової, бюджетної, інвестиційної, антимонопольної та приватизаційної політики; державна система контролю за діяльністю транспортних підприємств та підприємців у галузі міжнародних перевезень та іноземних перевізників на території країн; кон'юнктура ринків сировини, матеріалів, трудових та фінансових ресурсів та ринків засобів виробництва

Екологічні чинники. Природно-кліматичні особливості країн та регіонів, у яких здійснюється транспортне забезпечення зовнішньо-економічної діяльності; ступінь розвитку окремих видів транспорту загального користування, що залежать від географічних особливостей країни, розмірів її території, історичних умов формування транспортної мережі; сезонність перевезень та роботи окремих видів транспорту загального користування; стан метеорологічної обстановки.

Зовнішні фактори макrorівня майже неконтрольовані з боку керівництва підприємства і тому вимагають ретельного аналізу та прогнозування. При цьому морські порти значно залежать від кон'юнктури ринків сировини, матеріалів, трудових та фінансових ресурсів та засобів виробництва. У цьому важливо досліджувати причини можливого «зриву» відносин підприємства з контрагентами задля забезпечення його безперервного стійкого функціонування. Крім того, в даний час спостерігається посилення конкуренції з боку європейських портів, загострення проблем з постачальниками інноваційного обладнання, складність отримання довгострокових кредитів через політичну та економічну нестабільність, що ускладнює забезпечення стійкості морських портів України [194].

При визначенні системи внутрішніх факторів впливу на стійкість морських портів необхідно враховувати його функціональний, структурний та інформаційний опис як відкритої соціально-економічної системи. З іншого боку, на економічну стійкість підприємства впливають, передусім, чинники, які

зумовлюють зростання ефективності функціонування підприємства. Тому відповідно за специфікою діяльності морських портів пропонується розподілити внутрішні фактори на фактори виробничого впливу, технологічні, організаційні, інфраструктурні, фінансові фактори, а також фактори ринкового впливу [191].

Виробничі фактори. Обсяг та структура вантажопотоків, темпи зміни вантажообігу, ступінь використання портових потужностей, номенклатура вантажів, резервні потужності; режим виробничої роботи та спеціалізації порту, використання робочого часу; рівномірність вантажопотоків, виконання сезонної або цілорічної навігації та ін.

Технологічні фактори. Використовувані технології та застосування інновацій; спектр послуг, який пропонує порт щодо суден, вантажів і пасажирів; номенклатура перевалюваних вантажів та організація логістики перевезень.

Організаційні фактори. Структура, кваліфікація, кількісний та якісний склад працівників, продуктивність праці, рух кадрів, організаційна структура, стан менеджменту, методи керування, тощо.

Інфраструктурні фактори. Габарити виробничої території та наявність безпосередньо портової інфраструктури, що забезпечує ефективну перевалку вантажів; технічний стан, оснащення, місткість та конструкція складів, внутрішньо-портового транспорту та стан портового господарства; близькість транспортної інфраструктури

Фінансові фактори. Питома вага власного капіталу, залучення позикових коштів, обсяг дебіторської та кредиторської заборгованості, якість активів та пасивів, прибутковість, ліквідність, тощо

Ринкові фактори. Положення організації на ринку; ділова репутація; ступінь залежності від зовнішніх кредиторів та інвесторів; наявність неплатоспроможних дебіторів; ефективність господарських та фінансових зв'язків.

Виділені групи факторів «взаємодіють та взаємо обумовлюють» одна одну. Дія цих факторів чинить прямий вплив на показники стійкості функціонування морських портів України. При цьому, для ефективного функціонування

підприємств необхідно контролювати вплив чинників окремо, та й у взаємодії і взаємозв'язку.

Стійкість забезпечує неподільну та постійну систему підприємства та реалізує її унікальні технології та процеси: фінансові, виробничі, організаційні. В умовах кризи основним завданням керівників та власників стає збереження ключових стейкхолдерів підприємства. У цьому випадку важливого значення набуває функція організаційної стійкості - стабілізація, стандартизація та відхилення зовнішніх та внутрішніх впливів на підприємство забезпечення його рівномірного, злагодженого функціонування. Так, керівництво має забезпечувати постійні комунікативні взаємозв'язки між усіма функціональними одиницями підприємства для ефективного управління його діяльністю [191].

Очевидно, що вплив кожного фактору на загальний стан економічної стійкості морського порту неоднаковий. Загальноприйнята методика, що дозволяє комплексно та всебічно оцінити економічну стійкість відсутня. Розроблені методики найчастіше стосуються лише фінансової стійкості, не є багатокритеріальними, часто не мають інтегрального показника, та, крім того, не відображають специфіку морського транспорту та не пристосовані до цієї галузі. У дослідженнях зарубіжних вчених проводиться огляд факторів корпоративної стійкості морських портів, пропонується комплексний підхід до його оцінки, розглядаються концепції його розвитку, але всі вони розглядають проблему з суто теоретичних позицій і не пропонують конкретну методику оцінки економічної стійкості морського порту.

Розглядаючи економічну стійкість морського порту як діалектичну категорію, виділимо два напрями аналізу сталого розвитку – перше – статичне (аналізуються конкретні результати діяльності компанії), друге – динамічне – моніторинг показників у часі [200].

Оцінюючи економічну стійкість морського порту, необхідно розглядати вплив виділених груп факторів у сукупності через систему показників. Для цього слід використовувати як універсальні ключові показники ефективності, так і специфічні. До універсальних показників ефективності транспортних

підприємств відносять: виручку від реалізації, суму доходів, прибуток до відрахування відсотків та податків, рентабельність послуг транспортних компаній, частку доходів від навантаження у загальній сумі доходів транспортного підприємства, продуктивність праці, рентабельність, операційний прибуток, коефіцієнт фондівдачі та інші показники.

Специфічними ключовими показниками ефективності для транспортної компанії можуть бути: обсяг та структура вантажообігу, суднообігу, вагонообігу, показники пропускної спроможності (завантаження портової потужності), результати обробки суден, результати обробки вагонів, збереження вантажів, собівартість переробки однієї тони вантажу.

У цьому як універсальні, так і специфічні показники можуть бути розділені на об'ємні та якісні. Об'ємні показники роботи морського порту визначають та характеризують обсяг виробничої діяльності, розміри вантажообігу порту, його фінансові результати. Якісні показники роботи морського порту відображають ефективність його роботи та значною мірою визначають рівень економічної стійкості порту.

Центральний умовно-натуральний показник роботи морського порту – це вантажообіг, який є основним критерієм для оцінки рівня виробничо-економічного розвитку та застосовується у завданнях планування та оцінки результатів його діяльності. З економічної точки зору він є найважливішим показником, що характеризує розвиток того чи іншого порту, а також масштаби та географію прохідності через нього вантажів [194, 202]. Можливі критерії оцінки рівня економічної стійкості наведено на рисунку 2.

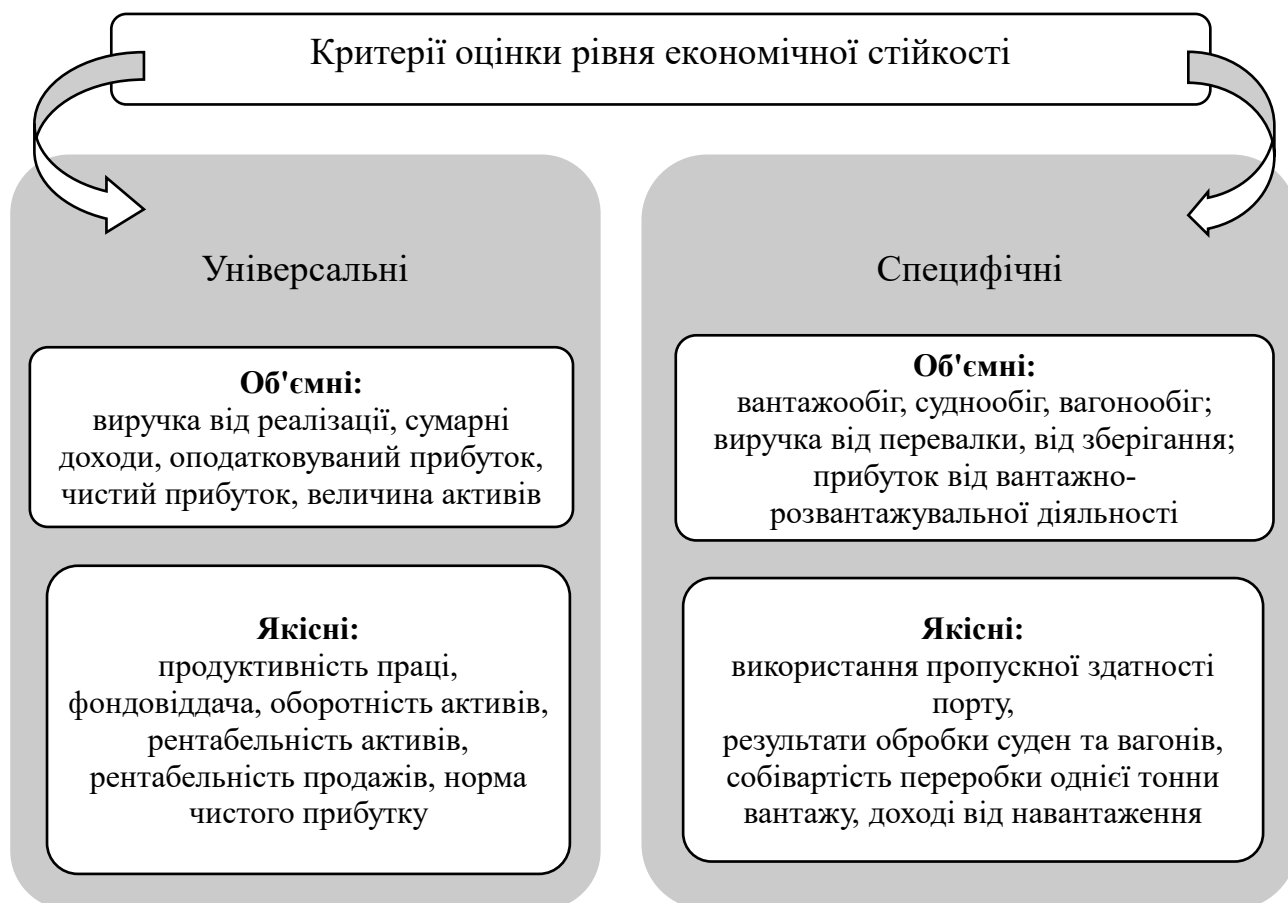


Рисунок 2. Можливі критерії оцінки рівня економічної стійкості морського порту

В вантажообіг порту включаються вантажі, завантажені на судна або вивантажені з них. Залежно від виду вантажів у структурі вантажообігу морського порту розрізняють наливні вантажі (сира нафта, нафтопродукти, олії, виноматеріали) і сухі вантажі (лісові вантажі, вугілля, руда, кольорові метали, контейнерні та інші вантажі). Залежно від напрямку вантажопотоків виділяють експортні та імпорتنі вантажі.

Щодо інструментарію оцінки економічної стійкості порту, то тут використовуються традиційні методи економічного аналізу: порівняння, індексний, методи факторного аналізу, кореляції, регресії та ін. Широко використовується метод порівняння на базі динамічних рядів та відносних величин [203].

Підсумовуючи, зазначимо, що неоднозначність інтерпретації показників, що використовуються для оцінки найбільш очевидних та принципово важливих

виробничих операцій морських портів, стає серйозною проблемою не лише при плануванні національної та регіональної транспортної системи, аналізі виробничої діяльності портів та терміналів, а й у оцінці їх економічної стійкості.

Основна проблема полягає у виборі показників та оціночних критеріїв, а також відсутності універсальної методики діагностики стійкості морського порту.

Понятійний апарат, сформований під час розвитку традиційних портів, технологій перевезення та обробки вантажів, має значні недоліки та прогалини. Недостатність та неоднозначність існуючих аналітичних показників призводить до спотворення статистичної звітності на всіх рівнях та до неточності при проведенні економічної оцінки та формуванні висновків. Поява нових технологій обробки вантажів, розвиток транспортно-логістичних систем та формування відносин на міжнародному рівні загострюють цю проблему.

Формування адаптованого механізму оцінки економічної стійкості, універсальної інтерпретації та методів оцінки показників, що стосуються роботи сучасних морських портів, стає актуальним завданням транспортної науки та практики.