

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ МОРСЬКОГО ПРАВА ТА
МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра менеджменту та економіки морського транспорту

Жук Олег Олексійович

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА
НА ТЕМУ
УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ СТІЙКІСТЮ
МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

Освітня програма – «Менеджмент в галузі морського та річкового транспорту»

Науковий керівник
д.е.н., професор
Сотниченко Л.Л.

Здобувач вищої освіти _____

Науковий керівник _____

Завідуючий кафедрою _____

Нормоконтроль _____

Одеса 2023

ЗАВДАННЯ
на розробку кваліфікаційної роботи магістра
за темою:
**«УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ СТІЙКІСТЮ
МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ»**

	Зміст окремих частин дослідження	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета: удосконалення управління економічною стійкістю морських портів України	02.10.23	02.10.23
2	Об'єкт дослідження: морські порти України	02.10.23	02.10.23
3	Предмет дослідження: економічна стійкість морських портів України	02.10.23	02.10.23
4	ВСТУП	05.10.23	05.10.23
5	РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ СТІЙКІСТЮ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ	20.10.23	20.10.23
6	РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ТА ДИНАМІКА ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ	03.11.23	03.11.23
7	РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ СТІЙКІСТЮ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ	22.11.23	22.11.23
8	ВИСНОВКИ	30.11.23	30.11.23
9	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	02.12.23	02.12.23
10	Анотація	04.12.23	04.12.23
11	Формування ілюстративного матеріалу	06.12.23	06.12.23

12	Відгук керівника	10.12.23	10.12.23
13	Рецензування	14.12.23	14.12.23
14	Дата захисту	27.12.23	27.12.23

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедрою

ЗМІСТ

	С.
ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ СТІЙКІСТЮ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ.....	8
1.1. Теоретико-методичні основи економічної стійкості.....	8
1.2. Особливості формування економічної стійкості морських портів України.....	13
1.3. Методи та механізми управління економічною стійкістю морських портів України.....	26
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ТА ДИНАМІКА ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ	39
2.1. Сучасний стан світової морської торгівлі.....	39
2.2. Аналіз та динаміка діяльності морських портів в світі.....	46
2.3. Сучасний стан та динаміка діяльності портів України.....	51
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ СТІЙКІСТЮ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ.....	57
3.1. Комплексна методика оцінки як інструмент управління економічною стійкістю морських портів.....	57
3.2. Методика оцінки інвестиційної стійкості задля довгострокового розвитку морських портів.....	66
3.3. Обґрунтування удосконалення управління економічною стійкістю Одеського морського торговельного порту.....	71
ВИСНОВКИ	76
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	80

ВСТУП

Актуальність теми кваліфікаційної роботи. 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, 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 недозавантаження виробничих потужностей одних та необхідності розширення вантажної бази інших, що робить актуальним дослідження економічної стійкості морських портів України.

Метою кваліфікаційної роботи є удосконалення управління економічною стійкістю морських портів України.

Досягнення поставленої мети вимагало вирішення наступних взаємопов'язаних завдань, які визначили внутрішню логіку і структуру кваліфікаційної роботи:

- розглянути теоретико-методичні основи економічної стійкості;
- дослідити особливості формування економічної стійкості морських портів України;
- визначити методи та механізми управління економічною стійкістю морських портів України;
- дослідити сучасний стан світової морської торгівлі;
- проаналізувати динаміку діяльності морських портів в світі;
- визначити сучасний стан та динаміку діяльності портів України;
- дослідити комплексну методику оцінки як інструменту управління економічною стійкістю морських портів;
- сформулювати методику оцінки інвестиційної стійкості задля довгострокового розвитку морських портів;
- обґрунтувати удосконалення управління економічною стійкістю Одеського морського торговельного порту.

Об'єктом дослідження в даній роботі є морські порти України.

Предметом дослідження є економічна стійкість морських портів України.

Методи дослідження. В процесі проведення дослідження для розкриття поставлених завдань використовувалась сукупність загальнонаукових і спеціальних методів. У процесі виконання дослідження застосовувалися метод системного аналізу, системно-структурний метод, аналітичний метод, порівняльний метод. Теоретичні та практичні аспекти удосконалення управління економічною стійкістю морських портів України розглядалися в роботах національних та зарубіжних вчених: Л.Л. Сотниченко,

В.В. Вінников, М.Т. Примачова, , І.А. Голубкова та ін. Інформаційну базу дослідження становлять дані Міністерства інфраструктури України та Державної служби статистики, показники міжнародних рейтингів.

Елементи наукової новизни дослідження полягають в розробці теоретичних положень і науково-практичних рекомендацій щодо удосконалення управління економічною стійкістю морських портів України, а також сучасного інструментарію і технологій.

Практична значущість даної кваліфікаційної магістерської роботи полягає у тому, що висновки і пропозиції дозволяють фахівцям морської портової галузі удосконалити управління економічною стійкістю морських портів України, отримані результати можуть використовуватись у науково-дослідницькій роботі здобувачів вищої освіти.

Апробація результатів роботи. Основні результати кваліфікаційної роботи розглядалися на засіданні кафедри менеджменту та економіки морського транспорту та опубліковано тезиси: складнощі при оцінці та діагностиці економічної стійкості морських портів // Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали Міжнародної студентської науково-практичної конференції. Одеса: ВидатІнформ НУ ОМА, 2023.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ СТІЙКІСТЮ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

1.1. Теоретико-методичні основи економічної стійкості

В даний час практично у всіх країнах світу значна увага приділяється проблемі сталого розвитку. У формуванні концепції сталого розвитку, що відбувалося у межах системи ООН під егідою ЮНЕСКО, можна позначити кілька основних періодів. Перша міжурядова конференція з навколишнього середовища людини відбулася в Стокгольмі (1972 р.), а наступні конференції в Ріо-де-Жанейро (1982, 1992 рр.) та в Йоганнесбурзі (2002 р.) [1].

Спочатку питання сталого розвитку суб'єктів господарської діяльності вивчалися переважно з погляду екології. Поняття «економічна стійкість» виникло внаслідок проблеми нестачі ресурсів, спричиненої нафтовою та енергетичною кризами 1973 та 1979 років. Надалі цей напрямок економічної думки перетворився на самостійну дисципліну, що отримала назву «ecosestate», тобто економічна стійкість держави, яку можна досягти при розвитку її складових частин: територій, галузей, підприємств [2].

Термін «стійкий розвиток» набув широкого поширення з 1987 року, з доповіді Всесвітньої комісії ООН з навколишнього середовища та розвитку «Наше спільне майбутнє» [3]. У цьому документі стійкий розвиток визначено як розвиток, у якому нинішні покоління задовольняють свої потреби, не позбавляючи майбутні покоління можливості задовольняти власні потреби [4].

У 2015 р. Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй (ООН) було прийнято резолюцію «Перетворення нашого світу: Порядок денний у сфері сталого розвитку на період до 2030 р.». 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 [5].

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 загальноживаним, 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.

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.

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.

Таким чином, розглянувши визначення поняття «економічна стійкість підприємства», приходимо до таких висновків:

- на даний момент немає точного єдиного підходу до визначення економічної стійкості підприємства;
- кожен із розглянутих підходів має як переваги, так і недоліки;
- говорячи про економічну стійкість, не слід дотримуватися якогось одного конкретного підходу, а краще розглядати їх у загальному контексті.

Складність визначення цієї дефініції полягає в тому, що вона складається з двох слів «стійкість» та «розвиток», які є, на думку деяких авторів, взаємовиключними, стійкого розвитку просто не може бути, оскільки при розвитку (динаміці) стабільності (постійності) не буде [7].

Діалектичне протистояння цих процесів призводить до нового стану – динамічної рівноваги. Будь-яке підприємство є відкритою соціально-економічною системою, що піддається впливу довкілля, тому стійким розвитком можна назвати стан динамічного рівноваги, у якому забезпечується адаптація підприємства до впливу внутрішніх та зовнішніх чинників. Стійкий розвиток підприємства – це безперервна зміна виробничо-господарської та соціально-економічної системи, що призводить до нового стану, що забезпечує досягнення його ключових показників діяльності.

Під стійким розвитком підприємства розумітимемо здатність підприємства адаптуватися до впливу факторів зовнішнього та/або внутрішнього середовища, що дозволить у довгостроковій перспективі отримувати прибуток і досягати цільових показників [8].

Проблема забезпечення економічної стійкості підприємства зумовлена поточною ринковою ситуацією, що характеризується високим рівнем невизначеності, жорсткою конкуренцією та ризиками. Сучасний ринок

постійно змінюється. Оскільки зміни відбуваються швидко, то саме пристосування до них стає суттєвою перевагою підприємств у боротьбі з конкурентами. В даних умовах компанії мають орієнтуватися на нові принципи і методи організації, засновані, передусім на вдосконаленні внутрішнього механізму управління стійким функціонуванням підприємств. Основним компонентом такої організації є економічна стійкість [9].

Розглядаючи економічну стійкість як характеристику, що розкриває здатність підприємства реагувати на зовнішні та внутрішні чинники, зазначимо, що втрата економічної стійкості пов'язана з негативним впливом на фінансові притоки бізнесу, відносини зі стейкхолдерами та економічні показники ефективності діяльності підприємства. В обов'язковому порядку економічна стійкість відображає стабільне перевищення доходів над витратами підприємства, стан ресурсів, забезпечує їх ефективне використання, а також сприяє розширенню та оновленню основних засобів [10].

Стійкий економічний розвиток підприємства тісно пов'язан з такими економічними категоріями як зростання, криза, ризик, інвестиції, інновації. Будь-яка організація має дві тенденції свого існування – функціонування та розвиток. Під функціонуванням організації мається на увазі підтримка життєдіяльності, збереження функцій, що визначають його цілісність, якісну визначеність. Під розвитком розуміється придбання організацією нової якості, що зміцнює його життєдіяльність, що зміцнює його позиції в умовах постійного середовища і можливість існувати і залишатися дохідним. Функціонування організації та її розвиток взаємопов'язані найтіснішим чином і відбивають діалектичну єдність [11].

Стійкому розвитку підприємства притаманний ряд особливостей, систематизованих на рис. 1.1.

Огляд економічної літератури свідчить про існування значної кількості видів стійкості підприємства. У загально-ринковому аспекті можна назвати два види економічної стійкості: внутрішня, тобто стан підприємства; зовнішня, обумовлена стабільністю економічного середовища [12].

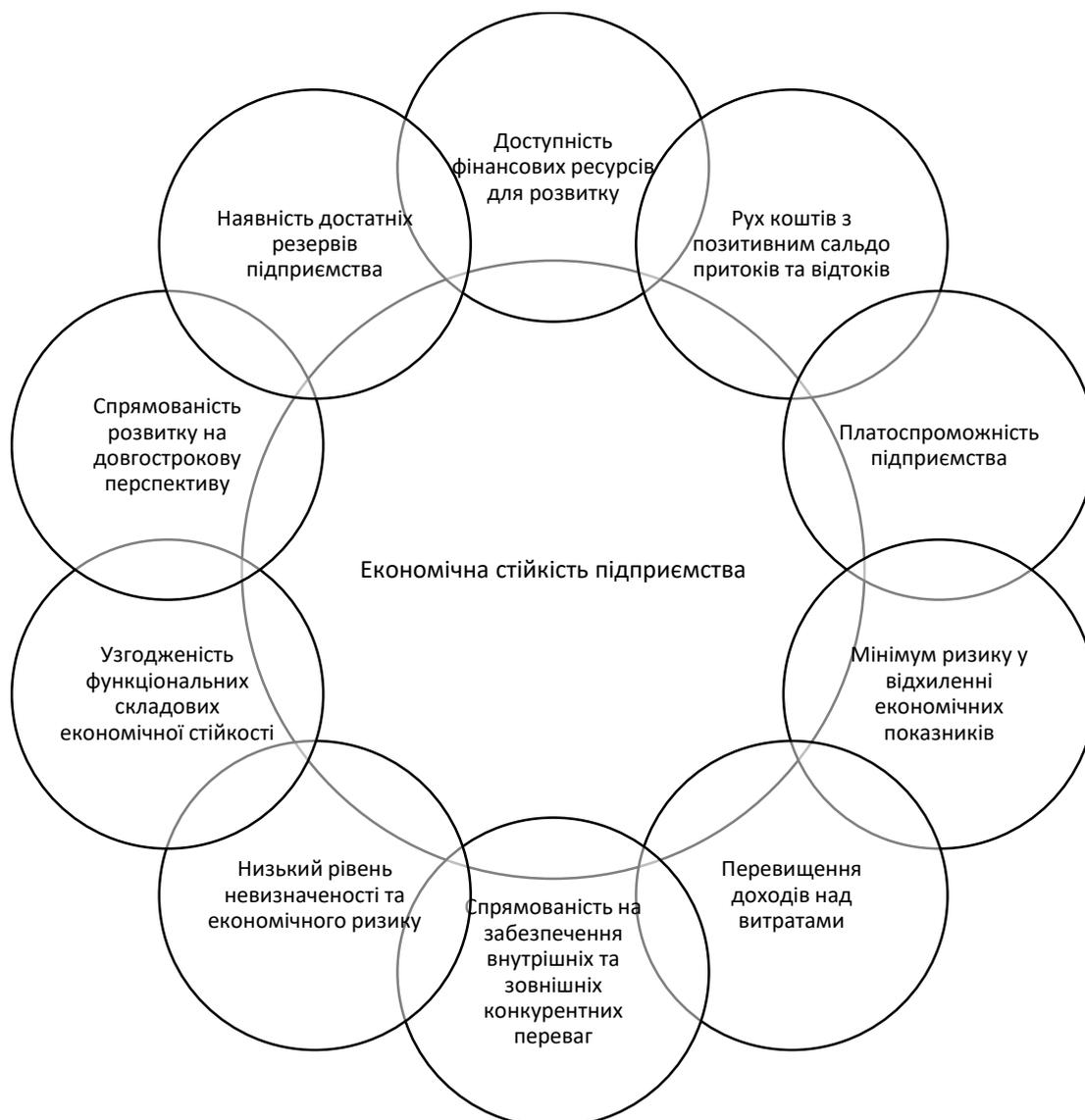


Рис. 1.1. Ознаки сталого розвитку суб'єкта господарювання

Джерело: [11]

Умовою володіння стійкістю до зовнішніх впливів є внутрішні властивості самого суб'єкта господарювання, всередині якого закладена основа стійкості. Щоб підвищити його стійкість до впливу різних чинників, необхідно, передусім, вдосконалювати сам об'єкт зсередини [13].

За функціональною ознакою складові економічної стійкості підприємства доцільно поділити на: фінансову, організаційну, технічну та технологічну, ринкову, кадрову, екологічну, правову, виробничу, інвестиційну, маркетингову, управлінську. Кожна з них, у свою чергу, є

складною системою і характеризуються системою показників. Для досягнення загальної стійкості функціональні складові стійкості підприємства повинні базуватися на послідовному єдиному підході [9].

Заслуговує також на увагу підхід, згідно з яким стійкість ділиться на слабку і сильну, при цьому, основою сталого розвитку є збереження капіталу, як створеного людиною, так і природного.

Виділяється також успадкована економічна стійкість, яка сформувалася протягом кількох років і за наявності певного запасу фінансової міцності здатна захищати підприємство від різких негативних змін чи факторів, що дестабілізують.

1.2. Особливості формування економічної стійкості морських портів України

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

У Кодексі торгового мореплавання під морським портом розуміються його «територія та сукупність розміщених у межах цієї території об'єктів інфраструктури морського порту, що використовуються для здійснення діяльності з метою торговельного мореплавання, у тому числі для надання послуг» [15].

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 [16].

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 траншипмен. Таким чином, транспортне забезпечення зовнішньоекономічних угод є одним із ключових завдань сучасного порту (рис. 1.2) [18].

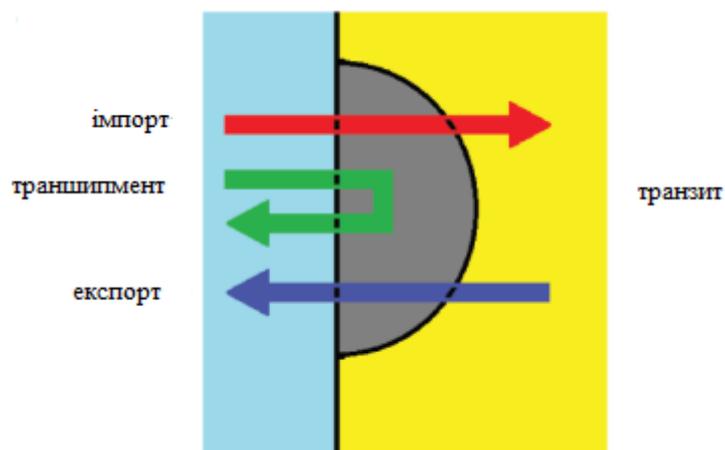


Рис. 1.2. Формування вантажопотоків морського порту у контексті реалізації зовнішньоторговельного потенціалу країни

Джерело: [18]

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 [19].

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 [20, 21].

Крім того, процес оцінки факторів впливу ускладнюється 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 [22].

На основі дослідження та аналізу зовнішнього та внутрішнього середовища українських портів, нами була розроблена структура факторів, що впливають на їх економічну стійкість. Вона відображена на рис. 1.3.

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 актуальним вплив факторів макrorівня, перерахованих у табл. 1.1.

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.

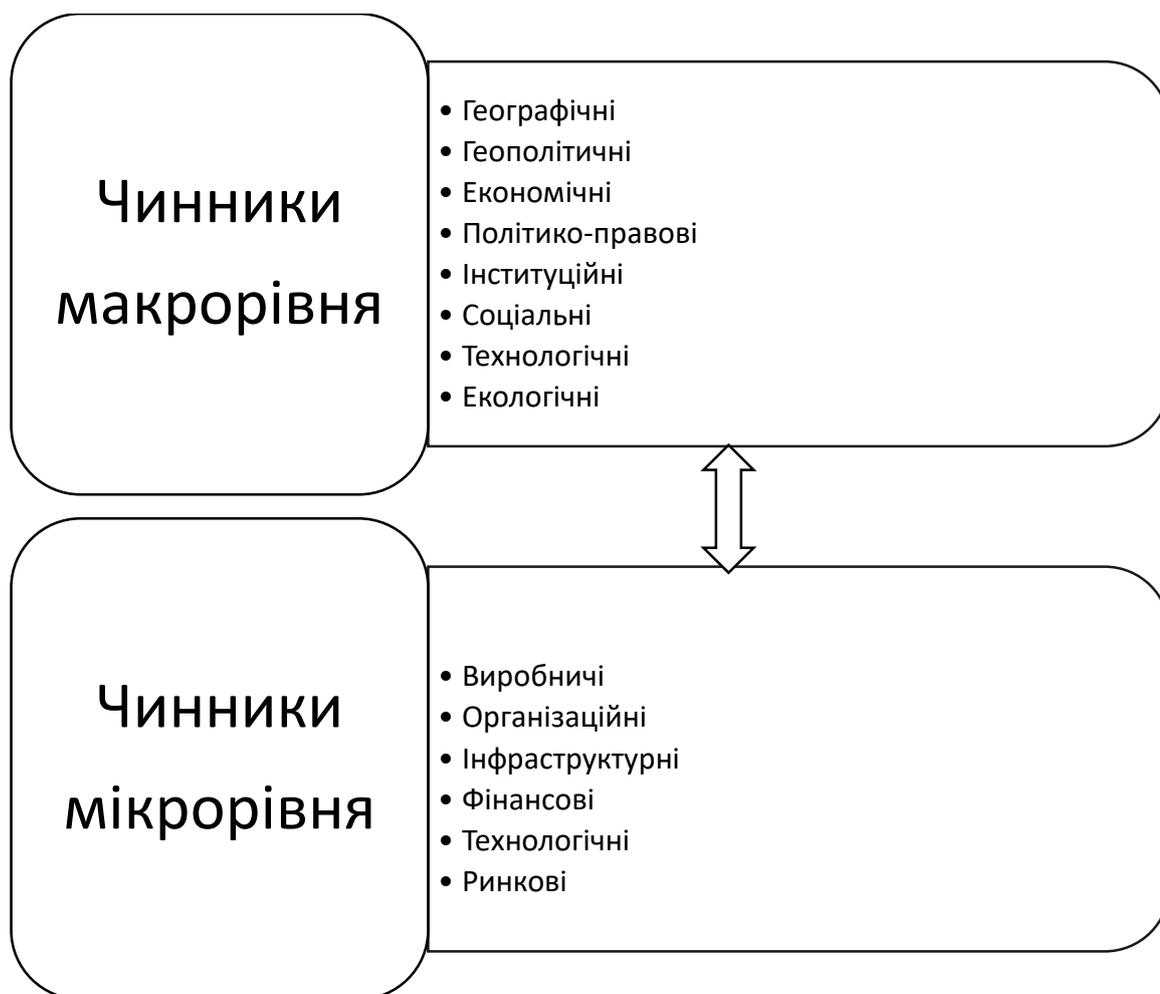


Рис. 1.3. Класифікація чинників економічної стійкості морського порту

Джерело: [22]

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 (табл. 1.2).

Таблиця 1.1

Чинники, що впливають на економічну стійкість морських портів у процесі реалізації міжнародних бізнес-операцій на макрорівні

Підсистема чинників	Чинники
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 ін; 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 санкційні 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 ЗЕД; 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
Соціальні чинники	Демографічні зміни та динаміка зайнятості; стан споживчого попиту; соціальна мобільність населення
Технологічні чинники	Рівень НТП 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 ЗЕД; 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

Джерело: складено автором за [9, 23]

Виділені групи факторів «взаємодіють та взаємообумовлюють» 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.

Таблиця 1.2

Фактори мікрорівня, що визначають економічну стійкість морського порту

Підсистема чинників	Чинники
Виробничі	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	Використовувані технології та застосування інновацій; спектр послуг, який пропонує порт щодо суден, вантажів і пасажирів; номенклатура перевалюваних вантажів та організація логістики перевезень
Організаційні	Структура, кваліфікація, кількісний та якісний склад працівників, продуктивність праці, рух кадрів, організаційна структура, стан менеджменту, методи керування, тощо
Інфраструктурні	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	Питома вага власного капіталу, залучення позикових коштів, обсяг дебіторської та кредиторської заборгованості, якість активів та пасивів, прибутковість, ліквідність, тощо
Ринкові	Положення організації на ринку; ділова репутація; ступінь залежності від зовнішніх кредиторів та інвесторів; наявність неплатоспроможних дебіторів; ефективність господарських та фінансових зв'язків

Джерело: складено автором за [9]

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 [24].

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 [25].

Можливі критерії оцінки рівня економічної стійкості наведено на рис. 1.4.

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, регресій та ін. Широко використовується метод порівняння на базі динамічних рядів та відносних величин [17].

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.



Рис. 1.4. Можливі критерії оцінки рівня економічної стійкості морського порту

Джерело: [22, 27]

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, неточностям при проведенні економічної оцінки та формуванні висновків. Поява нових технологій вантажообробки, розвиток транспортно-логістичних систем та формування відносин на міжнародному рівні загострюють цю проблему [25].

З урахуванням раніше викладеного, 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.

1.3. Методи та механізми управління економічною стійкістю морських портів України

Загальна схема механізму управління економічною стійкістю суб'єкта господарювання наведена на рис. 1.5.

Складові блоки механізму управління економічної стійкістю підприємства та комплекс дій у них наведені у вигляді рис. 1.6.

Механізм управління економічною стійкістю у контексті управління сучасною організацією виконує такі чотири функції:

- 1) цілепокладання;
- 2) аналіз та оцінка;
- 3) регламентація розробки та реалізації управлінських рішень;
- 4) контроль.

Цілепокладання включає «визначення цілей і завдань управління економічною стійкістю в контексті стратегічних цілей підприємства; моделювання керуючих впливів, спрямованих на досягнення оптимального рівня економічної стійкості як необхідної умови сталого розвитку [17].

Друга функція – аналіз та оцінка – перебуває в оцінці економічної стійкості та подальша оцінка результативності управління нею, збір та обробка необхідної аналітичної інформації для проведення оцінки та розробки відповідних керуючих впливів, проведення аналізу довкілля визначення умов, у яких функціонує підприємство та, отже, здійснюється управління за критерієм економічної стійкості [11].



Рис. 1.5. Загальна схема механізму управління економічною стійкістю господарюючого суб'єкта

Джерело: сформовано автором

Регламентация разработки та реалізації управлінських рішень – це організація роботи управління відповідно до складових компонентів економічної стійкості, тобто, у розрізі функціональних елементів підприємства, за цілями та завданнями управління, мотивація учасників процесу управління, координація та синхронізація їх діяльності у контексті досягнення оптимального рівня економічної стійкості, що включає розробку керуючих впливів, у т.ч. випереджаючих, розробка плану дій щодо вдосконалення управління економічною стійкістю та коригування

інструментарію розвитку підприємства з урахуванням рівня його економічної стійкості [27].

Функція контролю передбачає облік результатів діяльності підприємства у розрізі його функціональних елементів з позиції економічної стійкості, облік змін показників економічної стійкості в результаті реалізації керуючих впливів, контроль за їх реалізацією, розробку каналів зворотного зв'язку між елементами та підсистемами у процесі управління економічною стійкістю для внесення своєчасних коригувань у цей процес та його організацію, а також у загальний процес управління підприємством.

Формування механізмів та обґрунтування інструментів забезпечення сталого економічного розвитку підприємства базується на результатах оцінки рівня його економічної сталості [28]. Джерелами інформації для аналізу сталого розвитку підприємства є бухгалтерський звіт та додатки до нього, статистична та оперативна звітність. Забезпечення сталого розвитку підприємства потребує вирішення багатьох складних завдань, серед яких велике значення має визначення показників, що найбільш повно його характеризують. Оцінку сталого розвитку слід проводити за допомогою комплексного порівняльного аналізу динаміки виробничих та фінансових результатів діяльності підприємства.

При цьому показники, що використовуються, повинні [29]:

- точно, повно та достовірно розкривати зміст сталого розвитку;
- порівнюватися з системою показників, прийнятою для оцінки результатів виробничо-господарської діяльності підприємства;
- ґрунтуватися на чинному порядку обліку та звітності;
- число показників має бути оптимальним, тобто, мінімально необхідним та достатнім для цілей аналізу, що визначає в динаміці стійкість розвитку підприємства.

Слід зазначити, що у сучасних науковців економістів немає єдиної думки щодо того, які конкретні показники діяльності підприємства слід вважати показниками його економічної стійкості.

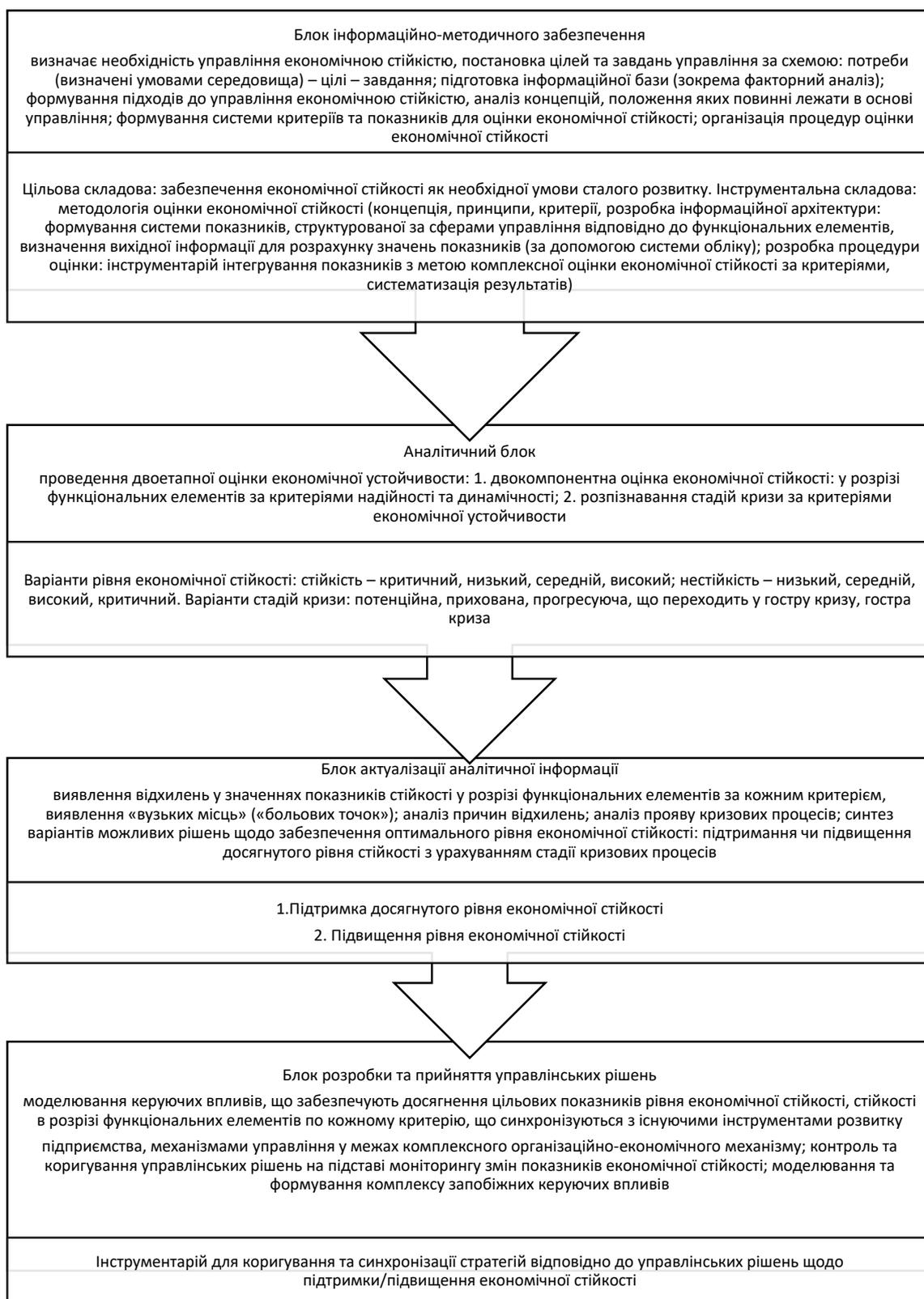


Рис. 1.6. Складові блоки механізму управління економічною стійкістю організації та складові їх заходи

Джерело: [27]

Насамперед, це виявляється у різноманітті різних підходів до оцінки економічної стійкості підприємства у існуючій науковій методології. Сучасна економічна наука для оцінки економічної стійкості підприємств в основному використовує методи кількісних оцінок одержаних фінансових результатів діяльності підприємств. Результати всіх видів діяльності підприємств виражаються у підсумкових фінансових показниках, таких як прибуток, собівартість, рентабельність, платоспроможність та ряд інших, а також похідних від них, які отримують розрахунковим шляхом [30].

Після аналіз існуючих підходів до оцінки економічної стійкості підприємства у процесі його розвитку, результати якого свідчать про відсутність єдиного підходу до оцінки і дозволяють виділити такі групи методів оцінки:

1) залежно від кількості параметрів моделі стійкості – однофакторні та багатофакторні методи;

2) залежно від типу показників, що використовуються для оцінки стійкості – методи, що використовують статичні та динамічні оцінки показників;

3) залежно від виду вирішального правила в оцінці рівня стійкості – методи, засновані на темпоральному ранжируванні показників та порівнянні фактичних значень показників з нормативними шкалами та інтегральної оцінки стійкості [31].

Існуючі в науковій літературі методичні підходи до оцінки економічної стійкості ґрунтуються на різних поглядах провідних вчених до розкриття економічної сутності цієї категорії. Розглянемо деякі методики, представлені у науковій літературі.

Традиційні методи оцінки економічної стійкості підприємства базуються на локальних фінансових показниках його діяльності, які частково реагують на рівень підприємницького ризику та економічну стійкість. Дослідники пов'язують це поняття з категорією «фінансова стійкість»,

наголошуючи на результативній стороні фінансової діяльності суб'єкта господарювання. У зв'язку з цим для оцінки стійкості підприємницьких структур пропонуються методики оцінки, передусім, їхньої фінансової стійкості. Одним із критеріїв оцінки фінансової стійкості організації є надлишок або нестача джерел коштів на формування запасів та витрат (матеріальних оборотних фондів). Поряд із зазначеним критерієм у ряді випадків використовується коефіцієнтний аналіз, заснований на розрахунку фінансових коефіцієнтів стійкості (коефіцієнт автономії, коефіцієнт фінансової заборгованості, фінансового ризику), коефіцієнт фінансової напруженості, коефіцієнт маневреності власного капіталу, коефіцієнт забезпеченості оборотних активів власним оборотним капіталом та ін. [32].

Так, зокрема, інші науковці вважають, що співвідношення вартості матеріальних оборотних засобів та величин власних та позикових джерел їх формування характеризує стійкість економічного стану підприємства. На їхню думку, забезпечення всього обсягу необхідних факторів виробництва, зумовленого виробничими потребами суб'єкта господарювання, джерелами їх формування є сутністю економічної стійкості. Узагальнюючим показником її є надлишок або нестача коштів для формування факторів виробництва, що утворюється у вигляді різниці між сумою джерел коштів та вартістю факторів виробництва.

Звичайно, оптимальне співвідношення власних та позикових джерел коштів, а також забезпеченість виробництва необхідними ресурсами надають суттєвий вплив на економічну стійкість підприємства, але не меншу роль відіграють, на нашу думку, і ефективна маркетингова, виробнича та багато інших видів діяльності підприємства, що визначають багатогранність її формування. З метою оцінки економічної стійкості пропонується запровадити узагальнюючий рейтинговий показник. В його основі лежить сума п'яти фінансових показників (коефіцієнтів забезпеченості власними коштами, поточною ліквідністю, тощо) з чисельною поправкою на їх нормативні значення. При цьому за пропонованою методикою рівень економічної

стійкості вважається оптимальним, якщо значення інтегрального показника відповідає одиниці [17].

На наш погляд, перевагою даного методу є деталізація показників, наявність інтегральної величини та використання рейтингових оцінок. Проте недоліками запропонованої методики є вольовий відбір коефіцієнтів, що враховуються, та їх нормативів, а також дослідження лише фінансової складової економічної стійкості, що суттєво обмежує сферу його застосування у діагностичному дослідженні [32].

Поряд з категорією фінансова стійкість виділяють інші складові економічної стійкості (виробничу, ринкову, інвестиційно-інноваційну, соціальну, екологічну), для оцінки яких використовують цілий комплекс показників, що характеризують різні сторони діяльності підприємства та рівня його адаптивності до змін зовнішньої середовища. Так, наприклад, для оцінки інвестиційно-інноваційної стійкості підприємства можна розраховувати такі показники, як коефіцієнт інвестиційної привабливості, темп зміни частки інноваційної продукції та ін. Рівень та ефективність інших складових стійкості може бути охарактеризована іншими показниками.

На наш погляд, особливий інтерес представляє методика, яка пропонує з метою виведення заключного значення рівня економічної стійкості підприємства використовувати комплексний метод виходячи з оцінки ступеня стійкості основних видів діяльності підприємства. Подібний підхід визначає економічну стійкість загального господарського руху підприємства, що складається як сукупність стійкості всіх видів господарської діяльності суб'єкта. Виділяються такі укрупнені види діяльності, на основі аналізу яких було проведено оцінку рівня економічної стійкості: організаційно-технологічна, постачальницька, виробнича маркетингова, фінансово-економічна [31].

Умовою економічної стійкості здійснення кожної з цих видів діяльності є дотримання принципу рівноваги впливу факторів, що визначають умови та сам процес здійснення тієї чи іншої діяльності. Числове значення рівня

економічної стійкості по кожному з видів діяльності визначається виходячи зі ступеня відхилення фактично одержаних результатів від рівноважних. Останні визначаються як ідеально можливі, тобто які могли б бути отримані підприємством в умовах рівноважного стану факторів, що впливають на ці види діяльності, а також за дотримання умов тимчасової рівноваги [34].

Перевагою методики є її комплексний характер. Оцінка економічної стійкості охоплює різні сфери діяльності підприємства (виробництво, фінанси, збут тощо), що суттєво підвищує повноту економічної оцінки та позитивно впливає на її ефективність. Разом з тим, на наш погляд на практиці дуже важко визначити стан, який називається ідеальним рівноважним станом факторів. Як наслідок, це ускладнить застосування даного методу на практиці.

Методика оцінки економічної стійкості підприємства у розрізі трьох напрямів: аналіз конкурентоспроможності, аналіз фінансової стійкості, оцінка економічного потенціалу. Аналіз конкурентоспроможності ґрунтується на маркетингових дослідженнях, дотримання нормативних показників та інформації внутрішнього характеру; аналіз фінансової стійкості проводиться з урахуванням джерел бухгалтерської звітності; при оцінці економічного потенціалу використовуються внутрішні фінансові документи, плани та звіти підприємства. Наведені підходи до оцінки є досить логічними та обґрунтованими, оскільки дозволяють комплексно оцінити економічну стійкість та її окремі елементи [35].

За оригінальною методикою оцінки економічної спроможності дослідження економічного стану підприємства проводиться за трьома функціональними складовими: ефективність, потенціал, співвідношення точки опори та центру тяжіння. Узагальнююча величина критерію економічної спроможності, званого М-рахунком, залежить від бальної та процентної оцінки (за ваговим значенням). Якщо М-рахунок за цими складовими виявляється меншим 60%, це говорить про «перші симптоми захворювання або про хворобу підприємства», якщо 19% і нижче – про настання кризи у діяльності підприємства.

Водночас, на нашу думку, за такого підходу в оцінці фіксується лише поточний стан підприємства міста і з поля зору дослідника випадає динаміка його поведінки. Іншими словами, оцінка зводиться до визначення досягнутої точки у просторі показників роботи підприємства. Тоді як траєкторія його руху загалом залишається осторонь, що дозволяє оцінювати процес діяльності підприємства у часі і відчутно зменшує корисність даної методики.

З найбільш поширених та визнаних зарубіжних наукових досліджень у галузі сталого розвитку можна позначити модель Харрода-Домара, яка аналізує зростання економіки за умови сталості коефіцієнтів капіталомісткості та схильності до заощадження у довгостроковому періоді. У моделі були вперше інтегровані процеси мультиплікації та акселерації.

Окремі автори використовують індексний метод оцінки економічної стійкості, заснований на так званому золотому правилі економіки. Відомо, що для нормального функціонування господарського процесу при бездиспропорційному підвищенні продуктивності кінцеві вихідні показники повинні зростати швидше, ніж менш кінцеві. Це так зване золоте правило економіки [36].

Орієнтуючись на це правило, нормативне співвідношення, що характеризує ринкова (динамічна) умова сталого розвитку промислових організацій, виглядає наступним чином:

$$100\% < TA < TB < TПП, \quad (1.1)$$

де TA – темп зміни активів підприємства, %;

TB – темп зміни обсягів реалізації, %; $TПП$ – темп зміни чистого прибутку, %.

В економічній літературі пропонуються варіанти розширення системи показників, що включаються до нормативного динамічного ряду. Наприклад:

$$TПП > TПР > TB > TA > TЗ > TK > TD > TДД, \quad (1.2)$$

де ТПР, ТЗ, ТК, ТД, ТДД – темп зміни, відповідно, прибутку від продажів, середньорічної величини позикових коштів, середньорічної короткострокової кредиторської заборгованості, середньорічної дебіторської заборгованості, середньорічної довгострокової дебіторської заборгованості.

Наведене співвідношення характеризує пропорційність економічного розвитку підприємства, проте охоплює ширше коло показників і за сприятливого співвідношенні також характеризує підвищення ефективності діяльності.

Інтегральні підходи до оцінки економічної стійкості підприємницьких структур наведено у табл. 1.3.

Очевидно, що розглянуті підходи дозволяють дати лише статичну оцінку діяльності підприємства, і не враховують динаміки його розвитку, а також не позбавлені суб'єктивності: вибір показників та судження про стан підприємства багато в чому залежить від професіоналізму дослідників, їх знань та інтуїції. Більш обґрунтованими, з погляду, є інтегральний підхід до оцінки стійкості, основою якого є єдиний критерій (інтегральний показник), що включає узагальнюючі характеристики економічної спроможності господарюючого суб'єкта.

Існують різні способи визначення інтегрального показника, серед яких можна виділити:

1. Метод за сумою показників (лінійна модель), згідно з яким отримання комплексної оцінки ґрунтується на підсумовуванні оцінок за всіма показниками, що аналізуються.

Перевагою даного методу є простота застосування. Як недоліки можна відзначити те, що, по-перше, окремі показники не завжди відіграють однаково важливу роль для об'єкта, що досліджується, і, по-друге, метод не завжди дає об'єктивну оцінку положення досліджуваного об'єкта [35].

Таблиця 1.3

Методичні підходи щодо визначення інтегрального показника економічної стійкості підприємницьких структур

Інтегральний показник економічної стійкості	Індекс економічної стійкості, що визначається на підставі показників, що характеризують чотири групи бізнес-процесів: маркетингові, виробничо-технологічні, фінансово-економічні та організаційні	Узагальнюючий інтегральний показник економічної стійкості, що визначається в рамках структурно-функціональних компонентів (фінансової, організаційно-економічної, інноваційно-інвестиційної, соціальної)	Інтегральний показник, який визначається на основі приватних коефіцієнтів стійкості, що характеризують різні аспекти діяльності підприємства
Приватні показники стійкості	Маркетингові (цінність споживача, коефіцієнт збирання платежів, частка ринку, рентабельність продажів) Виробничо-технологічні (рентабельність продукції, коефіцієнт диверсифікації) Фінансово-економічні (рентабельність активів, запас фінансової міцності, поточна	Фінансова компонента (коефіцієнт поточної ліквідності, коефіцієнт забезпеченості власними оборотними коштами, коефіцієнт фінансової стійкості)	Коефіцієнт покриття всіх зобов'язань оборотними активами Коефіцієнт термінової ліквідності Коефіцієнт автономії Коефіцієнт оборотності

	<p>ліквідність, коефіцієнт співвідношення тривалості виробничого та фінансового циклів, коефіцієнт автономії, податкова (частка продажів) Організаційні (частка працівників управління, ступінь централізації управлінських функцій, показник рівня управління, коефіцієнт стабільності кадрів, показник кваліфікаційного складу підприємства, плинність кадрів, рівень заробітної плати, коефіцієнт ефективності управління)</p>	<p>Організаційно-економічна компонента (рентабельність основних засобів) Інноваційно-інвестиційна компонента (енергоозброєність, фондоозброєність, фондоддача, матеріалоддача)</p>	<p>власного капіталу Коефіцієнт рентабельності основної діяльності Рентабельність активів Чиста рентабельність продажів Коефіцієнти оборотності</p>
--	---	--	---

Джерело: [32, 35, 36]

2. Метод за сумою середньозважених арифметичних групових показників.

Згідно з цим методом «формула для розрахунку інтегрального показника визначається як сума приватних показників з урахуванням їх ваги значущості. Завдяки врахуванню важливості показників, інтегральний показник, розрахований за цим методом, точніше відбиває ефективність діяльності досліджуваного об'єкта. Однак вагомість показників, отримана з використанням методу експертних оцінок, може значно змінюватись в залежності від обраного сегмента для проведення опитування [36].

3. Метод відстаней, у якому обчислюється відстань між деяким фактичним об'єктом та її ідеальним уявленням. Це найформалізованіший метод; така метрика використовується у вигляді узагальненого критерію, оскільки описує узагальнену відстань між поточним об'єктом та об'єктом, з яким проводиться порівняння. Такий метод може як враховувати, і не враховувати значимість показників. Проте метод вимагає застосування складної процедури обчислення [32].

Аналізуючи різні підходи до визначення поняття «економічна стійкість», а також методики її оцінки, що існують у науковій літературі, можна стверджувати, що економічна стійкість — це, перш за все, здатність підприємства в процесі його розвитку зберігати рівновагу всіх його підсистем, що характеризують різні сторони його діяльності: виробничо-фінансову, інноваційно-інвестиційну, управлінську, соціальну. У зв'язку з цим оцінка економічної стійкості підприємства має комплексно відображати всі сторони його діяльності, а найбільш обґрунтованим методичним підходом до оцінки рівня економічної стійкості підприємства є інтегральний підхід. Інтегральний показник дозволяє уникнути суперечливості отриманих в результаті оцінки множини даних за допомогою об'єднання їх в єдиний показник, зручний для формування остаточного висновку та прогнозування.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

2.1. Сучасний стан світової морської торгівлі

Глобальне судноплавство продовжує стикатися з численними викликами, включаючи посилену торговельну політику та геополітичну напруженість і має справу зі змінами моделей глобалізації. Крім того, відбувається перехід до більш сталого майбутнього, декарбонізація та цифровізація. Це все впливає на те, як сектор пристосовується до мінливого операційного та регуляторного середовища продовжуючи ефективно обслуговувати світову торгівлю.

Обсяг морської торгівлі незначно скоротився всього на 0,4 % у 2022 році, але, за прогнозами ЮНКТАД, він зростатиме на 2,4 % у 2023 році. Дійсно, галузь залишається стійкою, і ЮНКТАД очікує, що буде помірне зростання обсягів морської торгівлі (табл. 2.1) у середньостроковій перспективі (2024–2028 рр.).

Таблиця 2.1

Прогноз морської торгівлі на 2024–2028 рр
(річна зміна у відсотках)

Рік	Загальна морська торгівля	Контейнерна торгівля
2024	2,1	3,2
2025	2,2	3,2
2026	2,2	3,2
2027	2,1	3,0
2028	2,1	2,9

Джерело: [37]

Глобальне судноплавство також стикається з одночасними силами, що впливають на збалансування попиту та пропозиції та роблять це складним завданням для перевізників. Протягом 2022 року контейнерна торгівля, виміряна в метричних тоннах, скоротилася на 3,7 %. За прогнозами ЮНКТАД, у 2023 році контейнерна торгівля зросте на 1,2% та збільшиться на понад 3 % протягом періоду 2024–2028 років, хоча цей темп є нижчим за довгострокове зростання приблизно на 7 % порівняно з попереднім періодом.

Що стосується пропозиції, контейнерні перевезення, можливо, увійшли у фазу надлишкової потужності, тобто перевізники будуть прагнути керувати пропускнуою здатністю за допомогою таких інструментів, як буксування та холостий хід суден.

Безсумнівно, ключовим викликом для сектора є те, що морська галузь повинна розпочати трансформацію до декарбонізації при підтримці економічного зростання. Баланс екологічної стійкості, дотримання нормативних вимог та економічних вимог є життєво важливим для процвітаючого, справедливого та стійкого морського судноплавства [37].

Незважаючи на невизначеність щодо майбутніх заходів з декарбонізації, включаючи їхній вплив на логістику витрат і торгівлі, сектор повинен залишатися відданим модернізації флоту, оновленню застарілих суден та впровадженню шляхів з низьким вмістом вуглецю. Серед нормативного, комерційного тиску та тиску сталого розвитку, досягнення цільових показників викидів вуглецю є серйозним, але позитивним викликом [39].

Починаючи з початку 2022 року морська торгівля, зокрема перевезення навалом і танкерами, зазнала впливу війни в Україні. Війна призвела до змін у моделях судноплавства та збільшила відстань перевезення, особливо олії та зерна. Зростання в тонно-милях перевищує зростання в тоннах у 2022 та за прогнозом у 2023 та 2024 роках (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Зростання морської торгівлі, тонни і тонно-милі, 2000–2024 рр
(річна зміна у відсотках)

Джерело: [37]

У 2022 році обсяги торгівлі нафтою і газом демонстрували високі річні темпи зростання на 6 відсотків і 4,6 відсотка, відповідно. Збільшення можна пояснити підвищеним попитом на паливо, внаслідок ослаблення пандемії відповідні обмеження були зняті. Оскільки витрати на енергоємні послуги, такі як транспорт і подорожі, поступово відновилися, повернення до нормального стану сприяло сплеску попиту на нафту. Навпаки, контейнерні та балкерні перевезення у 2022 році скоротилися. Ослаблення контейнерної торгівлі відображає уповільнення зростання світової економіки, високу інфляцію та нормалізацію попиту після незвичайного сплеску під час пандемії COVID-19.

Заходи в порти відповідають цим тенденціям у торгівлі, значно впавши на початку пандемії COVID-19 (рис 2.2). Після річного падіння в першій половині 2022 року заходи суден у порти зросли в другій половині 2022 року. Заходи танкерів у порти досягли історичних максимумів, а заходи балкерів повернулися до рівня до COVID-19, а заходи контейнеровозів у порти ще не повернулися до рівня 2019 року.

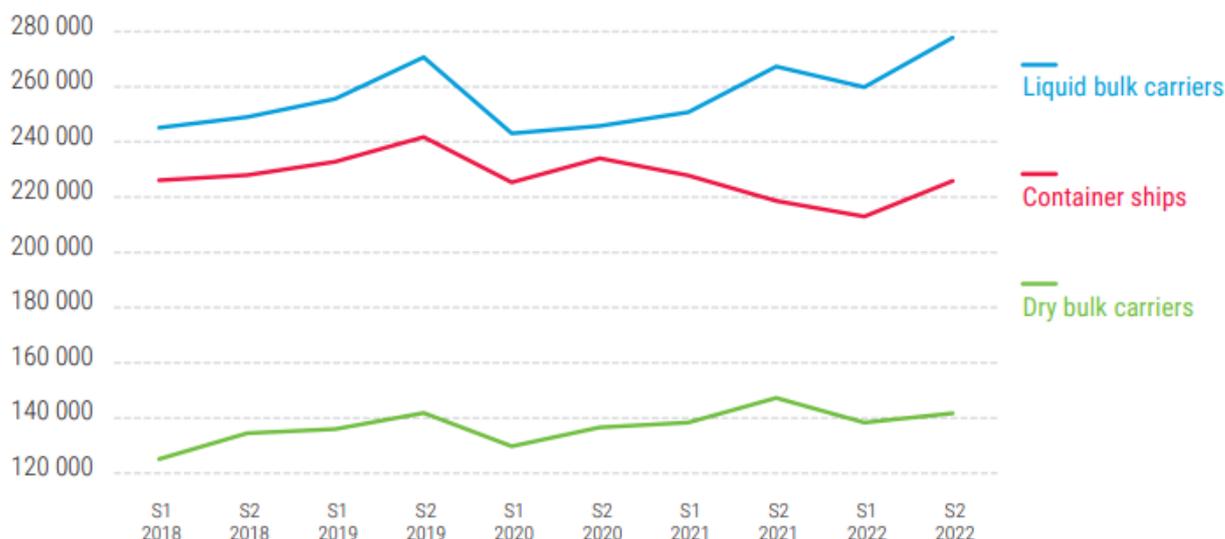


Рис. 2.2. Кількість заходів у порт за півріччя, загальна кількість у світі, 2018–2022 рр

Джерело: [37]

У 2023 році відстань нафтових вантажів досягла довгострокових максимумів (рисунок 2.3), що було спричинено перешкодами через війну в Україні. Відстань перевезення сирої нафти та продуктів переробки збільшилася, оскільки російська федерація шукала нові експортні ринки для своїх вантажів, а Європа шукала альтернативних постачальників енергії.

У 2023 році вантажі зерна проходили більші відстані, ніж у будь-який інший рік. Хоч зернові поставки з України відновлені у 2022 році завдяки Чорноморській ініціативі, декільком зерновим країнам - імпортерам довелося покладатися на альтернативних експортерів зерна [37].

Відстань контейнерної торгівлі впала з 2020 року, але незначно зросла в 2023 році. За рік збільшилася частка контейнерної торгівлі, на яку припадає більшість внутрішньорегіональної торгівлі. Оскільки внутрішньоазіатська торгівля здійснюється на коротші відстані, середня відстань, яку проходить одна тонна контейнерних вантажів світової контейнерної торгівлі є відносно низькою. Контейнерні торговельні потоки відображають глобальні моделі виробництва, а Китай продовжує виконувати роль лідера світового виробництва, який підтримується сусідніми країнами Східної Азії. Це також

відображає зростання участі кількох країн Східної Азії в регіональних і глобальних ланцюжках створення вартості.

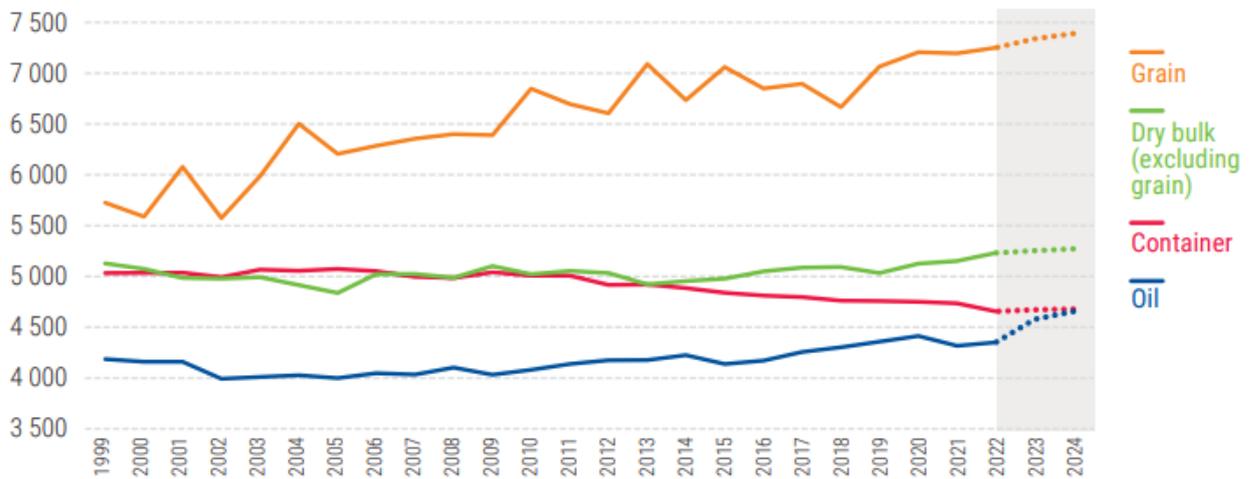


Рис. 2.3. Середня відстань перевезень вантажів за видами 1999–2024 (морські милі)

Джерело: [37]

У другому кварталі 2023 року за найбільшою кількістю судноплавних сполучень за індексом зв'язку лінійного судноплавства (LSCI) лідером був Китай, за яким йшли Республіка Корея, Сінгапур, Малайзія та Сполучені Штати. У Європі Іспанія, Королівство Нідерландів і Бельгія спостерігали зростання LSCI за цей період, тоді як Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії спостерігало незначне зниження LSCI.

Більшість регіонів відновили транспортне сполучення після перебоїв в зв'язку з пандемією COVID-19. До другого кварталу 2023 року середні регіональні показники LSCI в Азії, Латинській Америці, Карибському басейні та Океанії досягли рекордних значень. У той же час середній LSCI для Африки також зріс, але залишився нижче значень до пандемії. У 2022 році в Північній Америці та Європі середній показник LSCI знизився, а відновлення відбулося лише в другому кварталі 2023 року [42].

Регіональні коливання відображають динаміку попиту та пропозиції під час та після пандемії. Азія збільшила свою контейнерну торгівлю, включаючи

внутрішньо-регіональні перевезення. У Європі та Північній Америці спочатку спостерігався сплеск попиту та розгортання флоту, який зменшився, коли ринок стабілізувався. На відміну від цього, Африка опинилася в золотій середині, без буму після COVID-19 і подальшого ослаблення.

SIDS показали початкові ознаки відновлення в їх LSCI, але ще не повернулися до допандемійного рівня. Під час пандемії SIDS в Індійському океані, Африці та Карибському басейні зазнали зниження LSCI. Це пояснюється тим, що кораблі перенаправляються на більш прибуткові європейські та північноамериканські імпорتنі ринки, а також зі зниженням попиту в острівних країнах, що залежать від туризму.

У 2023 році SIDS, які є регіональними центрами перевалки, наприклад Ямайка та Домініканська Республіка, відновили свою довгострокову траєкторію зростання. Однак інші SIDS, які є регіональними центрами, зокрема Багамські острови та Маврикій, ще не повністю оговталися від наслідків пандемії. Повільно зростаючий флот, старі судна та нові виклики попереду [37, 43].

Станом на січень 2023 року світовий флот складався з 105 493 суден валовою водотоннажністю 100 тонн і більше. У 2022 році потужність збільшилася на 3,2 % в рік, а загальний тоннаж досяг 2,27 мільярда тонн дедвейту (рис. 2.4).

Місткість контейнерного флоту зросла на 3,9 %, за яким слідує зростання флоту нафтоналивних танкерів (3,4 %). Між тим, місткість балкерів зростала помірними темпами на 2,8 %, а газозови зазнали найбільшого зростання – на 5 %.

За тоннажем, поставленим у 2022 році, лідирували суховантажні судна, за ними йшли нафтоналивні танкери та контейнеровози. Китай, Республіка Корея та Японія були провідними суднобудівними країнами, на які припадало 93 % від загального поставленого тоннажу.

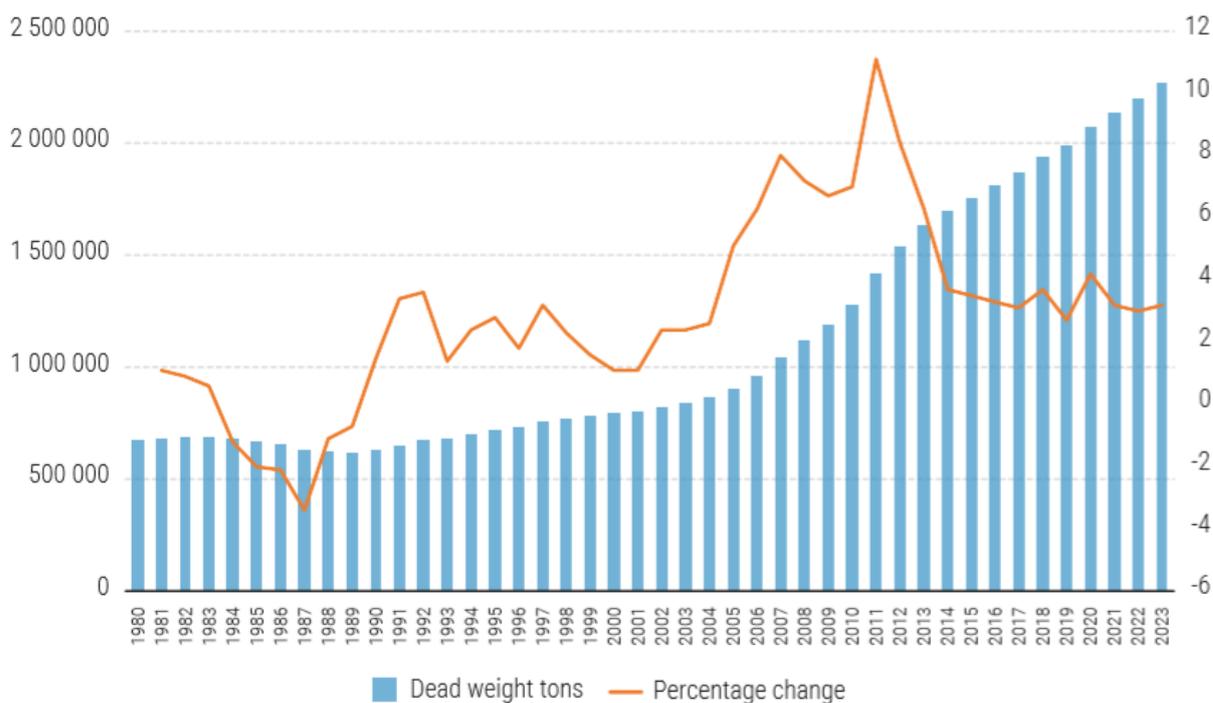


Рис. 2.4. Світовий флот, 1980–2023 рр.
(тисяча тонн дедвейту та річна зміна у відсотках)

Джерело: [37]

Протягом багатьох років розширення потужностей глобального флоту переживало злети та падіння, відображаючи бізнес-цикли та тенденції в судноплавстві, суднобудуванні та фінансуванні. Між 2005 і 2010 роками середньорічний приріст світової вантажопідйомності в тоннах був високим і становив 7,1 %. Однак, відображаючи фінансову кризу 2007–2008 років, зростання сповільнилося в середньому до 4,9 % між 2011 і 2023 роками, серед інших факторів, через консолідацію в суднобудуванні та скорочення ринку фінансування суден. Після пандемії зростання флоту ще більше сповільнилося, становлячи в середньому 3,1 % на рік.

Світовий флот також старіє. На початку 2023 року середній вік комерційних суден становив 22,2 роки, що трохи вище, ніж у попередньому році. Порівняно з десятиріччям тому світовий флот старів у середньому на два роки, причому більше половини парку зараз перевищує 15 років.

2.2. Аналіз та динаміка діяльності морських портів в світі

Заходи в порти за останні п'ять років відображають реакцію ключових ринків судноплавства на пандемію, відновлення після COVID-19 і війну в Україні. Протягом першого півріччя 2020 року на всіх ринках судноплавства спостерігався різкий спад, і з тих пір усі відновилися, хоча й з різною швидкістю. Відновлення контейнеровозів і балкерів було ускладнено, а заходження танкерів і пасажирських суден у порти перевищило рівень до COVID-19.

Кількість заходів контейнеровозів і балкерів у порти після річного падіння в першій половині 2022 року зросла на 3,3 і 4,1 % відповідно в другій половині 2022 року. Проте обидва сегменти все ще були нижче попереднього піку. У другому півріччі 2022 року кількість наливних суден стабільно зростала на 3,9 % у річному обчисленні та досягла історичного максимуму в майже 280 000 заходів у порти за півріччя. Заходи пасажирських суден у порти спостерігалися найбільшою волатильністю. З послабленням обмежень, пов'язаних із пандемією COVID-19, заходження в порти підскочили на 15,0 і 7,6 % протягом першого та другого півріччя 2022 року відповідно (рис. 2.5) [37].

У 2022 році кількість заходів у порти наливних балкерів зросла в усіх регіонах, причому в Африці, Латинській Америці та Карибському басейні було зафіксовано зростання більш ніж на 5 %, тоді як найповільніше зростання – 2,3 % було у Європі. Океанії знадобилося більше часу, щоб почати відновлюватися після збоїв, спричинених пандемією, і у 2022 році спостерігалось зростання на 4 %. Ситуація була іншою для суховантажних суден: Африка була єдиним регіоном, який продемонстрував зростання на 2,5 % у 2022 році. Найвищі падіння 2,8 і 1,9 % спостерігалися в Азії та Північній Америці відповідно. Пропускна здатність контейнерів зростає швидше, ніж заходи в порти.

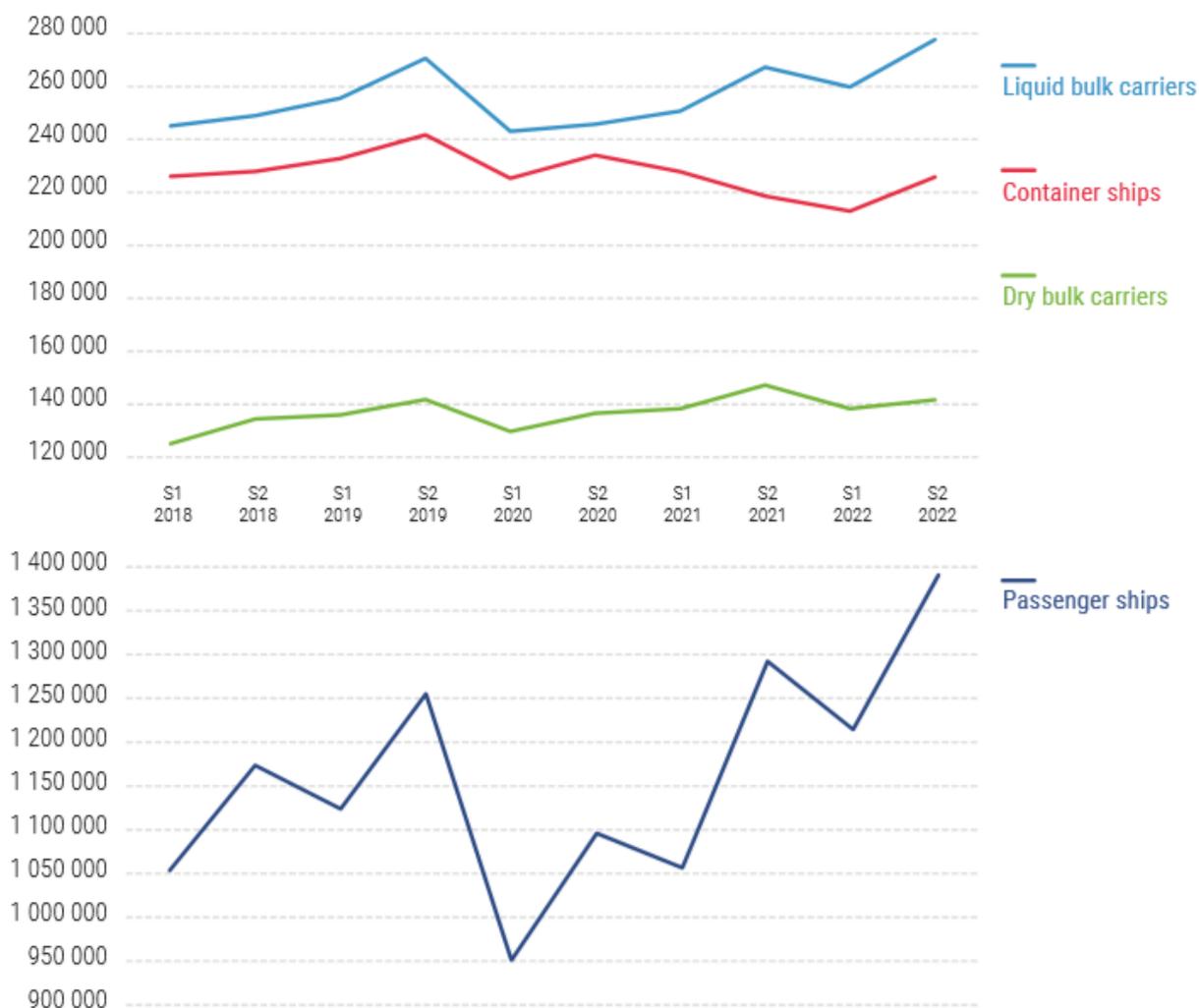


Рис. 2.5. Заходи в порти за півріччя, усього по світу, 2018–2022 рр

Джерело: [37]

У 2022 році кількість заходів у порти контейнерних перевезень продовжила тенденцію до зниження в більшості регіонів, причому найбільше річне падіння спостерігалось в Європі (7,5 %), Північній Америці (5,4 %), Латинській Америці та Карибському басейні (4,4 %). Океанія зафіксувала зростання на 2,4 %, але ще не оговталася після різкого падіння в 2021 році. У міру зростання розмірів контейнеровозів і заходів, незважаючи на відносно застійну тенденцію заходів у порти (рис. 2.5), в обсягу завантажених і розвантажених контейнерів спостерігається позитивна динаміка (рис. 2.6). Після значного зростання на 6,8 % у 2021 році та невеликого збільшення на 0,3 % у 2022 році очікується, що світовий контейнерний вантажообіг у 2023 році

знизиться на 1,0 % від контейнерного трафіку. На 2024 рік прогнозується зростання на 3,0 %.

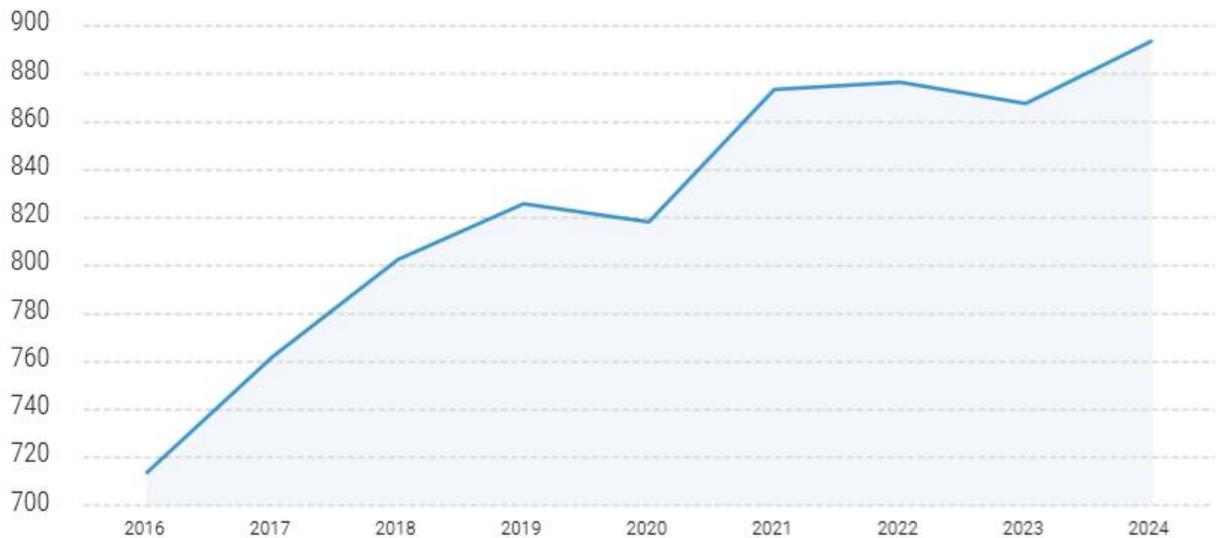


Рис. 2.6. Контейнерна пропускна здатність, млн 20-футових одиниць, 2016–2024 рр.

Джерело: [37]

З роками час, який судна проводять у портах, повільно, але неухильно збільшувався. Однак під час пандемії COVID-19 прогрес був втрачений, і всі типи суден збільшили час роботи в порту. Оскільки пандемія та пов'язані з нею збої згасають, час обороту суден покращився у другому півріччі 2022 року, хоча й залишався вищим за рівень до пандемії (рис. 2.7). Типовий балкер проводить у порту приблизно втричі довше, ніж контейнеровоз. Вантаж, як правило, менш цінний, а швидкість менш важлива. Крім того, зазвичай весь вантаж має тенденцію бути завантаженим або розвантаженим, тоді як контейнеровоз заходить у серію портів, і в кожному порту завантажується або розвантажується лише частина вантажу [45].

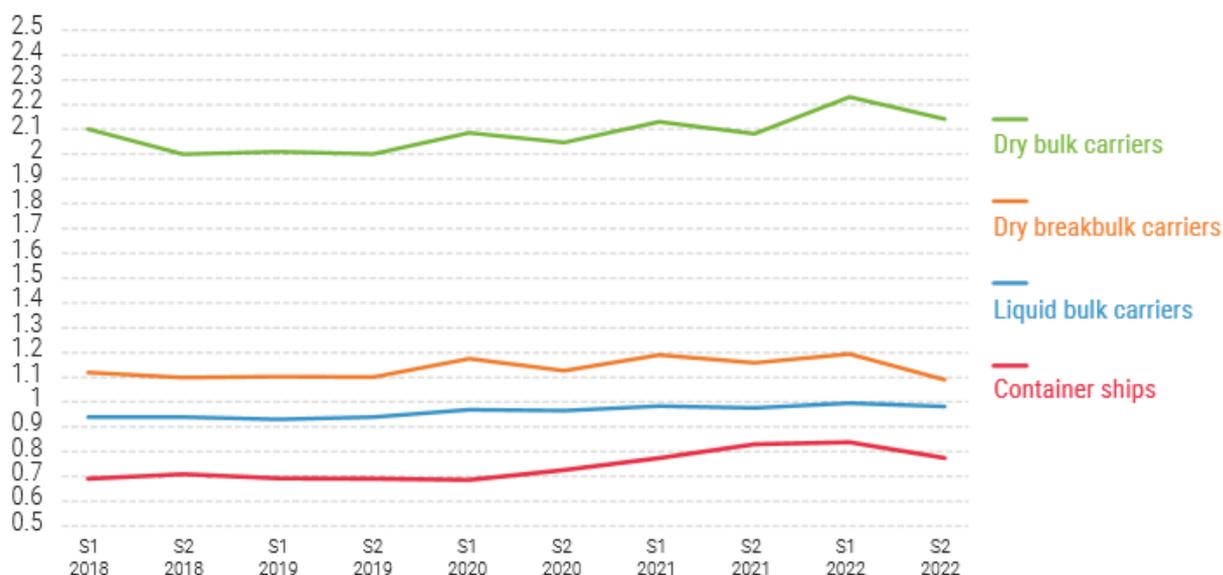


Рис. 2.7. Час затрачений судном у порту, середній по світу, у днях, 2018–2022 рр.

Джерело: [37]

Час очікування судна перед причалом є показником можливої перевантаженості порту. Контейнеровози, як правило, проводять більше часу в порту в країнах, що розвиваються, ніж у розвинених країнах (рисунок 2.8). Ці середні значення можна пояснити поєднанням швидшого часу оформлення, кращої інфраструктури та вищої продуктивності праці. Однак під час пандемії COVID-19 час очікування в розвинених країнах зріс більше, ніж у країнах, що розвиваються, навіть перевищивши показники в останніх на початку 2022 року. Оскільки попит на імпорт промислової продукції зріс, особливо в періоди карантину в поєднанні з економічним стимулом, порти не змогли впоратися зі сплеском обсягів і зазнали серйозних заторів, особливо в Північній Америці та деяких європейських портах [37, 45].

На рис. 2.9 показано місткість флоту, що зберігається на якірній стоянці або в порту. Цей індикатор може служити проксі-сервером для визначення продуктивності порту та тенденцій перевантаження. З липня 2022 року по квітень 2023 року частка місткості глобального контейнеровозного флоту в портах знизилася з 37,1 % до 32 %. Для балкерів після значного падіння з 35,4

до 30,9 % в період з квітня по серпень 2022 року частка пропускної спроможності порту дещо зросла до 32,7 % в квітні 2023 року.

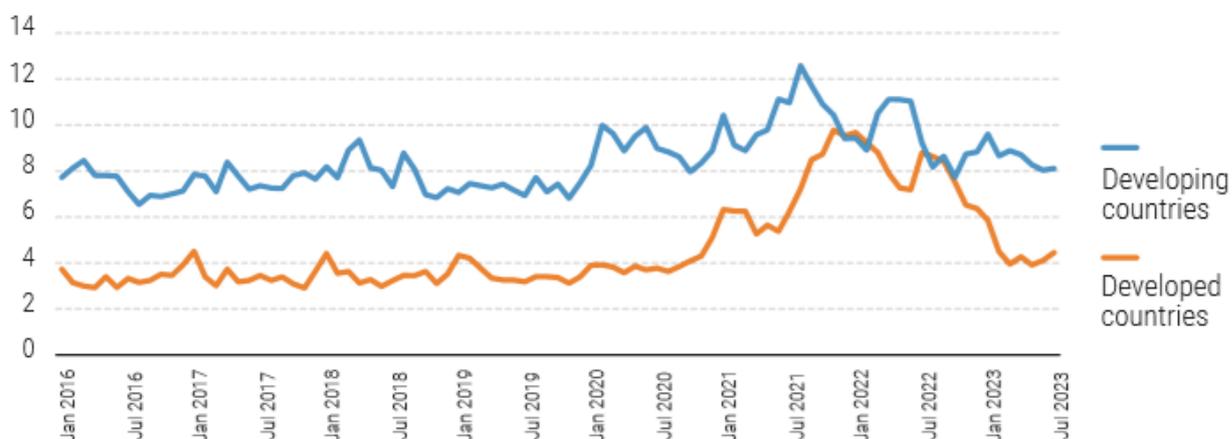


Рис. 2.8. Середній час очікування контейнеровозів у порту, години, січень 2016–липень 2023 рр

Джерело: [37]

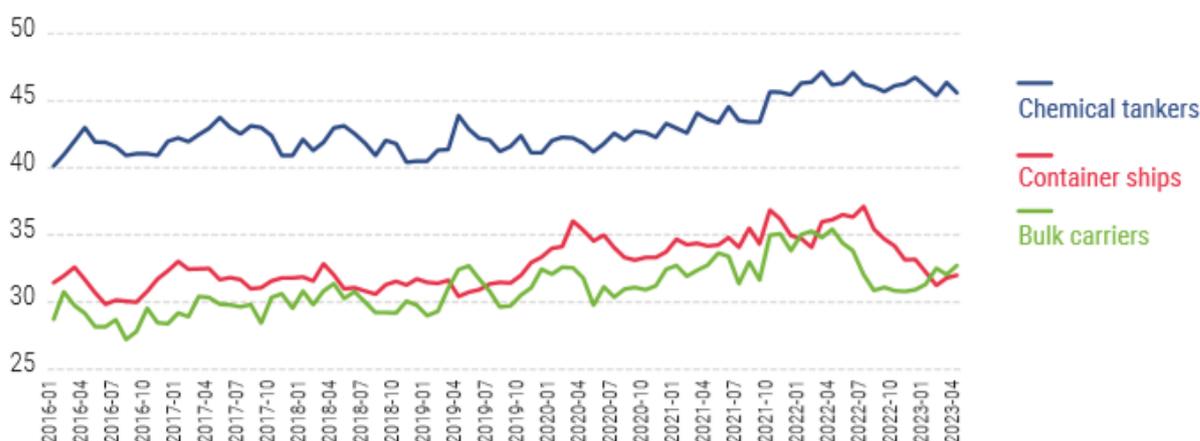


Рис. 2.9. Відсоток місткості флоту на якорній стоянці або в порту, за типом судна, січень 2016 – квітень 2023 рр

Джерело: [37]

Частка місткості флоту танкерів-хімовозів у портах залишається на високому рівні близько 46 % з кінця 2021 року, порівняно із середнім показником близько 42 % до спалаху COVID-19. Завантаженість танкерів-хімовозів поступово зростає з кінця 2020 року, головною причиною чого є

збільшення заторів у Східній Азії та Європі. Між тим, війна в Україні призвела до заторів у Середземному та Чорному морях. У Північно-Західній Європі пропускна здатність терміналів важко витримує нещодавнє збільшення перевезень, оскільки наземні російські обсяги почали згортатися.

Цікаво, що частка місткості контейнеровозів і балкерів у портах порівнянна, навіть незважаючи на те, що контейнеровози, як правило, виграють від швидшої обробки вантажів. Причина цього полягає в тому, що контейнеровози швидші в морі, як правило, з більшою швидкістю плавання, ніж балкери, але вони також заходять у більшу кількість портів, надаючи послугу лінійного судноплавства. Обидва типи суден спостерігали сплеск частки місткості флоту в порту під час пандемії, і обидва спостерігали покращення з початку 2022 року.

2.3. Сучасний стан та динаміка діяльності портів України

Відновлення повноцінної роботи українських глибоководних портів є найшвидшим шляхом до покращення економічної ситуації в Україні.

Україні вдалося відновити роботу портів Великої Одеси без участі третіх сторін, що стало можливим завдяки військовим передумовам. Наразі українським чорноморським коридором, встановленим ВМС України, проходять судна – не лише з аграрною продукцією, але і вперше з початку повномасштабного вторгнення – з металургійною.

Нагадаємо, що з портів Чорноморськ та Південний 1 жовтня 2023 року вийшли три судна з агропродукцією та залізною рудою. Раніше морську блокаду РФ прорвали три судна із продукцією українських металургів, виготовленою ще до початку повномасштабного вторгнення. З портів Одеси та Південного вийшли судна Primus, Anna Tereza та Ocean Courtesy, які було заблоковано із 24 лютого 2022 року. На їх борту було понад 76 тис. т металопрокату, а також 172 тис. т залізорудного концентрату [38].

Українські морські порти за підсумками 2022 року скоротили вантажообіг на 61,4% у порівнянні з 2021 роком – до 59 млн т. Про це повідомляє Адміністрація морських портів України.

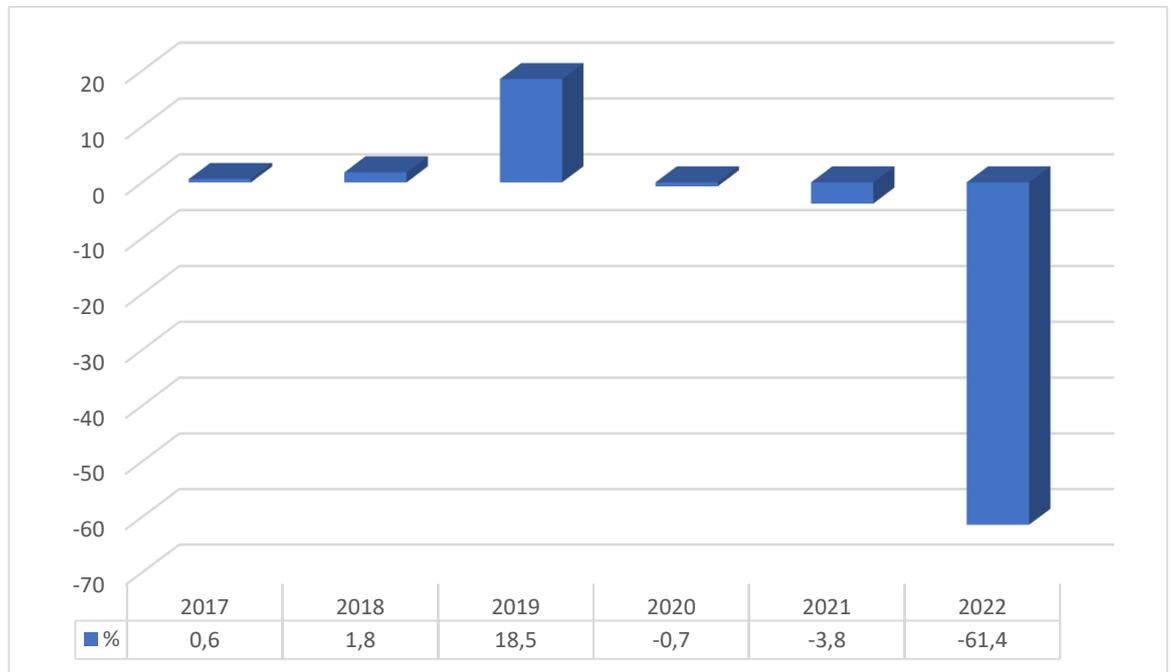


Рис. 2.10. Динаміка перевантаження вантажів портами України за 2017-2022 рр, %

Джерело: [38]

Експортна перевалка вантажів портовиками скоротилася на 59,5% р./р. – до 47,8 млн т, а імпортна – на 74,2%, до 6,2 млн т. Серед лідерів за номенклатурою вантажів є зернові – 28,8 млн т, та наливні – 4,8 млн т. Морський транспорт торік забезпечив 54% українського експорту.

Зазначимо, від початку воєнних дій в Україні морські порти закрили через мінування морських шляхів та загрози піратства з боку кораблів Чорноморського флоту РФ. При цьому початок року морські порти розпочали з позитивною динамікою. Зокрема, порт «Південний» у січні 2022-го збільшив перевалку руди на 5% – до 2,25 млн т, та загальну обробку вантажів на 37,9% – до 5,105 млн т.

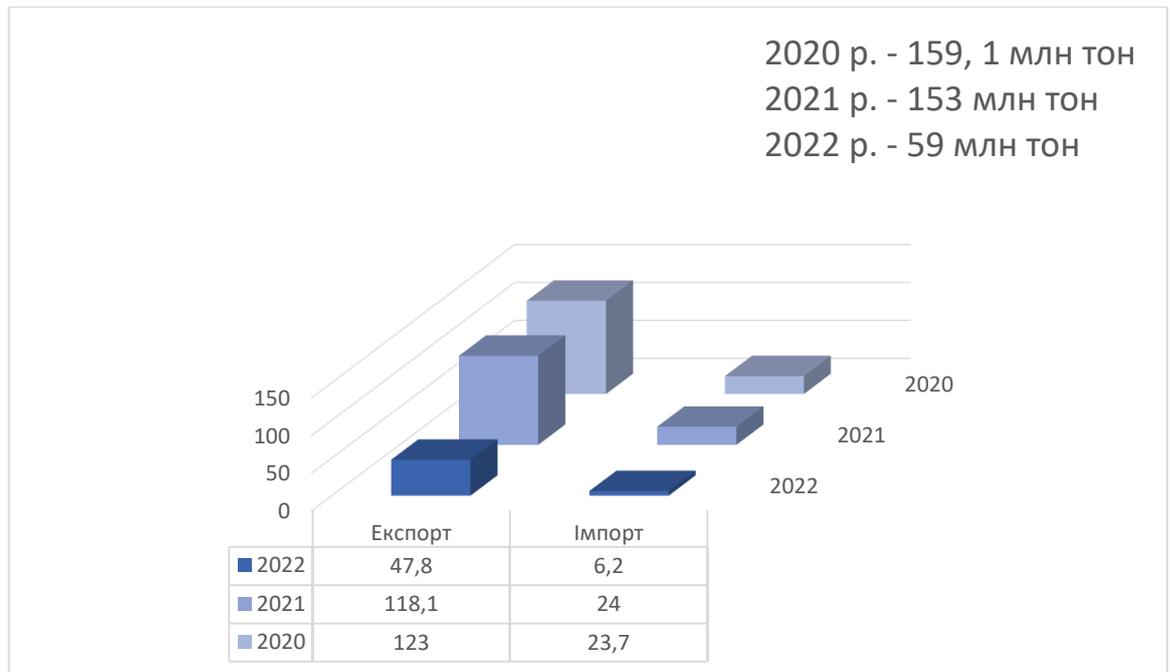


Рис. 2.11. Перевалка вантажів в портах України в розрізі експорту та імпорту за 2022, 2021 та 2020 рік, тон

Джерело: [38]

Безумовним досягненням 2022 року стало підписання та пролонгація до 2023 року «зернової ініціативи», яка дала змогу розблокувати порти Великої Одеси.

2022 рік повинен був стати роком розбудови портової інфраструктури, і ми почали його дуже потужно. Але дата 24 лютого докорінно змінила плани. Минулий рік став роком боротьби. Одним з головних завдань в умовах блокування роботи більшості українських портів було розвинення транспортної логістики Дунайського регіону. Тож дунайські порти показали найкращі результати роботи за всі роки незалежності України.

Порт Рені за підсумками 2022 року перевищив показники вантажопереробки у 5 разів р./р. – до 6,82 млн, порт Ізмаїл – вдвічі, до 8,89 млн т, а Усть-Дунайськ – в 12,3 раза, до 785 тис. т.

Попри те, що дунайські порти залучили майже всі наявні потужності для перевалки вантажів, потенціал для подальшого розвитку у 2023 році є. Це

модернізація портової інфраструктури, будівництво нових терміналів, продовження робіт з днопоглиблення та залучення інвестицій [38, 41].

Щодо портів Великої Одеси, то найбільший український морський порт Південний перевалив 15,28 млн тонн проти 53,47 роком раніше, Чорноморськ перевалив 11,76 млн тонн (25,63 млн тонн у 2021 році), а перевалка порту Одеса склала 7,69 млн тонн порівняно з 22,56 млн тонн у 2021 році.

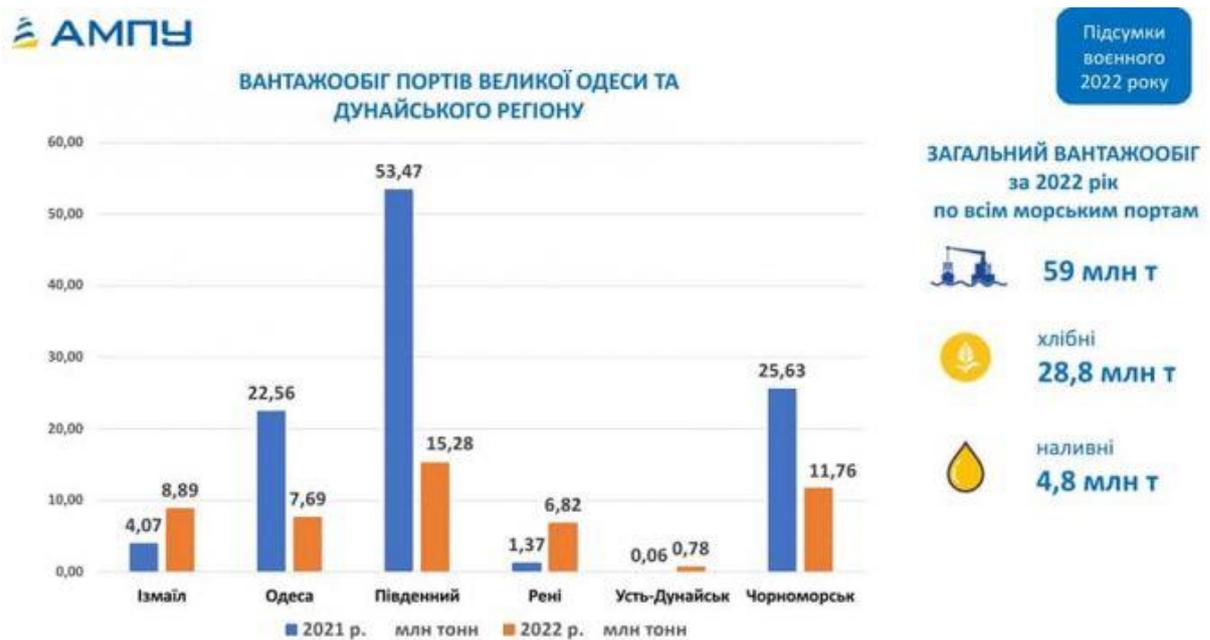


Рис. 2.12. Вантажообіг портів Великої Одеси та Дунайського регіону

Джерело: [38]

За підсумками 2021 року українські морські порти обробили 153 млн тон, що на 3,8% (6,04 млн тон) нижче за показник аналогічного періоду 2020 року.

За звітний період навантаження експорту склало 118,1 млн тон (-4% до аналогічного періоду 2020 року), імпорту – 24 млн тон (+1,5%), транзиту – 8,6 млн тон (-14,3%), каботажних вантажів – 2,3 млн. тон (-2,4%).

Всього за 12 місяців у портах оброблено зернових вантажів та руди - 49,9 млн тон (+3,9%) та 37,75 млн тон (-14,8%) відповідно. Перевалка

нафтопродуктів зросла на 82% і склала 1,93 млн. тон. Обсяг перевалки будівельних матеріалів за 2021 рік зріс на 69,2% і склав 3,88 млн тон.

Контейнерообіг морських портів України з січня по грудень 2021 року становив 1 021 621 TEU, що на 2,6% менше, ніж у 2020 році.

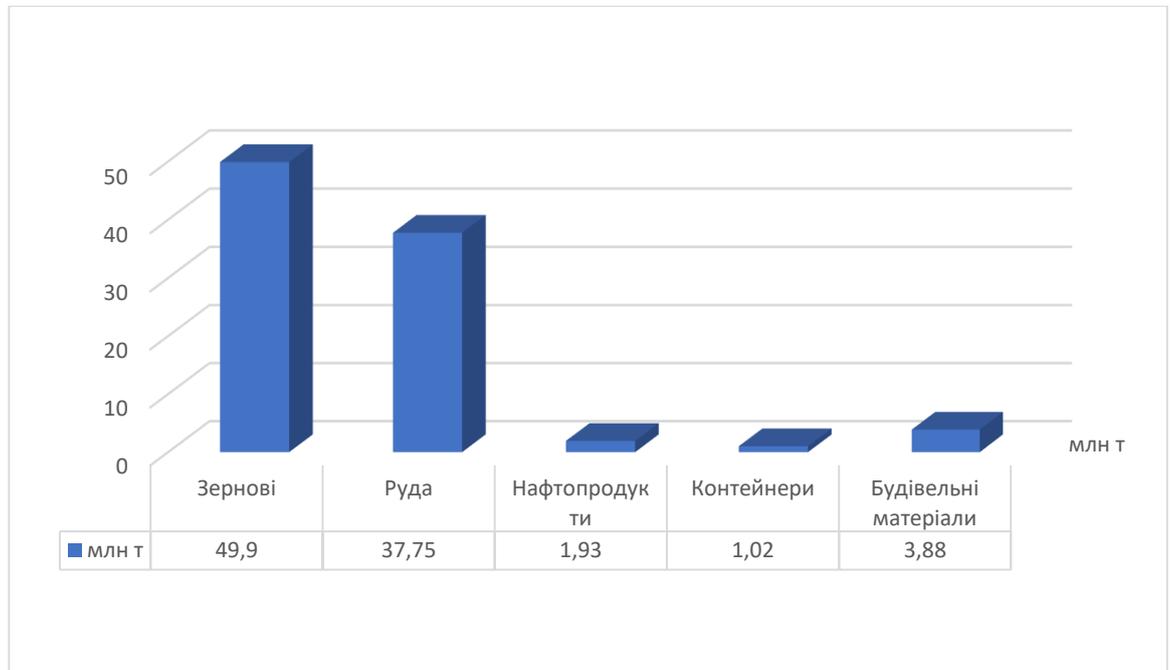


Рис. 2.13. Перевалка вантажів в портах України за видами в 2021 році,

млн тон

Джерело: [38]

За підсумками 2021 року показники п'яти портів перевищують обсяги перевалки 2020 року: вантажообіг порту Чорноморська склав 25,63 млн тон (+7,3%), Ольвія - 5,14 млн тон (+31,6%), порт Ізмаїл - 3,9 млн тон (+20,4%), Рені – 1,37 млн тон (+74,3%), Усть-Дунайськ – 64,3 тис. тон (у 2,6 раз).

Портам Миколаїв, Одеса та Маріуполь майже вдалося досягти показників минулого року. Вантажообіг порту Миколаїв за 2021 рік склав 29,8 млн. тон, скоротившись до рівня 2020 року на 1,1%, порту Одеса - 22,55 млн. тон (- 3,5%), порту Маріуполь - 6,8 млн. тон (-2,3%) [38].

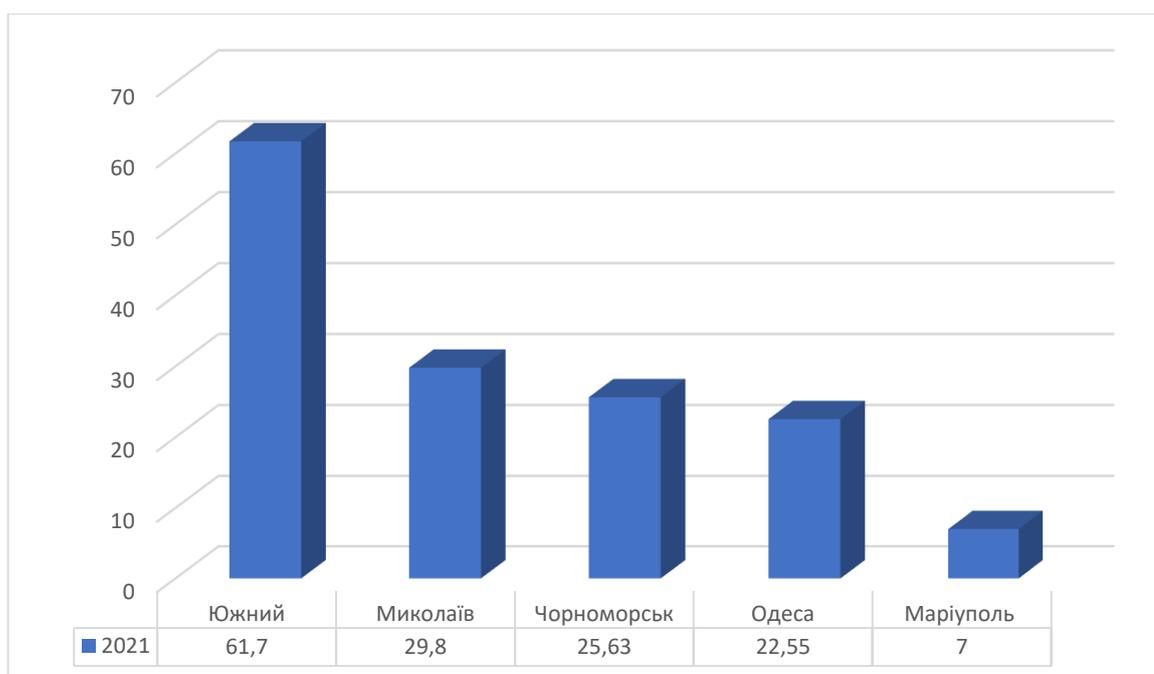


Рис. 2.14. ТОП-5 портів за обсягами перевантаження вантажів в 2021 році,
млн. тон

Джерело: [38]

За підсумками 2020 року морські порти України втратили піввідсотка вантажообігу у порівнянні з показниками 2019 року. За даними аналітиків, обсяг перевалки склав 159,1 млн тон вантажів. Падіння хоч і невелике, але все одно це мінус. У попередні три роки порти показували позитивну динаміку. Так, в 2017 році зростання склало 0,6% до попереднього року, в 2018 - 1,8%, 2019 - 18,5%. Саме 2019 рік був рекордним, як по динаміці зростання, так і за показниками обсягів перевалки за останні вісім років. Тоді термінали обробили 160 млн тон вантажів. Більшою мірою такого значного зростання вдалося досягти завдяки рекордному врожаю зернових в той рік [41].

РОЗДІЛ 3

УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ СТІЙКІСТЮ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

3.1. Комплексна методика оцінки як інструмент управління економічною стійкістю морських портів

В результаті проведеного у роботі дослідження виявлено, що зараз немає чіткої єдиної системи, що дозволяє комплексно і всебічно оцінити економічну стійкість морського порту.

Розроблені вченими-економістами методики є багатокритеріальними, часто мають інтегральний показник, і, крім іншого, не враховують специфіку морського транспорту і не адаптовані до цієї галузі. Особливості ж галузевої діагностики стійкості морського порту виявлено недостатньо повно і під час проведення оцінки виникає низка складнощів. Серед них [17]:

- мінливість уявлень про функціональне призначення роботи морського порту;
- нематеріальний характер продукції морського транспорту;
- проблеми оцінки зовнішніх та внутрішніх факторів впливу на стійкість порту та його результати, оскільки вони тісно пов'язані з функціонуванням супутніх галузей економіки;
- проблеми оцінки стандартних показників роботи портів: відсутня узагальнена статистична база, показники роботи промислових підприємств не збігаються з показниками роботи морського порту, складність агрегування показників;
- труднощі з визначенням складу оціночних критеріїв економічної стійкості, їх градацією для різних рівнів розв'язуваних портом виробничих завдань;

– відсутність загально визнаної національної методики оцінки рівня складових економічної стійкості морських портів, оскільки підходи, які отримали визнання у зарубіжній практиці, не завжди можна застосувати в умовах економіки України, а національні методики, переважно, адаптовані до умов роботи виробничо-промислових підприємств;

– низький рівень методологічної підтримки та відсутність у економістів якісного інструментарію вибору різних варіантів управлінських рішень, які мають ґрунтуватися саме на рівні економічної стійкості.

Проблеми, що виникають при оцінці та діагностиці економічної стійкості морського порту систематизовані у вигляді рис. 3.1.

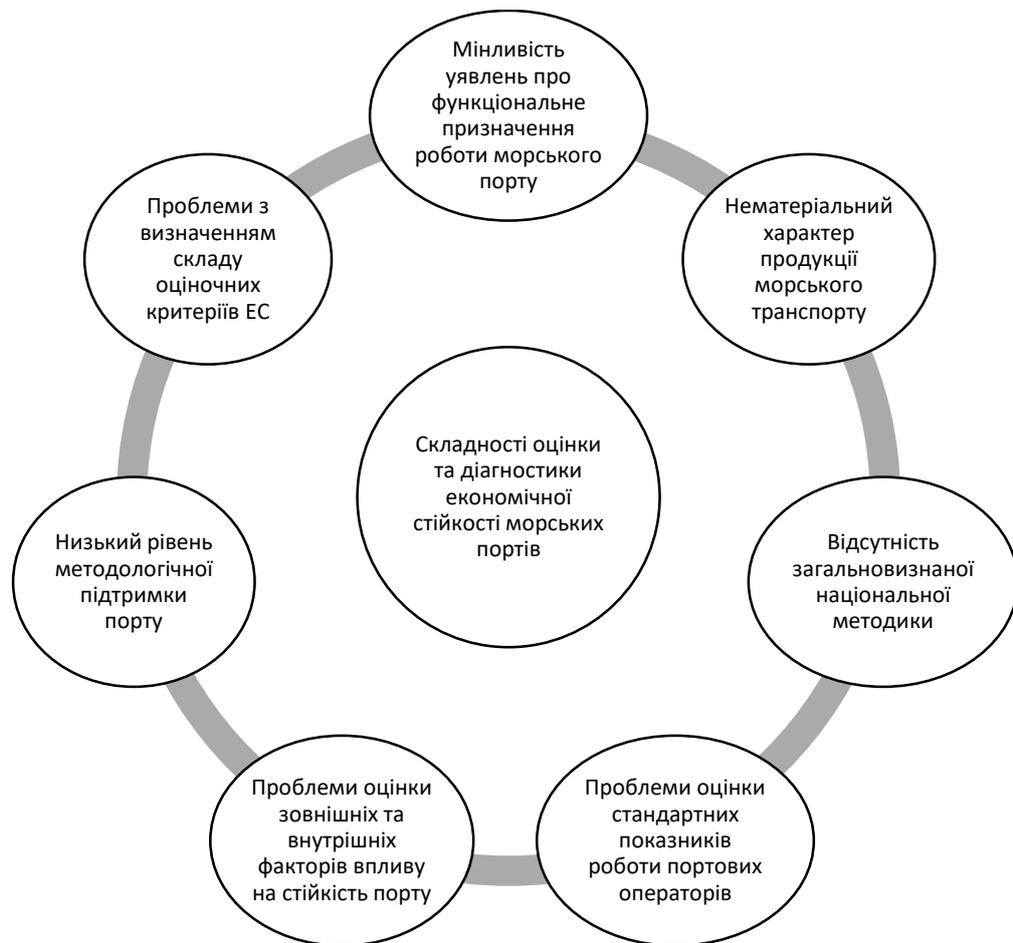


Рис. 3.1. Складності при оцінці та діагностиці економічної стійкості морських портів

Джерело: [12, 17]

У сучасних умовах глобальної нестабільності факторів довкілля потрібен системно-динамічний та інтегрований підхід до оцінки економічної стійкості морського порту. На наш погляд, методика оцінки економічної стійкості морського порту повинна ґрунтуватися на обліку динаміки розвитку підприємства за його ключовими напрямками діяльності та забезпечення збалансованості показників за функціональними складовими економічної стійкості [12].

Алгоритм комплексної оцінки можна представити у виді як на рис. 3.2. [48].

Функціональна складова економічної стійкості – це категорія, що характеризує економічну стійкість господарюючого об'єкта з позиції ефективності виконання ним своїх функцій.

Приймаючи таке визначення, можна стверджувати, що для досягнення та забезпечення економічної стійкості необхідно змінити будь-яку функцію або групу функцій підприємства. Стосовно морського порту пропонуємо виділити такі функціональні компоненти економічної стійкості: виробнича, бізнес-стійкість, ресурсно-технічна, інвестиційна та фінансова стійкість.

Об'єктивна оцінка сталого функціонування підприємства неспроможна базуватися на довільному наборі показників. Їх вибір обумовлюється тим, що ці показники у комплексі визначають загальну стійкість і мають різну значимість для морського порту, з погляду фактичного стану перспективних кінцевих результатів своєї діяльності. Показники, що характеризують сталий розвиток підприємства, повинні входити до стратегічних та поточних планів та доповнювати існуючу систему звітності.

Пропонується використання п'яти груп показників. Здебільшого поодинокі показники є універсальними і багато хто з них відповідає теорії фінансово-економічного аналізу. Поряд із ними доцільно використовувати показники, специфічні для морського порту, зокрема, вантажообіг, коефіцієнт завантаження портових потужностей, операційний та чистий прибуток у розрахунку на тонну вантажу, активи у розрахунку на тонну вантажу.

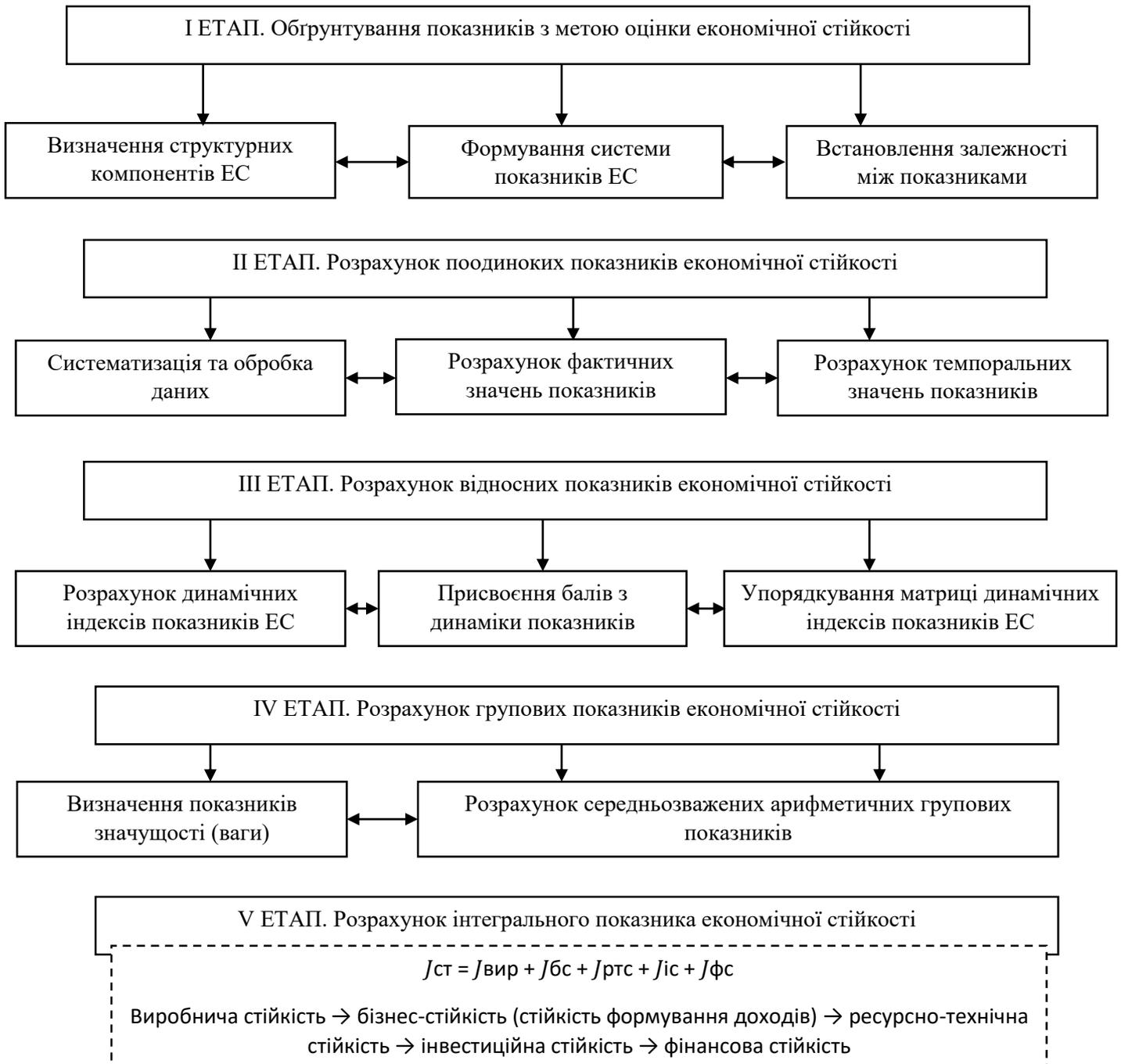


Рис. 3.2. Методика інтегральної оцінки економічної стійкості морського порту

Джерело: [12, 48]

Розрахунок поодиноких показників економічної стійкості. На даному етапі оцінки проводиться розрахунок одиничних показників, що відносяться

до різних груп та відображають стійкість окремих напрямків діяльності морського порту.

Для економіки морського порту, як і будь-якого іншого підприємства, рівень розвитку має першорядне значення. Безперервне зростання та вдосконалення перевантажувального виробництва на базі сучасної техніки та прогресивної технології служать ключовим фактором зростання вантажообігу, засобом підвищення виробничої стійкості та, зрештою, економічної стійкості морського порту. Тому діагностику стійкості економічного зростання слід розпочинати з оцінки вантажообігу.

Вантажообіг виступає центральним умовно-натуральним показником, що характеризує розвиток морського порту, масштаби та географію прохідності через нього вантажів [48].

Під вантажообігом розумітимемо кількість тон різних вантажів, що пройшли через причальний фронт морського порту за певний інтервал часу:

$$\Sigma Q_i = Q_1 + Q_2 + \dots + Q_n, \quad (3.1)$$

де Q_1, Q_2, Q_n – обсяг перевалки 1-го, 2-го ... n-го виду вантажу.

В умовах різкого падіння обсягу перевезень та нестабільності на експортних ринках виникають великі фінансові складнощі щодо впровадження нових ідей та просування стивідорних послуг на ринок.

Складність полягає в освоєнні виробничих потужностей, що вводяться. Тому, з погляду, система показників стійкості виробничого розвитку морського порту має відбивати і його ринкову активність. Показником, що характеризує цю сторону стійкості підприємства, може бути коефіцієнт завантаження портових потужностей. Він показує, чи користуються потужності, що вводяться в експлуатацію, попитом з боку вантажовідправників і вантажоодержувачів. Знаходиться коефіцієнт завантаження портових потужностей шляхом зіставлення фактичного

сумарного вантажообігу по всій номенклатурі вантажів із встановленою потужністю морського порту [46]:

$$k_3 = \sum Qi M \cdot 100, \quad (3.2)$$

де k_3 - коефіцієнт завантаження, %;

$\sum Qi$ – сумарний фактичний вантажообіг, тис. т;

M – встановлена потужність морського порту, тис. т.

Під встановленою потужністю портового оператора розуміється розрахункова пропускна спроможність його комплексів при перевалці однієї чи кількох видів вантажів протягом року. Результативність використання виробничого потенціалу оцінюється за допомогою двох традиційних показників – фондівдачі та продуктивність праці. Об'єкти основних засобів є основою будь-якого виробництва, зокрема перевантажувального. Оцінити рівень використання наявного потенціалу та ефективності використання основних засобів дозволяє показник фондівдачі, який знаходиться за формулою [47]:

$$f_{vid} = B/OC, \quad (3.3)$$

де B - виручка від реалізації портових послуг, тис. у.о.;

OC - середньорічна вартість основних засобів, тис. у.о.

Кількісну характеристику результатів праці відбиває показник продуктивність праці. Він може вимірюватися у вартісних чи натуральних величинах.

На наш погляд, з метою комплексної оцінки стійкості морського порту найбільше застосовується натуральний показник продуктивності праці, оскільки на формування вартісного показника продуктивності праці значний вплив робить рівень тарифних ставок, особливо після введення механізму вільного ціноутворення в морських портах.

Продуктивність праці в натуральній формі відображає кількість тон вантажу, перевантаженого портом протягом року, для одного працівника і розраховується за формулою:

$$P_n = \sum Qi / Ч, \quad (3.4)$$

де Ч – середньооблікова чисельність працівників підприємства, людина.

Ще один показник найбільш повно характеризує виробничі результати роботи морського і відображає його здатність заробляти, це операційний прибуток у розрахунку на одну тону вантажу. Її розрахунок рекомендується проводити за такою формулою:

$$P_{on} = \Pi_{on} / \sum Qi, \quad (3.5)$$

де Π_{on} - операційний прибуток морського порту, тис. у.о.

Операційна (основна) діяльність морського порту – провадження вантажно-розвантажувальної діяльності та надання супутніх послуг, які є головною метою створення підприємства та формують основну частину його доходу. Прибуток від такої діяльності є різницею між формованою виручкою від реалізації та сумарними витратами за звичайними видами діяльності. Таким чином, запропонований до розрахунку відносний показник відображає ефективність вантажно-розвантажувальних операцій морського порту та формується під впливом тарифів на перевалку та питомої собівартості перевалки однієї тони вантажу. Близьким за змістом до нього є показник чистого прибутку на тону вантажу:

$$P_{чп} = \Pi_{ч} / \sum Qi, \quad (3.6)$$

де $\Pi_{ч}$ - чистий прибуток морського порту, тис. у.о.

Цей показник пропонується розраховувати додатково, оскільки на фінансові показники морського порту через встановлення тарифів у доларах значний вплив надає курс валют, а також фінансова політика, що проводиться, результати якої акумулюються у вигляді сальдо інших доходів і витрат [48].

Другий блок показників становлять показники стійкості формування доходів морського порту. На наш погляд, в оцінці стійкості формування доходів морського порту доцільно використовувати відносні коефіцієнти – так звані показники доходності. Вони відображають результативність формування доходної бази та достатність доходів для покриття поточних витрат підприємства. Перший із показників – це дохідність виробництва. Формула її розрахунку має такий вигляд:

$$d_{ep} = B/C, \quad (3.7)$$

де B - виторг від реалізації, тис. у.о.;

C – виробнича собівартість, тис. у.о.

Коефіцієнт дохідності витрат за звичайними видами діяльності розраховується так:

$$d_{ob} = B/P_{ob}, \quad (3.8)$$

де P_{ob} - витрати за звичайними видами діяльності, тис. у.о.

Також визначається коефіцієнт прибутковості сукупних витрат:

$$d_p = D_{ob}/P_{ob}, \quad (3.9)$$

де D_{ob} - загальна величина доходів, тис. у.о.;

P_{ob} - загальна величина витрат, тис. у.о.

Коефіцієнт прибутковості активів, який визначається за формулою:

$$d_{акт} = D_{об}/A, \quad (3.10)$$

де A - середня балансова величина активів, тис. у.о.

На відміну від показників прибутковості, норма прибутку показує, який прибуток підприємство отримує в результаті після відрахування не тільки виробничих витрат, а й процентів за кредитами, результату від зміни валютних курсів, податків та інших доходів та витрат, тобто тих показників, які надають значний вплив на формування підсумкового фінансового результату морського порту у сучасних умовах:

$$n_{нч} = П_ч/B \times 100, \quad (3.11)$$

Для оцінки прогресивності розподілу ресурсів традиційно використовуються показники ресурсоємності. Найважливіший із них – загальна ресурсомісткість, яка розраховується за формулою:

$$r_{заг} = P_{об}/B, \quad (3.12)$$

Зарплато-місткість розраховується з урахуванням соціальних відрахувань:

$$Z_e = ЗОП/B, \quad (3.13)$$

де $ЗОП$ - річні витрати на оплату праці працівників з урахуванням соціальних відрахувань, тис. у.о.

Для розрахунку матеріаломісткості використовується така формула:

$$m_e = MB/B, \quad (3.14)$$

де MB - понесені матеріальні витрати в періоді, тис. у.о.

Оскільки транспортні послуги морського порту не мають матеріального характеру, але при цьому відрізняються підвищеною витратою паливно-енергетичних ресурсів, доцільно розраховувати показник енергоємності [49]:

$$V_e = E/B, \quad (3.15)$$

де E - понесені витрати на оплату енергетичних ресурсів, тис. у.о.

При розрахунку даного показника до енергетичних ресурсів будемо відносити вартість спожитого газу, електроенергії, дизельного палива, бензину, мазуту та інших паливно-енергетичних ресурсів, що витрачаються портальною технікою та портовим господарством.

3.2. Методика оцінки інвестиційної стійкості задля довгострокового розвитку морських портів

В умовах інтенсифікації перевантажувального виробництва, його автоматизації, використання більш досконалого та продуктивного обладнання, необхідності швидко приймати технічні та інші рішення та для великих інвестиційних вкладень морських портів виникає необхідність оцінки інвестиційної стійкості, тобто ефективності заходів, що забезпечують довгостроковий розвиток морського порту.

Інвестиційна стійкість включає в собі як компоненти залучення інвестиції, так й механізми їхнього ефективного розподілу і освоєвання. Для її оцінки пропонується використовувати таку систему показників: портова потужність, активи для тони вантажу, період окупності основних засобів, і навіть частка вантажів, перевантажуваних прогресивними методами.

Показник портової потужності характеризує наявність та розвиток у динаміці виробничого потенціалу портових перевантажувальних потужностей.

Показник активів у розрахунку на тонну перевантаженого вантажу (вантажобігу) дозволяє оцінити, яким обсягом коштів, залучених до господарського обороту, досягається нарощування вантажобігу, тобто доцільність динаміки співвідношення результатів та капіталомісткість стивідорних послуг [49]:

$$A_m = A / \sum Qi, \quad (3.16)$$

Цей показник має важливе значення при оцінці інвестиційної стійкості, оскільки відображає, за рахунок якого обсягу фінансової бази забезпечується перевалка однієї тони вантажу. Проведений раніше аналіз показує, що для різних портів цей показник дуже варіативний, іноді є завищені значення, що передбачають залучення в оборот наднормативних фінансових ресурсів.

Важливим чинником підвищення інвестиційної стійкості є зниження періоду окупності основних засобів. Період їх окупності виявляється у днях і розраховується як окреме від поділу аналізованого періоду днями і задіяних основних засобів для цих цілей, до виручці від реалізації:

$$t_{oc} = 365 \times OC / B, \quad (3.17)$$

При визначенні частки вантажів, перевантажуваних прогресивними методами, слід керуватися тим, що у нинішній час прогресивними методами перевезення вважаються всілякі методи укрупнення вантажних місць – контейнеризація, використання флетів, іншої багато обігової транспортної тари. Тому частка вантажів, що перевантажуються прогресивними методами, визначатиметься часткою вантажів, що перевантажуються укрупненими вантажними місцями. Зважаючи на наявність проблем із ліквідністю та

платоспроможністю у більшій частині портових операторів необхідно тримати на контролі також фінансові показники.

Методологія розрахунку основних показників стійкості фінансового становища морського порту загалом відповідає загальноприйнятим методикам аналізу фінансового становища підприємства міста і ґрунтується на найважливіших відносних показниках автономії та ліквідності [50].

Для стійкості фінансового стану морського порту пропонується використати показники, наведені у табл. 3.1.

Таблиця 3.1

Методологія розрахунку основних показників стійкості фінансового стану морського порту

Показник	Розрахункова формула
Коефіцієнт автономії	Власний капітал / Загальний підсумок балансу
Коефіцієнт забезпеченості	(Власний капітал - Необоротні активи) / Оборотні активи
Коефіцієнт поточної ліквідності	((Кошти + дебіторська заборгованість + ПДВ + запаси + фінансові вкладення + інші оборотні активи) / Короткострокові зобов'язання
Коефіцієнт швидкої ліквідності	(Кошти + дебіторська заборгованість + фінансові вкладення) / Короткострокові зобов'язання
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	Кошти / Короткострокові зобов'язання

Джерело: [51]

Розрахунок динамічних індексів та переведення у відносні величини одиничних показників економічної стійкості. Динамічні індекси характеризують динаміку поодиноких показників економічної стійкості. Їхній розрахунок проводиться за традиційною формулою, що відображає темп економічного зростання:

$$I_i = P_1 / P_0, \quad (3.18)$$

де P_1 - фактичні значення кожного показника у звітному періоді;

P_0 – фактичні значення кожного показника у базисному періоді.

Оскільки всі показники, що розраховуються, розрізняються за своєю економічною сутністю і природою, для переведення в відносні величини одиничних показників використовуємо бальний метод на основі експертних оцінок. Шкала присвоєння балів виглядає так: 2 бали – показник у динаміці покращив значення; 1 бал – показник у динаміці не змінився; 0 балів – показник у динаміці погіршив значення.

Розрахунок групових показників економічної стійкості морського порту. На цьому етапі проводиться розрахунок комплексних характеристик, що відбивають стійкість окремих напрямів господарську діяльність морського порту. Для розрахунку середньозважених арифметичних групових показників пропонується використати метод сум. Переваги даного методу - використання вагових коефіцієнтів дозволяє підвищити точність інтегральної оцінки.

Відповідно до методу сум груповий (як і підсумковий інтегральний) показник визначається підсумовуванням значень показників, помножених на їх вагові коефіцієнти. При цьому використовуються нормовані значення ваг, сума яких повинна дорівнювати одиниці:

$$J_i = \sum_{i=1}^n K_i \cdot a_i \text{ при } \sum_{i=1}^n a_i = 1, \quad (3.19)$$

де K_i - груповий (поодинокий) показник по об'єктах, що оцінюються;

a_i - показник значущості (ваги) i -го групового (одиничного) показника;

n – число групових (поодиноких) показників, $i=1, \dots, n$.

Груповий показник по об'єктах, що оцінюються, K_i визначається на основі бальної оцінки у відносних величинах, присвоєних показнику

експертним методом. Показники значущості (ваги) визначимо одним із експертних методів – методом парних порівнянь. При використанні цього методу спочатку складається квадратна матриця k_{ij} парного порівняння критеріїв, в якій число стовпців і рядків дорівнює кількості параметрів. Далі експерт, використовуючи матрицю попарних порівнянь, здійснює попарне зважування показників, відповідаючи на запитання: Який параметр із двох має найбільший вплив на загальний показник економічної стійкості? Потім він рядково в матриці вказує: У скільки разів "вага" параметра, записаного в рядку i , більше "ваги" параметра, записаного в стовпці j .

У першу чергу слід заповнити осередки таблиці над діагоналлю, що складається зі значень, рівних «1»: у осередки таблиці рядків i та стовпців j над діагоналлю вводяться експертні значення відповідно до шкали. Потім заповнюються осередки таблиці під діагоналлю, в які вводяться значення, що дорівнює зворотній величині значень осередків над діагоналлю, симетрично розташованих по відношенню до діагоналі.

При цьому обов'язковим є дотримання наступної умови:

$$k_{ij} + k_{ji} = 2 \text{ при } i \neq j, \quad (3.20)$$

На останньому етапі обчислюється підсумковий інтегральний показник економічної стійкості морського порту за формулою:

$$J_{ст} = J_{вир} + J_{бс} + J_{рмс} + J_{іс} + J_{фс}, \quad (3.21)$$

У цій формулі передбачається, що це напрями діяльності морського порту рівнозначні для збалансованого сталого розвитку, тому вагові коефіцієнти приймаються рівними одиниці.

3.3. Обґрунтування удосконалення управління економічною стійкістю Одеського морського торговельного порту

Прорахуємо потенційний дохід та прибуток після інвестування у портове обладнання контейнерного терміналу задля розвитку Одеського морського торговельного порту.

Для цього придбаємо:

- порталний кран Liebherr – 2 000 000 \$;
вартість 4 кранів = 8 000 000 \$;
- річстакер Kalmar – 400 000 \$;
вартість 10 річстакерів = 4 000 000 \$.

Початкові витрати мають у собі такі складові:

- витрати на придбання кранів;
- витрати на придбання річстакерів.

TR (total revenue) - сукупний дохід (виручка).

TC (total cost) - загальні витрати [52]:

$$TC = CC + RC \quad (3.22)$$

де TC (total cost) - загальні витрати;

CC (cranes cost) - витрати на придбання кранів;

RC (reach stackers cost) - витрати на придбання річстакерів.

$$TC = 4 \times 2000000 + 10 \times 400000 = 12000000 \$$$

Тобто, початкове інвестування складе 12000000 \$. Додаємо до цієї суми 1000000 \$ на додаткові витрати та технічне обслуговування. Всього = 13000000 \$

Проведемо оцінку інвестиційного проекту. Від його реалізації очікуються наступні грошові потоки:

Таблиця 3.2

Грошові потоки проекту інвестування

Роки	Грошовий потік
1 рік	3500000\$
2 рік	3500000\$
3 рік	3750000\$
4 рік	4000000\$
5 рік	4650000\$
6 рік	4850000\$
7 рік	5100000\$
8 рік	5300000\$

Джерело: [розроблено автором]

Дисконтна ставка = 20%

Для початку розрахуємо показник P_v

$$P_v = \frac{F}{(1+r)^t}, \quad (3.23)$$

де P_v – число, що означає величину запланованої грошової суми, що передбачається отримати через певний відрізок часу при певній дисконтній ставці;

F – запланована грошова сума;

t - відрізок часу (кількість років);

r – дисконтна ставка.

$$P_v = 3500000 / (1 + 0,20)^1 + 3500000 / (1 + 0,20)^2 + 3750000 / (1 + 0,20)^3 + 4000000 / (1 + 0,20)^4 + 4650000 / (1 + 0,20)^5 + 4850000 / (1 + 0,20)^6 + 5100000 / (1+0,20)^7 + 5300000 / (1+0,20)^8 = 15609384 \$$$

Далі вирахуємо NPV [53]:

$$NPV = - I_v + P_v , \quad (3.24)$$

де I_v – інвестиції.

$$NPV = - 13000000 + 15609384 = 2609384 \$$$

Наступною характеристикою інвестиційного проекту є індекс прибутковості:

$$PI = \frac{P_v}{I_v} , \quad (3.25)$$

Розрахунок індексу прибутковості необхідний для оцінки ефективності вкладень в реалізацію бізнес-плану або інвестиційного проекту.

- PI менше 1. У цьому випадку проект вважається неприбутковим і його подальший розгляд не проводиться;

- PI дорівнює 1. Така величина показує, що отриманий прибуток буде дорівнює витратам на реалізацію проекту. Для впровадження проекту в життя необхідна доробка і перегляд основних показників;

- PI більше 1. Проект, індекс прибутковості якого більше одиниці, є перспективним і приймається до розгляду та аналізу;

В даному випадку індекс прибутковості більше за 1, що означає що проект буде прибутковим і підлягає розгляду для реалізації.

Також вирахуємо дисконтований період окупності [52]:

$$T_{\text{окуп}} = \frac{I_v}{\text{ДП}_{\text{дисконт}}} , \quad (3.26)$$

Період окупності - кількість часу, необхідна для покриття витрат на той чи інший проект або для повернення коштів, вкладених підприємством за рахунок коштів, одержаних в результаті основної діяльності по даному проекту.

Повернення інвестиційного капіталу оцінюється на основі грошового потоку:

$$\text{ДП} = \text{EP} + \text{D} , \quad (3.27)$$

де EP (economic profit) - це прибуток, що залишається у підприємства після вирахування всіх витрат, включаючи альтернативні витрати розподілу капіталу власника.

D (depreciation) - процес перенесення за частинами вартості основних засобів та нематеріальних активів за ступенем їх фізичного або морального зносу за собівартістю виробленої продукції (робіт, послуг).

В свою чергу, дисконтований грошовий потік виражається формулою:

$$\text{ДП}_{\text{диск}} = \frac{P_v}{T}, \quad (3.28)$$

де T – кількість років експлуатації об'єкта інвестування на протязі якого очікуються надходження грошових потоків.

$$\text{ДП}_{\text{диск}} = \frac{15609384}{8} = 1951173 \$$$

В свою чергу, період окупності розраховується:

$$T_{\text{окуп}} = \frac{13000000}{1951173} = 6,67 \text{ роки}$$

Тобто, період окупності дорівнює 6,67 роки.

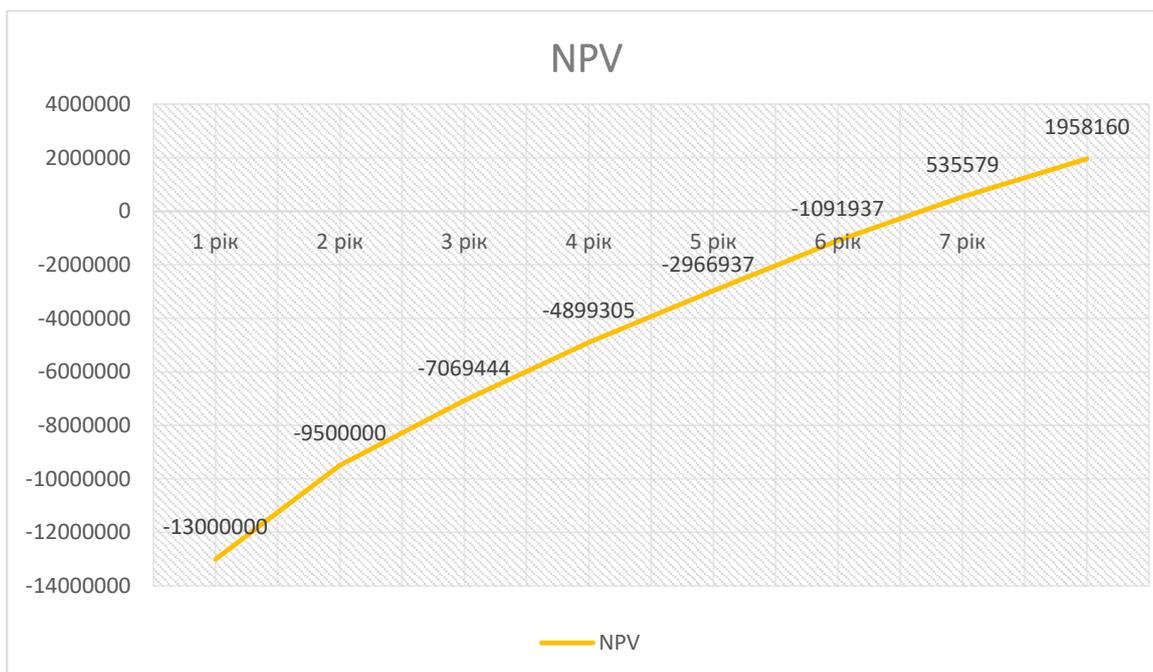


Рис. 3.3. Графік окупності інвестування у контейнерний термінал
Одеського морського торговельного порту

Джерело: [розроблено автором]

За допомогою проведених вище розрахунків можна зробити висновок, що інвестування в оновлення контейнерного терміналу задля стійкого розвитку Одеського морського торговельного порту є вигідним. При інвестуванні 13000000 \$, термін окупності дорівнює 6,67. В даний час морські контейнерні перевезення є одними з найбільш затребуваних для транспортування різних вантажів, не тільки між континентами, а й між країнами. Впровадження контейнерних перевезень призвело до значного прогресу в ефективності роботи морських портів, а відповідно і зниження витрат на вантажно-розвантажувальні операції та саму доставку вантажу. Що, в кінцевому рахунку, призвело до значного прискорення і збільшення торговельних потоків. Походження контейнерних перевезень і їх внесок в логістику зумовлені необхідністю більш економного, зручного та безпечного транспортування вантажів.

ВИСНОВКИ

Багатотрактованість і складність визначення категорії «стійкий розвиток» полягає в тому, що вона складається з двох слів, що взаємовиключають один одного: розвиток як динаміка і стійкість як сталість.

Стойкий розвиток підприємства – це безперервна зміна системи, що призводить до нового стану, що забезпечує досягнення її ключових показників діяльності. Формування механізмів та обґрунтування інструментів забезпечення сталого економічного розвитку підприємства ґрунтується на результатах оцінки рівня його економічної стійкості, однак, розроблені на сьогоднішній день підходи дозволяють дати лише статичну оцінку діяльності підприємства, та не враховують динаміки його розвитку, а також не позбавлені суб'єктивності.

Очевидно, що система діагностики економічної стійкості суб'єктів господарювання повинна будуватися в індивідуальному порядку для окремо взятої галузі з урахуванням факторів, що впливають на неї. Проблеми забезпечення сталого функціонування українських морських портів пов'язані з галузевою особливістю продукції морського транспорту, складністю отримання інформації та високим ступенем впливу факторів довкілля і дуже актуальні, оскільки останніми роками світова економіка регулярно стикалася з великою кількістю ризиків, що, своєю чергою впливало на формування вантажопотоків та показники роботи портів.

Причинно-наслідковий зв'язок між проблемами виробничої та економічної стійкості морських портів України підтверджено проведеним дослідженням: проблеми виробничої стійкості національних портів є наслідком проблем, що історично накопичилися в національній портовій галузі; у свою чергу, вони спричиняють проблеми економічної стійкості окремих портів. Тому дуже важливо використовувати сучасний

інструментарій управління економічною стійкістю окремих суб'єктів господарювання.

У сучасних умовах глобальної нестабільності факторів довкілля потрібен системно-динамічний та інтегрований підхід до оцінки економічної стійкості морського порту. На наш погляд, методика оцінки економічної стійкості порту повинна ґрунтуватися на обліку динаміки розвитку підприємства за його ключовими напрямками діяльності та забезпечення збалансованості показників за всіма функціональними складовими економічної стійкості.

Стосовно морського порту пропонуємо виділити такі функціональні компоненти економічної стійкості: виробнича, бізнес-стійкість (стійкість формування доходів), ресурсно-технічна, інвестиційна та фінансова стійкість.

Алгоритм комплексної оцінки економічної стійкості морського порту України представлений нами у вигляді наступної послідовності:

- 1) вибір та обґрунтування системи показників для оцінки кожної функціональної складової економічної стійкості морського порту;
- 2) розрахунок одиничних показників економічної стійкості за кожною функціональною складовою економічної стійкості;
- 3) розрахунок відносних показників економічної стійкості за кожною функціональною складовою економічної стійкості;
- 4) розрахунок групових показників економічної стійкості за обраними функціональними складовими економічної стійкості;
- 5) розрахунок інтегрального показника економічної стійкості морського порту.

Відповідно до виділених п'яти груп функціональних складових економічної стійкості пропонується аналізувати п'ять груп одиничних показників. Система рекомендованих до розрахунку одиничних показників економічної стійкості налічує 24 різні показники. Частина з них відноситься до загальноприйнятих, що відповідають універсальній теорії фінансово-економічного аналізу (наприклад, фондвіддача, коефіцієнт автономії та ін.),

але поряд з ними пропонуємо використовувати специфічні показники, зокрема, вантажообіг, коефіцієнт завантаження портових потужностей, операційний та чистий прибуток у розрахунку на тонну вантажу, активи в розрахунку на тонну вантажу.

На етапі розрахунку динамічних індексів виконуються дві операції: перша – безпосередньо розрахунок динамічних індексів, друга – їх переведення у відносні величини одиничних показників економічної стійкості.

Динамічні індекси характеризують динаміку поодиноких показників економічної стійкості. Їхній розрахунок проводиться за традиційною формулою, що відображає темп економічного зростання. Оскільки всі показники, що розраховуються, розрізняються за своєю економічною сутністю і природою, для переведення в відносні величини одиничних показників використовуємо бальний метод на основі експертних оцінок.

Для розрахунку групових показників економічної стійкості морського порту запропоновано використати метод сум. Переваги даного методу - використання вагових коефіцієнтів дозволяє підвищити точність інтегральної оцінки. Згідно з цим методом, груповий (як і підсумковий інтегральний) показник визначається підсумовуванням значень показників, помножених на їх вагові коефіцієнти. При цьому використовуються нормовані значення ваг, сума яких повинна дорівнювати одиниці. Показники значущості (ваги) було визначено одним з експертних методів – методом парних порівнянь.

Підсумковий інтегральний показник економічної стійкості морського порту визначається сумарною величиною складових. У цьому передбачається, що всі напрями діяльності порту рівнозначні для збалансованого сталого розвитку, тому вагові коефіцієнти приймаються рівними одиниці.

Таким чином, розроблена авторська методика економічної стійкості морського порту, що ґрунтується на інтегральному критерії оцінки, може стати ефективним інструментом управління господарською діяльністю морського порту України. Динаміка розрахованих групових коефіцієнтів стійкості за різними функціональними складовими діяльності суб'єкта

господарювання дозволить зробити висновки про характер його розвитку за аналізований період. Запропонована методика дає комплексне уявлення про поточний стан та динаміку ефективності господарської діяльності, дозволяє відстежити загрози, що впливають на економічну стійкість та вжити своєчасних заходів щодо їх подолання, створює інформаційну основу для прийняття управлінських рішень та розробки стратегічних планів функціонування морського порту України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Корнієнко, О. П., Кошара, К. А. Організаційно-економічні засади функціонування морських портів України в системі ринку транспортних послуг. *Вісник соціально-економічних досліджень*: Одеса: ОНЕУ. 2017. № 1 (62). С. 84–93. URL: <http://vsed.oneu.edu.ua/collections/2017/62/pdf/84-93.pdf>
2. Ткаченко С.М. Сутність економічної стійкості підприємств та її складові. *Електронне наукове видання «Ефективна економіка»*,. № 5, 2011. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1350>
3. MapMe.Club » Поради » Найбільший порт у світі. URL: <https://mapme.club/poradi/5800-najbilshij-port-u-sviti.html>
4. Кулинич М. Б. Цифрова трансформація вітчизняних підприємств в сучасних умовах. *Економіка, управління та адміністрування*. 2019, (3(89), С. 8–15. URL: [https://doi.org/10.26642/ema-2019-3\(89\)-8-15](https://doi.org/10.26642/ema-2019-3(89)-8-15)
5. Duru O., Galvao C. V., Mileski J., Robles L. T., Gharehgozli A. Розвиток сприятливого способу до port performance assessment. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. 2020. V / 36. 169 - 180p.
7. Кодекс торговельного мореплавства України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/>
8. Національна економіка: навч. посіб. / за заг. ред. Л.С. Шевченко. Харків.: Нац. ун-т «Юрид. акад. України», 2011. 182 с.
9. Габ О. Реалізація стратегії інноваційного розвитку вітчизняних морських портів. *Економічний аналіз*. Тернопіль. 2019. Том 29. № 2. С. 102-110. URL: www.econa.org.ua
10. Краус Н.М. , Краус К.М., Марченко О.В. Цифрова економіка та інноваційнопідприємницький університет крізь призму конкурентоспроможності. *Електронне наукове видання «Ефективна економіка»*, № 3, 2020. URL: <https://www.researchgate.net/profile/Kateryna-Kraus/publication/pdf>

11. Отченашенко О.А. Методичні підходи до оцінювання економічної стійкості підприємства. *Вісник ЖДТУ*. 2011, № 4 (58), С.89-92. URL: <https://www.sworld.com.ua/konfer27/487.pdf>
12. Дем'янченко А.Г. Концепція ефективного управління розвитком морської портової галузі України в ринкових умовах : монографія. Маріуполь: Новий світ, 2014. 359.
13. Сучасні тренди економічного розвитку. Досвід ЄС та практика України : підручник. Київ, Університетська книга, 2021,
14. Мандра В.В. Морський торговельний порт як об'єкт управління. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2017. С.68-70. URL: <http://www.vestnik-econom.mgu.od.ua/journal/2017/27-1-2017/17.pdf>
15. Верлока В.С., Коноваленко М.К., Сиволовська О.В. Стратегічний маркетинг: Навчальний посібник. Харків: УкрДАЗТ, 2007. 289 с. URL: <http://lib.kart.edu.ua/bitstream/.pdf>
16. Лук'яненко О., Нянешук А. Розвиток платформної економіки у глобальному цифровому середовищі . *Міжнародна економічна політика*. 2020. № 1-2 (32-33). С.27-49. URL: http://iejjournal.com/journals/32-33/2020_2_Lukianenko_Niameshchuk.pdf
17. Вініченко І. І., Крючок С. І., Економічна стійкість підприємства та її складові. *Агросвіт*. № 24, 2016. С.15-20. URL: http://www.agrosvit.info/pdf/24_2016/4.pdf
18. Жихарева В.В. Економіка морського транспорту: навч. допомога. Одеса: Астропринт, 2004. – 258 с.
19. Кібік О.М., Жихарева В.В. Формування конкурентних переваг підприємств морського транспорту України. *Економічні інновації*. Випуск 45 2011. С.97-103. URL: <http://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/Kibik.pdf1>
20. Фещур Р. В., Баранівська Х. С. Економічна стійкість підприємства – становлення понятійного базису. URL : <http://confmanagement.kpi.ua/proc/article/view/230474>

21. Авдєєва О.О., Алієва С.С., Нурєєв Р.М. Ринкові трансформації: нові бізнес-моделі, інноваційні технології, практика рішень. *Лондон: видавництво LSP, 2021. - 461 с.*
22. Управління економічною діяльністю судноплавних компаній: монографія / за ред. Н. Т. Примачова. Одеса : НУ«ОМА», 2016. 348 с.
23. Тарасенко С.В. Міжнародний бізнес : Навчальний посібник. 2021. 223 с. URL: <https://essuir.sumdu.edu.ua> ›
24. Телекомунікаційні та інформаційні мережі : підручник. П.П. Воробієнко, Л.А. Нікітюк, П.І. Резніченко. Київ.: САММІТ-Книга, 2010. 708 с. URL: <https://ktpu.kpi.ua/wp-content/uploads/2014/02/Vorobiyenko-P.P.-Telekomunikatsijni-ta-informatsijni-merezhi.pdf>
25. Устенко М. О., Івашкевич В.С. Перспективи розвитку транспортно-логістичних систем України. *Вісник економіки транспорту і промисловості. № 59, 2017. С. 85-90.* URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivi-rozvitku-transportno-logistichnih-sistem-ukrayini>
26. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. *Затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р.* URL : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>
27. Постан М.Я., Савельєва І. В. Метод знаходження рівноважного рішення для портових операторів у конкурентному середовищі типу олігополії. *ТАРП. 2014. №2 (18). С.58-63.*
28. Боримська К.П. Оцінка ефективності інвестиційних проектів в системі контролінгу бізнес-процесів підприємства: проблеми безпеки бізнесу. *Електронне наукове видання «Ефективна економіка», № 5, 2014* URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3065>
29. Кирич Н. Б., Мельник Л. М., Погайдак О. Б. Сталий розвиток суб'єктів господарювання: сутність та фактори впливу (Європейські акценти). *Вісник економічної науки України 2015/№2, С. 151-155*

30. Швиданенко Г.О. Формування бізнес-моделі підприємства : навчальний посібник. Київ : КНЕУ, 2013. 423 с. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/197268606.pdf>
31. Наконечна О.С. Методичні підходи до оцінювання економічної стійкості промислових підприємств. *Економічна наука: практика та досвід* № 6/2015 URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/6_2015/11.pdf
32. Ужва А. М. Комплексна діагностика економічної складової сталого розвитку підприємств у конкурентному середовищі. *Економічний аналіз: зб. наук. праць*. Тернопіль: «Економічна думка», 2017. Том 27 № 3. С. 228-235 URL: <file:///C:/Users/Admin/Downloads/1436-6485-2-PB.pdf>
33. Про Стратегію сталого розвитку України до 2030 року URL: <https://ips.ligazakon.net/document/JH6YF00A?an=332>
34. Гуторов О. І., Ярута М. Ю, Сисоєва С. І. Економіка та організація інноваційної діяльності: Навчальний посібник. Харків: Харківський національний аграрний університет ім. В.В. Докучаєва, 2019. 227 с.
35. Наконечна О.С. Методичні підходи до оцінювання економічної стійкості промислових підприємств. *Економічна наука. Інвестиції: практика та досвід*. № 6/2015. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/6_2015/11.pdf
36. Паранюк Я. Методичні аспекти оцінювання ефективності інноваційних проектів. *Вісник Тернопільського національного економічного університету* № 2, 2018. С. 66-73. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/478225.pdf>
37. Огляд морського транспорту. *Review of Maritime Transport 2023*. URL : <https://unctad.org/en/pages/>
38. Офіційний сайт Адміністрації морських портів. URL : <http://uspa.gov.ua/>
39. Офіційний сайт журналу «Судоходство». URL : <https://sudohodstvo.org/>
40. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/>

41. Офіційний сайт журналу «*Порти України*» URL : <http://portsukraine.com/>
42. Офіційний сайт Port news. URL : <https://portnews.ru/comments/2850/>
43. Центр транспортних стратегій. URL : https://cfts.org.ua/news/2019/01/23/v_2018_godu_obyem_gruzoperevozk_sokrati_1sya_na_2_51321
44. Всі порти та термінали Чорноморсько-Азовського басейну. URL: <http://portsukraine.com/node/>
45. Морські порти світу. URL: <http://www.searates.com>
46. Дем'янченко А. Г. Дослідження ефективності діяльності державних і приватних стивідорів у морських портах України Бізнесінформ № 2 '2016 URL: www.business-inform.net
47. Ситник Н.С., Джиговська Л.І. Методика оцінювання рівня фінансової безпеки підприємства: зміст та функціональні складники. *Причорноморські економічні студії*. Випуск 46-2. 2019 URL: <https://financial.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/10/13.pdf>
48. Башук Г.О. Методичні підходи до оцінки конкурентноспроможності промислової продукції в Україні. *Електронний журнал «Ефективна економіка»* № 9, 2014. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3380>
49. Фісенко О.І. Використання сучасних концепцій маркетингу на формування конкурентних переваг стивідорних компаній у морському порту. *Сучасні проблеми науки й освіти*. 2014. № 6. С. 586
50. Про морські порти України: Закон України // Офіційна Інтернет сторінка Верховної ради України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
51. Hlali A. Seaport Concept and Services Characteristics: Theoretical Test. *The Open Transportation Journal*. 2017. V. 11. P. 120-129.
- 52 Коцко Т.А. Операційний менеджмент: навчальний посібник . Київ: КПІ ім. Ігоря Сікорського, 2019. 120 с.

53. Микитюк П. П., Брич В. Я., Микитюк Ю. І., Труш І. М. Управління проектами: підручник. Тернопіль, 2021. 416 с. URL: <https://sgv.in.ua/off-lifaq/28-otsinka-efektivnosti-investitsij-v-excel-rozrakhunok-npv-pp-dpp-irr-arr-pi>

54. Винников В.В. Економіка підприємства морського транспорту (економіка морських перевезень): підручник. 3-тє вид., перераб. та дод. Одеса: Фенікс, 2011. 944 с

АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота на здобуття освітньо-кваліфікаційного рівня магістр.

В першому розділі розглянуто теоретико-методичні основи економічної стійкості, досліджено особливості формування економічної стійкості морських портів України та визначено методи та механізми управління економічною стійкістю морських портів України.

В другому розділі досліджено сучасний стан світової морської торгівлі, проаналізовано динаміку діяльності морських портів в світі та визначено сучасний стан та динаміку діяльності портів України.

В третьому розділі досліджено комплексну методику оцінки як інструменту управління економічною стійкістю морських портів, сформовано методику оцінки інвестиційної стійкості задля довгострокового розвитку морських портів та обґрунтовано удосконалення управління економічною стійкістю Одеського морського торговельного порту.

Результати даної кваліфікаційної роботи полягають у тому, що висновки і пропозиції дозволяють фахівцям морської портової галузі удосконалити управління економічною стійкістю морських портів України, отримані результати можуть використовуватись у науково-дослідницькій роботі здобувачів вищої освіти.

Ключові слова: стійкий розвиток, морський порт України, система управління стійким розвитком, морські перевезення вантажів.

ANNOTATION

Qualification work for obtaining the master's educational qualification level.

In the first chapter, the theoretical and methodological foundations of economic sustainability are considered, the peculiarities of the formation of economic sustainability of seaports of Ukraine are investigated, and the methods and mechanisms of management of the economic sustainability of seaports of Ukraine are determined.

In the second chapter, the current state of world maritime trade is investigated, the dynamics of seaports in the world are analyzed, and the current state and dynamics of Ukrainian ports are determined.

In the third chapter, a comprehensive assessment methodology as a tool for managing the economic sustainability of seaports was investigated, a methodology for assessing investment sustainability for the long-term development of seaports was formed, and the improvement of economic sustainability management of the Odesa commercial seaport was substantiated.

The results of this qualification work are that the conclusions and suggestions allow specialists of the sea port industry to improve the management of the economic stability of the sea ports of Ukraine, the obtained results can be used in the scientific research work of students of higher education.

Key words: sustainable development, sea port of Ukraine, sustainable development management system, sea transportation of goods.