

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

Кафедра економічної теорії та підприємництва
на морському транспорті

Фалигіна Анастасія Петрівна

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА БАКАЛАВРА
НА ТЕМУ
МЕХАНІЗМ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ
МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РИЗИКУ

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

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

Науковий керівник
к.е.н., доцент
Мезіна Л. В.

Здобувач вищої освіти _____
Науковий керівник _____
Завідуючий кафедрою _____
Нормоконтроль _____

Одеса 2024

ЗАВДАННЯ
на розробку кваліфікаційної роботи бакалавра
за темою:
МЕХАНІЗМ СБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ
МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РИЗИКУ

	Зміст окремих частин дослідження	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета дослідження: дослідження ризиків що впливають на роботу національних морських транспортних підприємств, а також дослідження ефективності та конкурентоспроможності цих компаній.	08.04.24	08.04.24
2	Об'єкт дослідження – є національний ринок транспортних послуг та «Українська національна стивідорна компанія»	10.04.24	10.04.24
3	Предмет дослідження – є визначення основних механізмів збалансованого розвитку підприємства на морському ринку транспортних послуг.	12.04.24	12.04.24
4	ВСТУП	16.04.24	16.04.24
5	РОЗДІЛ 1. КОНЦЕПЦІЯ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	01.05.24	01.05.24
6	РОЗДІЛ 2. ІНФРАСТРУКТУРНІ УМОВИ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ПІДПРИЄМСТВА	10.05.24	10.05.24
7	РОЗДІЛ 3. ОБҐРУНТУВАННЯ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ	20.05.24	20.05.24
8	РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ	25.05.24	25.05.24
9	ВИСНОВКИ	26.05.24	26.05.24
10	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	27.05.24	27.05.24
11	Анотація	29.05.24	29.05.24
12	Формування ілюстративного матеріалу	29.05.24	29.05.24

13	Відгук керівника	14.06.24	14.06.24
14	Рецензування	17.06.24	17.06.24
15	Дата захисту	24.06.24	24.06.24

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедри

ЗМІСТ

	C.
ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. КОНЦЕПЦІЯ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ	
ПІДПРИЄМСТВА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	8
1.1. Резерви і можливості збалансованого розвитку морських транспортних підприємств.....	8
1.2. Критерії ефективного розвитку підприємств морського транспорту	13
1.3. Система обмежень збалансованого розвитку морського транспортного потенціалу.....	19
РОЗДІЛ 2. ІНФРАСТРУКТУРНІ УМОВИ ЗБАЛАНСОВАНОГО	
РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	23
2.1. Загальна характеристика структури світового ринку транспортних послуг	23
2.2. Умови економічної стійкості морських транспортних підприємств в структурі регіонального ринку транспортних послуг	32
2.3. Ринкові обмеження функціонування національних морських транспортних підприємств	37
РОЗДІЛ 3. ОБҐРУНТУВАННЯ СБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ	
МОРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ.....	42
3.1. Оцінка потенційних можливостей розвитку стивідорного бізнесу в Україні	48
3.2. Ресурсна адекватність збалансованого розвитку підприємств морського транспорту в умовах ризику	
РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ	57
4.1. Види аварійних ситуацій та їх класифікація	57

4.2. Закон України про охорону праці. Його роль і значення в забезпеченні охорони праці на морському транспорті	63
4.3. Горючі речовини, їх властивості та класифікація.....	66
ВИСНОВКИ	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	71

ВСТУП

Актуальність теми кваліфікаційної роботи полягає в тому щоб розкрити напрямки та механізми розвитку системи морських транспортних підприємств в умовах ризику. Національні морські підприємства мають великий вплив на економічне становище нашої держави. Для ефективної роботи потрібно враховувати існування значної конкуренції на світовому ринку транспортних послуг.

На сьогоднішній день морські транспортні перевезення є самим оптимальним видом перевезень, в співвідношенні ціни, якості та швидкості доставки вантажу. Кожного дня світовий ринок транспортних послуг здійснює мільйони перевезень. Економічна нестабільність та ризики негативно впливають на транспортні компанії, тому вони розробляють стратегії подальшого успішного розвитку у цих умовах.

Таким чином, дослідження механізмів розвитку морських транспортних підприємств в умовах ризику є дуже важливим, оскільки розкриває напрямки подальшої успішної роботи та функціонування підприємства не тільки в нашій країні, а на світовому ринку загалом.

Метою кваліфікаційна роботи є дослідження ризиків що впливають на роботу національних морських транспортних підприємств, а також дослідження ефективності та конкурентоспроможності цих компаній.

Досягнення мети ставляться такі *основні завдання*:

- дослідити національний та світовий ринок транспортних послуг, та їх взаємодію в сучасних умовах;
- розкрити сутність поняття конкурентоспроможності, ризиків, механізмів морських транспортних підприємств ;
- проаналізувати інфраструктурні умови та вплив сучасних ризиків на підприємства та конкурентоспроможність української стивідорної компанії;

- обґрунтувати сучасне економічне становище України, підвищення та зменшення показників ефективності підприємства;

- запропонувати стратегії збалансованого розвитку підприємств, а також можливі шляхи укріплення конкурентоспроможності на світовому ринку;

- розрахунок та оцінка ефективності національної стивідорної компанії для подальшої розробки методів запобігання збитків.

Об'єктом дослідження є національний ринок транспортних послуг та «Українська національна стивідорна компанія»

Предметом дослідження є визначення основних механізмів збалансованого розвитку підприємства на морському ринку транспортних послуг.

Методи досліджень. У ході досліджень використані методи збору матеріалів через вивчення інформації про об'єкт дослідження, літературних джерел та інтернет ресурсів. Методами аргументування були порівняльні розрахунки, які були зазначені в таблицях.

РОЗДІЛ 1

КОНЦЕПЦІЯ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

1.1. Резерви і можливості збалансованого розвитку морських транспортних підприємств

Морський портовий комплекс є багатофункціональною структурою, яка забезпечує транспортні потреби національної економіки, сприяє міжнародній торгівлі та виконує зобов'язання України як морської держави. Водні перевезення, що здійснюються в морських портах, порівняно з іншими видами транспорту є відносно дешевшими та екологічно чистими, що робить їх конкурентоспроможними у внутрішній та міжнародній торгівлі країни.

До галузі морського транспорту належать підприємства морського порту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, верфі. На території порту є суднобудівні та судноремонтні заводи, а також підприємства зв'язку, промислові та торговельні підприємства, підприємства будівництва та постачання, освіти, охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські та технологічні підприємства, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

Сьогодні морська транспортна система дозріла для збільшення обсягів перевезень, але технічне оснащення з кожним роком погіршується, а інфраструктура руйнується, що віддаляє українські порти від міжнародних транспортних ринків. Вигідне географічне розташування України є стратегічно важливою конкурентною перевагою країни. Однак Україна значно відстає від інших країн за рівнем розвитку транспортної інфраструктури, особливо портової, що негативно впливає на конкурентоспроможність нашої держави, а в умовах жорсткої конкуренції призводить до стрімкого скорочення

транзитних вантажопотоків і загрожує повним витісненням її з міжнародного транспортного ринку. Така ситуація вимагає негайного аналізу та пошуку шляхів оптимізації роботи портів. Зовнішньоторговельна діяльність, яка зумовлена переміщенням товарів через кордони, переважно на великі відстані, значною мірою залежить від інфраструктури та логістичних ланцюгів, що сприяють підвищенню ефективності та зниженню витрат. Враховуючи особливості нашої країни, її території та торговельний потенціал, необхідно дослідити процеси та інфраструктурні об'єкти, необхідні для безпосереднього здійснення зовнішньоторговельної діяльності та, зокрема, визначити роль державної політики у розвитку портового господарства в Україні.

Морський транспорт має свої особливості з точки зору розвитку місця в транспортній системі регіонів країни. Його особлива роль зумовлена насамперед сприятливими фізико-географічними умовами.

Основні функції морського транспорту полягають у наступному: морський транспорт забезпечує міжнародні морські зв'язки країни, що дозволяє підтримувати та розширювати стійкі транспортні маршрути з країнами та регіонами світу, що становлять інтерес для України; дозволяє підтримувати досить високий рівень зайнятості серед місцевого населення; здійснює перевезення вантажів іноземних фрахтувальників, пов'язаних з перевезенням вантажів між іноземними портами.

Здатність забезпечити ефективне використання потенціалу морських портів стала одним з головних завдань нашої економіки. Особливість визначення категорії потенціалу полягає у використанні понять, що характеризують однакові функціональні сфери діяльності підприємства.

Оцінка та розрахунок резервів здійснюється за всіма класифікаційними групами, представленими в таблиці 1.1. Слід виділити дві групи резервів: Організаційні резервні фонди та резерви у виробництві. Свідомо створені запаси, тобто резервні фонди, складаються із запасів палива, матеріалів, запасних частин та невизначеного обладнання.

Організація також має виробничі резерви, тобто резерви зайнятості та фінансові резерви (табл 1.1)

Таблиця 1.1

Характеристика розвитку резервів потенціалу морського порту.

Характерна ознака	Види резервів
За способами виявлення	– явні – приховані
За терміном використання	– поточні – перспективні
За результатами впливу	– зростання обсягу продукції, вантажообігу – вдосконалення асортименту послуг – підвищення інтенсивності вантажно-розвантажувальних робіт – покращення якості обслуговування вантажів – зниження собівартості послуг з перевалки вантажу – підвищення прибутковості послуг
Залежно від джерела відтворення	– зовнішні – внутрішньопортові
За факторами виробництва	– трудові – матеріальні – використання основних фондів
За характером організації	– організаційно-технічні – соціально-економічні
За економічною природою	– екстенсивні – інтенсивні

Джерело: створено автором на базі[4]

Резервні фонди мають цілком конкретне призначення, вони мобільні і можуть бути переміщені з одного виробничого підрозділу до іншого.

Вони також можуть створюватися як певний надлишок ресурсів внаслідок випадкових факторів. Ці резерви можна виміряти і редагувати.

Такі фонди діють як маневрений ресурс, забезпечують гнучкість і безперервність виробництва і повинні мати оптимальний розмір. Вони створюються у зростаючих обсягах для подальшого розширення, прискорення товарообігу або переходу на нову технологію. Друга група - внутрішні резерви.

Внутрішні резерви - це частина ресурсів, які взаємодіють у процесі виробництва і виникають спонтанно в результаті якісної і кількісної варіації між собою, а також видом і обсягом послуг і товарів, що переробляються.

Внутрішні резерви можуть бути явними та неявними. Явні резерви - це інертні ресурси, які можна спостерігати, коли вони входять і виходять з виробничого процесу, і їх навіть можна кількісно оцінити на основі візуальних спостережень і статистичних даних.

Неявні резерви мають прихований характер, коли важко визначити, яка частина ресурсів не працює і в який час, тобто не використовується, але спричиняє збільшення вартості послуг та навантаження і розвантаження суден (збільшення витрат на оплату праці, перевитрати енергії, збільшення споживання тощо).

Можливості як умови досягнення цілей підприємства, і прискорення їх досягнення мають на увазі наявність певного рівня потенціалу підприємства.

Будь-який рівень виробничої системи в ієрархії (порт, дільниця, підприємство, цех, робоче місце) зазвичай включає наступні ресурси: технічні ресурси - доки, портові крани, механізація (характеристики обладнання, інвентарю, основних та допоміжних матеріалів); технологічні ресурси (динамічність технологічних методів, наявність конкурентоспроможних ідей, наукових розробок тощо); людські ресурси (кваліфікація і демографічні характеристики працівників, їх здатність адаптуватися до змін в цілях обслуговування); просторові ресурси (характер сховищ та складів). Кожен з цих видів ресурсів являє собою набір можливостей для досягнення цілей

компанії. Але максимізація потенціалу компанії залежить від використання сучасних інструментів управління. Таким чином, механізм реалізації та розвитку потенціалу підприємства можна визначити через його можливості. Самі можливості, в свою чергу, створюються для досягнення певних цілей порту, які відображаються в показниках економічної діяльності порту за певних умов.

Взаємозв'язок між можливостями морського порту та його цілями в загальному вигляді показано на рис. 1.1. Фінансові ресурси (ліквідність, стан активів, наявність кредитних ліній тощо).

Кожен з цих видів ресурсів являє собою набір можливостей для досягнення цілей компанії.

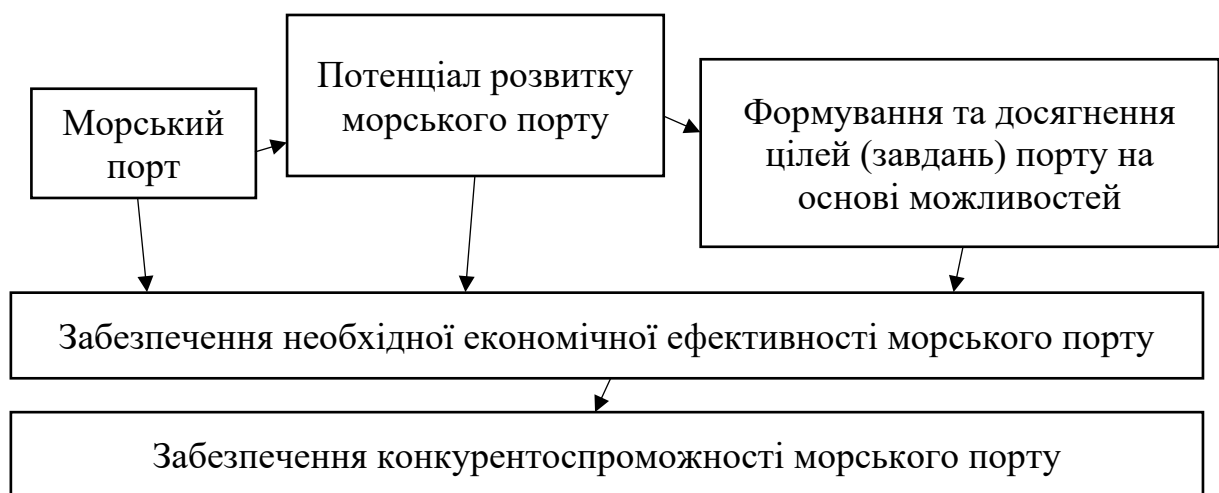


Рис. 1.1. Можливості підприємницького розвитку як загальна сутність підприємницького потенціалу.

Джерело: створено автором на базі [4]

Схема показує взаємозв'язок між можливостями підприємства та його цілями та дозволяє визначити напрямки розвитку морського порту, забезпечення конкурентоспроможності.

1.2. Критерії ефективного розвитку підприємств морського транспорту

Морські порти є невід'ємною частиною транспортно-виробничої інфраструктури країни завдяки їхньому розташуванню на міжнародних транспортних коридорах вони створюють морські шляхи та торгівельні взаємовідносини з іншими країнами. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічної та технічної оснащеності, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність національного транспортного комплексу на світовому ринку.

Загальна протяжність 18 великих морських торговельних портів, 13 з яких знаходяться на території України, становить понад 38 кілометрів [5]. Потужність терміналів та портів становить становить 313.3 млн. т. [5].

З них 11 км відведено для наливних і наливних вантажів, близько 15 км для всіх видів генеральних вантажів, 4,5 км для пасажирських перевезень, 1,5 км для навалочних вантажів і 4 км для додаткових перевезень.

Найважливіші морські торговельні порти України розташовані неподалік один від одного (у північно-західній частині Чорного моря) та від портів Одеси, Чорноморська та Південного. Загалом на них припадає близько 70% загального вантажопотоку українських морських портів. Ці порти мають найкращі морські шляхи (допустима осадка для суден коливається від 11,5 до 14 метрів), тоді як інші порти можуть приймати судна значно меншої осадки [5].

Морська інфраструктура є сполучною ланкою між різними видами транспорту, забезпечує реалізацію національної транспортної політики, сприяє зміцненню міжнародних зв'язків, розвитку зовнішньої і внутрішньої торгівлі, транспортного суверенітету країни. Таким чином, морська інфраструктура — це термін, який використовується для опису сукупності об'єктів, будівель, систем, інженерних і технічних послуг, розташованих у

територіальному просторі, що сприяє морській комерційній діяльності. Сюди входять порти, морські шляхи, пристані, причалита склади, а також стивідори та інші особи, які працюють у докуванні та навантаженні (розвантаженні) вантажів. Так, пропонується включити чинники, що створюють сприятливі умови для розвитку морської інфраструктури, або стандарти конструктивного характеру: зростання обсягів морських перевезень, зі збільшенням інвестицій в інфраструктурі, покращення спостереження за морськими суднами та відповідного управління ризиками; необхідність фінансування заходів з адаптації портової інфраструктури та транспортних ліній до внутрішніх регіонів країн; можливі зміни в маршрутах морського транспорту в результаті появи нових міжнародних каналів або розширення існуючих міжнародних каналів. Національна програма трансформації морської інфраструктури спрямована на автоматизацію та вдосконалення процесу управління транспортом та розвиток. Новітні транспортні технології та невизначена геополітична ситуація впливають на нестабільність логістичних ланцюгів поставок, тому розвиток світової економіки має значний вплив на розвиток транспортної інфраструктури. Транспортна складова є важливим елементом супутніх процесів глобалізації, пов'язаних зі змішуванням ринків і окремих галузей. У сучасних умовах ця інфраструктура є важливою підсистемою транспортної системи в цілому, і цю категорію інфраструктури слід розглядати в нерозривному зв'язку з її господарським призначенням, характером діяльності та виконуваними функціями (рис.1.2)

Основні критерії бувають конструктивного або деструктивного характеру. Від цих критеріїв залежить подальший розвиток морської інфраструктури, політична взаємодія, розвиток нових торгівельних маршрутів, запровадження інноваційних технологій, аналіз подальших грошових затрат на багато іншого.



Рис. 1.2. Критерії розвитку морської інфраструктури.
Джерело: розроблено автором на базі [6]

На сьогодні етапи розвитку глобальної економіки суттєво збільшують роль морської інфраструктури як фактору, що сприяє функціонуванню та впливає на розвиток усієї економіки. Морська інфраструктура набуває одного із найважливіших значень в усьому репродуктивному процесі через використання великої частки вантажу та трудових ресурсів, сприяє подальшому поглибленню міжнародного поділу праці.

На ринок морських перевезень здійснюють вплив такі фактори зовнішнього середовища: економічний стан регіону; політичний стан регіону, держави та світу в цілому; соціокультурне середовище; рівень науково-технічного розвитку; чисельність та склад населення регіону; рівень доходів населення; міжнародні, урядові і неурядові організації; кліматичні та географічні умови регіону.

Економічний стан регіону в першу чергу впливає на вартість ресурсів, якими користується судноплавне підприємство, та на спроможність споживачів купувати певні товари та послуги. Такий вплив зумовлений тим, що уряд, намагаючись згладити наслідки зміни економічного стану, регулює рівень податків, грошову масу та ставку проценту. Будь-які зміни економічного стану можуть по різному впливати на ті або інші судноплавні підприємства регіону: при економічному спаді судноплавні підприємства, що пропонують більш ексклюзивні, дорожчі послуги зазвичай несуть збитки, а ті, що пропонують дешевші послуги – навпаки збільшують прибуток за рахунок збільшення попиту на такі послуги. Водночас з тим, судноплавні підприємства орієнтовані на задоволення первинних потреб споживачів в перевезеннях, наприклад, при відсутності альтернативного сполучення для ділових пасажирів, можуть зовсім не відчувати негативні наслідки погіршення економічного стану в регіоні.

Політичний стан регіону обумовлює певний настрій уряду, адміністрацій, судів, громадських організацій та населення по відношенню до представників бізнесу в тій чи іншій сфері. Таке відношення насамперед виражається через встановлення, зміну або відміну податкових пільг, рівня

податків, окремих вимог до організації діяльності, практики найму працівників, відношення до представників окремих суспільних категорій. Політичний стан може позитивно впливати на розвиток регіонального ринку морських пасажирських перевезень в ситуації, коли метою уряду та суспільства є залучення підприємств до регіонального ринку та розвиток інфраструктури регіону. В такому разі для судноплавного підприємства створюються сприятливі умови діяльності, які можуть виражатись в зниженні податків, встановленні податкових пільг, спрощення умов реєстрації підприємства та його активів, впровадженні системи бюджетного фінансування або умов співробітництва уряду та судноплавних підприємств тощо. В таких умовах вхід на ринок стає простішим, кількість учасників ринку збільшується, що, в свою чергу, підвищує рівень конкурентоспроможності і спонукає судноплавні підприємства більш інтенсивно розвивати свою діяльність. Варто відмітити, що такий вплив можливий при стабільній політичній ситуації в регіоні та в країні в цілому. У випадках, коли політична ситуація є нестабільною, уряд та суспільство не зацікавлені в залученні підприємств та розвитку інфраструктури, на регіональний ринок чиниться негативний вплив.

Умови діяльності підприємств на ринку залишаються без змін або стають несприятливими. Кількість підприємств зменшується, що в деяких випадках провокує виникнення монополії (в разі збереження попиту) або закриття ринку (у разі зменшення або зникнення попиту). Будь-який ринок, та його учасники функціонують в рамках певного соціокультурного середовища. Деякі регіональні ринки існують в межах різних соціокультурних середовищ (наприклад, ринки що діють в межах сусідніх регіонів різних країн). Загальні соціокультурні фактори, такі як: демографічний стан, життєві установки, цінності та традиції впливають на ринок та його учасників. Насамперед такі фактори впливають на попит, трудові відносини, умови праці та рівень заробітної плати. Особливий вплив на життєдіяльність регіонального ринку чинять засоби масової інформації, що є одним із факторів соціокультурного

середовища, які формують уявлення про умови існування ринку, імідж окремих підприємств та їх послуг.

Соціокультурне середовище є одним із факторів, що визначає стратегію судноплавного підприємства на регіональному ринку морських перевезень, обумовлює основи трудових відносин, шляхи просування послуг на ринку. Фактор рівня науково-технічного розвитку є по відношенню до судноплавного підприємства як зовнішнім, так і внутрішнім фактором. Вплив НТР на діяльність судноплавного підприємства найбільше виражається в області автоматизації та інформатизації. Досягнення НТР впливають безпосередньо на ефективність, швидкість старіння активів та послуг, що надаються. Також від рівня НТР залежить вид та об'єм послуг, що бажають отримати споживачі, тобто рівень попиту. По відношенню до регіонального ринку НТР встановлює рівень використання досягнень НТР, швидкість та здатність реакції учасників ринку на нові розробки, які в свою чергу є об'єктом конкуренції. Чим більше такий вплив, тим швидше судноплавне підприємство має реагувати на впровадження наукових досягнень та технічних розробок. Однак, тільки при умові роботи з технологіями високого рівня, підприємство може самостійно впроваджувати

Міжнародні організації відіграють значну роль в організації правової регламентації регіональних та міжнародних морських перевезень. До компетенції міжнародних транспортних організацій входить розробка проектів договорів, підготовка транспортних та техніко-регламентаційних правил перевезень, проформ транспортних договорів та інших документів. Також міжнародні транспортні організації тлумачать діючі угоди, врегульовують суперечення шляхом посередництва та арбітражу. В залежності від організаційної форми можна виділити міжурядові та неурядові транспортні організації. Головним завданням міжурядових транспортних організацій є розробка стратегії міжнародних транспортних зв'язків, їх оптимізація та забезпечення належного виконання міжнародних конвенцій. До компетенції неурядових міжнародних транспортних організацій входить

розгляд організаційних, техніко-юридичних питань транспортної діяльності на ринку транспортних послуг.

Водний транспорт представлено найбільш численними міжнародними організаціями: в сфері морського транспорту діє більш ніж 100 організацій. Їх вплив на розвиток морського пасажирського транспорту досить суттєвий.

Окрім морського транспорту такі організації впливають на розвиток морського права, у тому числі шляхом розробки різних проектів договорів та угод, підготовки регламентів, положень, керівництв, правил перевезень, розробки проформ транспортних документів, якими повинно керуватись та використовувати у своїй діяльності судноплавне підприємство незалежно від регіону, в якому діє.

На діяльність судноплавних підприємств впливають також міжнародні профспілкові федерації та конфедерації, членами яких є окремі державні, регіональні та галузеві профспілки. Основною метою діяльності федерацій та окремих профспілок є: представництво та захист трудових, соціально-економічних прав та інтересів членів профспілок, координація зусиль в сфері захисту колективних прав та інтересів, забезпечення права на працю та належну оплату такої праці, громадський контроль за виконанням умов праці та вимог законодавства про працю. Уряд в умовах ринкової економіки здійснює як непрямий вплив – насамперед через систему оподаткування, державну власність та бюджет, так і прямий – через законодавчі акти.

1.3. Система обмежень збалансованого розвитку морського транспортного потенціалу

В сучасних умовах трансформаційних змін у геополітичній, військовій, політичній та економічній сферах необхідно здійснювати процес забезпечення швидкого виходу із затяжної системної кризи та формування економічної системи, що розвивається, на основі оновлення України. тенденції розвитку.

У структурі морської асамблеї України необхідно віднести компанії, які виконують виробничо-ремонтні роботи та надають логістичні, берегові та посередницькі послуги в морській галузі. (рис. 1.3).

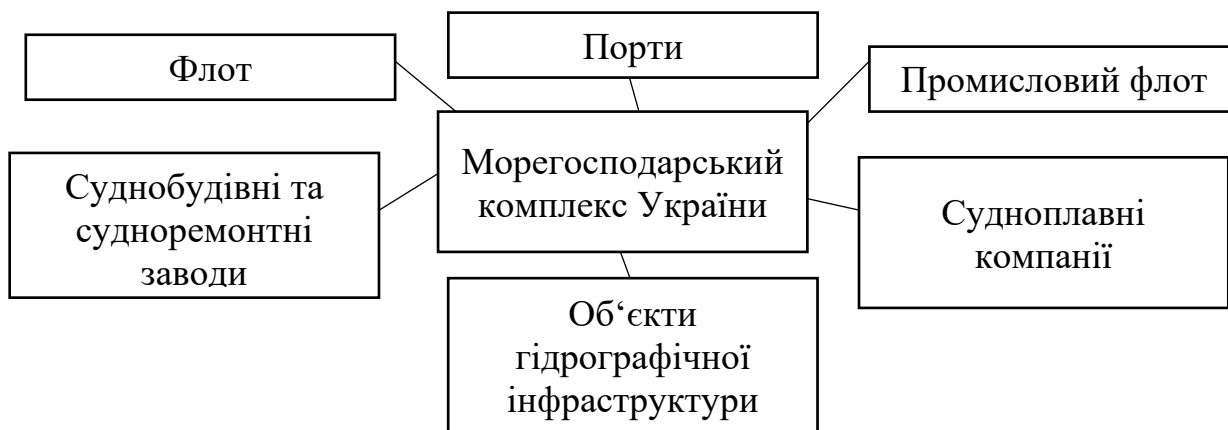


Рис. 1.3. Загальна таблиця морської галузі

Джерело: створено автором

Сучасна геополітична ситуація призвела до різкого скорочення експортних перевезень в Україні. Тенденція останніх років свідчить про постійне зниження обсягів українського експорту.

У 2021 р., обсяг у секторі морських вантажних перевезень, дорівнював 153,3 млн. т. Згідно з прогнозуванням у 2022 році даний показник повинен був сягнути рівня 161,2 млн. т. Беручи до уваги наявні підрахунки наша країна втрачає приблизно 170 млн. дол. США в день через блокаду судноплавства Азовському та Чорному морях. Морські порти України слугували основним способом експорту агропромислових товарів, металургії, мінеральних добрив, продукції хімічної промисловості. У 2021 році ці галузі разом принесли до бюджету країни більше 55 млрд дол. США. Загалом морськими транспортними шляхами здійснювалося близько 70% експорту продукції українського виробництва (приблизно 47 млрд. дол. США), а також велика частина імпорту країни. Експорт чорної металургії, руди та шлаків, а також зерна та олії майже на 100% передбачав використання морського транспорту [6]. Протягом багатьох десятиліть морський транспорт є ключовим гравцем у

світовій транспортній структурі. Щодня у світовому океані курсує понад 6000 суден. Щорічно перевозиться близько 530 млн контейнерів.

Знецінення гривні в та загострення військового конфлікту у 2022 році негативно вплинули на умови роботи експортоорієнтованих компаній та компаній, які гарантують виконання своєї роботи, а це в свою чергу призвело до зменшення обсягів зовнішньої торгівлі в Україні. У 2023 році ситуація на ринку України стабілізувалась, але для подальшого розвитку та відновлення морської інфраструктури та країни загалом, потрібно провести багато робіт різних напрямках.

Основним завданням держави є сприяння розвитку в Україні підприємств із значним експортним потенціалом, які представляють більшість компаній морського, залізничного та інших видів транспорту. Водночас можливості транспортних компаній є одним із вирішальних факторів у процесі реалізації експортної політики держави. Серед інших видів транспорту морський транспорт є одним із пріоритетних наслідків сучасних тенденцій розвитку світової торгівлі та географічного положення країни. Стан компаній морської галузі характеризується дуже низькою конкурентоспроможністю порівняно з іноземними компаніями.

Проблеми розвитку портового господарства: відсутність коштів для фінансування всіх видів робіт; необхідність удосконалення законодавчих актів в Україні; наявність бюрократії та корупції у здійсненні господарської діяльності; незбалансований розвиток транспортної спроможності та інфраструктури на землях загального користування; низький рівень координації транспорту та місцевої влади щодо забезпечення розвитку портової інфраструктури; низька ефективність використання потенціалу наявної зарядної ємності; обмеженість інструментів залучення приватних інвестицій; нерозвинена транспортна інфраструктура в морських портах і водоймах; невідповідний рівень і неоднорідна глибина в окремих випусках; повільне оновлення основних засобів та невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам; втрата транзитних вантажопотоків з національних портів,

їх перенаправлення в порти країн Балтії, Польщі, Румунії та Німеччини; незавершені процедури митного оформлення та високі корупційні ризики; недостатній рівень впровадження систем електронного обліку товарів та незавершеність тарифної політики в наданні послуг; недостатній рівень якості обслуговування; відсутність повноцінно функціонуючих вільних економічних зон та індустріальних парків у морських портах; неналежний рівень кібербезпеки в морських портах; неможливість повноцінного вдосконалення діяльності державних установ у морській галузі через високий рівень витрат на утримання об'єктів соціальної інфраструктури; низький рівень участі місцевої влади в процесі розвитку морських портів регіону; надмірне податкове навантаження на портові збори; відсутність сформульованої політики щодо забезпечення соціальних гарантій та оздоровлення працівників промисловості на тлі посилення інтенсифікації та автоматизації виробничих процесів.

Отже, поточна ситуація та тенденції функціонування морського комплексу в Україні свідчать про зниження конкурентоспроможності компаній морської галузі через стагнацію виробничих потужностей та втрату частки транспортного ринку, зменшення потенційних можливостей розвитку промисловості через загострення кризових явищ та відсутність комплексних програм підтримки морської галузі, втрату лідерства в обслуговуванні експортно-імпортних вантажопотоків, застарілу портову інфраструктуру, відсутність спеціалізованих терміналів, скорочення науково-дослідних робіт, відсутність стимулів та стимулів програми для морських працівників тощо.

РОЗДІЛ 2

ІНФРАСТРУКТУРНІ УМОВИ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

2.1. Загальна характеристика структури світового ринку транспортних послуг

Поява різних за статусом підприємств (перевізники, комерційні посередники тощо), що належать до різних форм власності (державної, акціонерної, приватної, змішаної тощо), створює сприятливі умови для творчості та діяльності. Ринок транспортних послуг стає предметом дослідження.

Ринок послуг існує в гармонії з ринком товарів і є одним із його видів, що розвивається в рамках загальних законів ринкової економіки і підпорядковується цим законам. Водночас він має низку особливостей, які вимагають особливого підходу до комерційно-маркетингової діяльності, спрямованої на задоволення попиту на послуги.

Основні характеристики ринку послуг включають: високий ступінь диференціації між послугами (пов'язаний з диверсифікацією, коригуванням і адаптацією попиту на всі послуги); високий динамізм ринкових операцій. регіональний поділ; висока чутливість до змін ринкової ситуації.

Ринок перевезень є монопольним, тобто представницьким. Є багато видів транспорту та велика кількість споживачів його послуг. На цих ринках домінує взаємодія, а не конкуренція між різними транспортними засобами. Висока капіталомісткість транспортних ресурсів, особливо постійних пристроїв (залізниці, порти автомобільні дороги, трубопроводи,) і неможливість гнучкого маневрування в просторі і часі обмежують використання ринкових механізмів на транспортному ринку. Транспорт

потребує державного регулювання цього транспортного комплексу з урахуванням національних інтересів

Ринок транспортних продуктів все ще перебуває на початковій стадії з чітко визначеними зрушеннями, що характеризують цей етап, і невизначеністю щодо його розвитку. Характер і динаміка цих процесів значною мірою залежать від структури системи.

У свою чергу, структура транспортного ринку включає два основних взаємодіючих суб'єкти: транспортну систему та споживача транспортної продукції – відправника та адресата (рис 2.1). Особливості поведінки цих суб'єктів у тих чи інших ситуаціях визначають стан системи та тип і структуру моделі, що описує цей стан.

Стратегія поведінки людей підпорядкована головній меті - завоювання найбільш вигідних позицій на ринку перевезень.

Для споживача транспортних послуг це означає скорочення транспортних витрат, забезпечення доступності транспорту в будь-який час, а також збереження і доставку вантажу вчасно.

Сама транспортна компанія не має права затримувати виконання транспортної послуги. Для транспортної системи важливо зберегти або завоювати найбільш вигідну стратегічну позицію порівняно з конкурентами та залучити найбільшу кількість вантажів для перевезення. З цієї причини встановлюються конкурентні тарифи та гарантується високий рівень сервісу під час виконання транспортних послуг. Результатом реалізації цієї стратегії є отримання максимального доходу та відповідного прибутку.

Важливою умовою побудови взаємовідносин між людьми в конкурентному транспортному середовищі є досягнення принципу компромісу, збалансування їх економічних інтересів і по можливості встановлення партнерських відносин. Такий компроміс дозволяє впливати на всі теми транспортного ринку. Знаходження точок рівноваги є одним із завдань побудови моделей поведінки. На основі цього принципу побудовано багато моделей поведінки транспорту та його споживача в ринковому

середовищі. Проте не завжди вдається досягти партнерства у відносинах між окремими видами транспорту, а також між транспортною системою та споживачами транспортної продукції. Ще більш вигідною є можливість отримання одностороннього впливу при ігноруванні економічних інтересів потенційного конкурента.

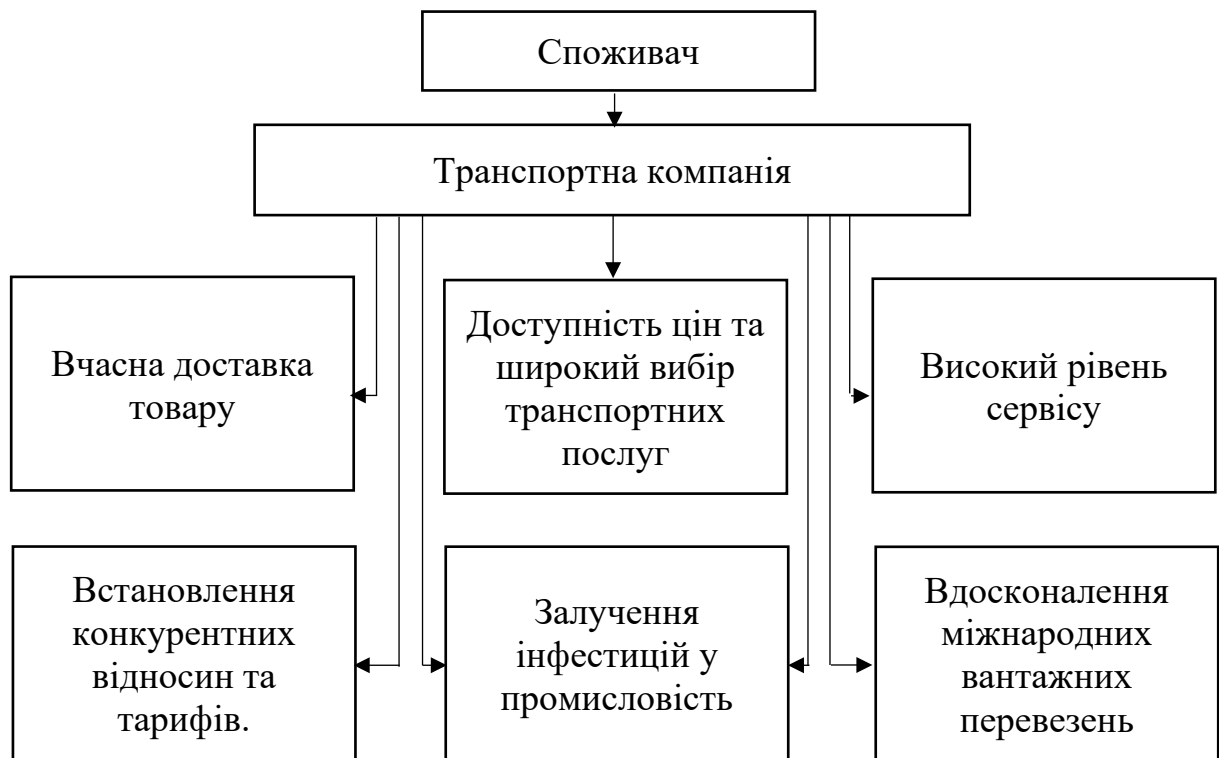


Рис. 2.1. Структура зв'язку між споживачем та компанією на світовому ринку транспортних послуг.

Джерело: створено автором

Така ситуація на ринку перевезень породжує конфліктні та ворожі відносини між його суб'єктами. Конкурентне середовище насичене безліччю різноманітних конфліктних ситуацій. Щоб досягти успіху в невпинній конкуренції, опоненти беруть участь у певній формі змагання. Вони використовують свої фінансові ресурси для реклами та обслуговування, вивчають тактичні та стратегічні дії конкурентів у надії, що ці витрати окупляться в майбутньому.

Перед виробником продукції, в тому числі транспортної, постає завдання вибору найкращої комбінації для виробництва двох видів взаємозамінних виробів певних розмірів. При вирішенні такої задачі знаходження точки рівноваги, яка відображає компроміс між задоволенням попиту покупця та його бюджетними обмеженнями, необхідно також враховувати виробничі можливості підприємства. Для транспортування ці обмеження виражаються пропускнуою спроможністю транспортної системи — потужністю та пропускнуою здатністю передачі.

Через велику протяжність українських автомобільних доріг їх ремонт та утримання потребує постійного фінансування. Лише третина автошляхів країни відповідає нормам. Багато нарікань у транспортних компаній викликає якість дорожнього покриття. Як наслідок, сьогодні швидкий знос транспортного парку становить близько 50% (за оцінками Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України та Міністерства інфраструктури України)[7]. Окрім переоснащення автопарку, не всі транспортні компанії використовують програмні продукти електронної логістики та сучасні цифрові пристрої, які дозволяють підвищити якість транспортного обслуговування та загальну ефективність роботи. Виходом із цієї ситуації для транспортних компаній є залучення інвестицій у промисловість, як приватних, так і державних, а також створення та запуск державних фінансових програм, які дозволяють підприємствам здійснювати технологічне оновлення технопарку.

Однією з головних проблем міжнародних транспортних коридорів є тривалий термін митного оформлення вантажів і відсутність прибутку від транспортування.

Вирішити цю проблему можна шляхом вдосконалення міжнародних вантажних перевезень шляхом прискорення митних процедур у пунктах пропуску. Попереднє повідомлення — процедура надання інформації про товари та транспортні засоби до їх фактичного прибуття на митну територію.

Метою цієї процедури є проведення попередньої перевірки певної інформації, а також скорочення часу оформлення товарів на кордоні.

Не менш важливою проблемою є те, що поточна попередня інформація не аналізується автоматично державною системою управління ризиками, а її результати не повідомляються митній службі в пункті пропуску.

Українським транспортникам у нинішніх ринкових умовах, коли більшість галузей економіки країни постраждали від економічної кризи та санкцій повинна зробити для досягнення своїх цілей багато заходів. Готових рішень немає, але є тенденції ринку, досвід українських та іноземних авіакомпаній. Незважаючи на економічну кризу, галузь та попит на транспортно-логістичні послуги зростає та має позитивні перспективи розвитку. Головним завданням учасників ринку є швидка адаптація до мінливих умов у галузі, чутливість до нових тенденцій та відповідність їм, а також спільними зусиллями вирішення існуючих проблем у сфері транспорту (зміна законодавчої бази).

Незалежним перевізникам необхідно: розвивати комплексні логістичні послуги, які включають різні види перевезень, навіть в межах однієї категорії; Впровадження інформаційних та цифрових технологій, використання електронних логістичних програм, що сприяють зниженню витрат; підвищення якості та розширення кількості послуг, що надаються на всіх видах транспорту (наприклад, надання послуг з перевезення вантажів, надання персоналу для розвантаження/навантаження); інвестувати в навчання своїх спеціалістів (в залежності від стилю водіння водія, також економія палива за одну поїздку може досягати 10%); пропозиція програм лояльності серед бізнес-клієнтів; створювання партнерських відносини з конкурентами; Це далеко не повний перелік кроків, які перевізник може зробити, щоб зберегти та покращити свої позиції на ринку.

Перспективи розвитку транспорту в світі характеризуються, зокрема, таким: інтенсивне вдосконалення функцій управління; створення та впровадження автоматизованих систем управління дозволить на більш

високому рівні вирішувати завдання управління транспортними засобами та їх потоками, а також завдання забезпечення екологічної безпеки та чистоти. При цьому функція планування складатиметься з розробки інформаційних технологій на основі принципів логістики, забезпечення їх засобами збору обробки, інформації, передачі, відображення, аналізу та обґрунтування рішень. У міжнародній світовій практиці існує прагнення не будувати додаткові транспортні зв'язки (наприклад, багаторівневі перехрестя, які створюють інформаційно-психологічне навантаження на учасників дорожнього руху та об'єкти обслуговування), а більш ефективно використовувати існуючу інфраструктуру за рахунок ефективного управління транспортні потоки. Для цього в Україні активно створюються інтелектуальні транспортні системи, які використовують інноваційні розробки з моделювання транспортних систем та автоматизованої організації транспортних потоків, забезпечуючи кінцевим користувачам більшу інформативність та безпеку, а також якісно підвищуючи рівень взаємодії. Кількість учасників руху порівняно з традиційними транспортними системами. В інтелектуальних транспортних системах можуть застосовуватися методи прогнозування на основі моделювання та попередньо накопиченої інформації.

Обсяг глобальної торгівлі, який ми спостерігаємо сьогодні, а також створення великих транснаціональних корпорацій передбачає швидке переміщення товарів і ресурсів між різними країнами. Глобальний транспортний комплекс, з'єднуючи виробників із споживачами товарів і сировини, забезпечує ефективне функціонування ринкової економіки. Наприклад, за статистикою Світового банку, світовий ринок транспортних послуг оцінюється в понад 2200 мільярдів доларів США. Ринок транспортних послуг є самостійною сферою світової економіки. Відповідно до прийнятої класифікації до основних секторів цього ринку відносяться: перевезення вантажів, менеджмент, логістика та транспортні послуги. Основними

факторами, що сприяють подальшому розвитку ринку транспортних послуг, є зростання вантажообігу та конкуренція між виробниками продукції.

Сьогодні світовий ринок транспортних послуг включає наступних учасників, які тісно взаємодіють між собою (рис.2.2)

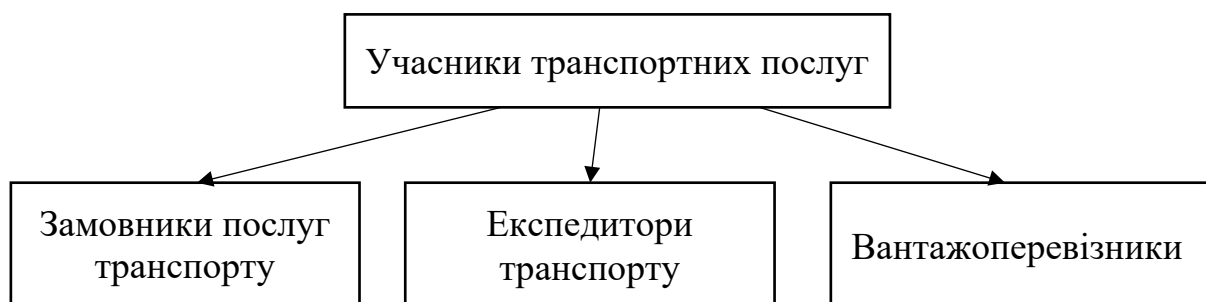


Рис. 2.2. Учасники транспортних послуг
Джерело: розроблено автором

Відмінною рисою світового ринку транспортних послуг є висока конкуренція між судноплавними, логістичними та транспортними компаніями. Завдяки конкуренції якість транспортних послуг підтримується на високому рівні.

Важливим елементом цього є надання бездоганних транспортних послуг: професійне обслуговування, привабливі умови для клієнтів;

Система знижок, гарантій, страхування - все це разом сприяє створенню довірчих відносин і націлене на довгострокову співпрацю. Глобальний ринок ефективних транспортних послуг є основою сучасного бізнесу. Незважаючи на те, що багато компаній мають власний автопарк, обійтися без послуг спеціалізованих транспортних компаній практично неможливо. Транспортні послуги не обмежуються власне транспортуванням вантажів. Велике значення мають професійно оформлені документи, ідеально спланований маршрут доставки вантажу, правильно підібраний транспорт і досвідчений експедитор. Усі ці фактори у своїй сукупності сприяють тому, що більшість підприємств користуються послугами транспортно-логістичних компаній.

Наявність великої кількості інформації про світовий ринок вантажних перевезень ускладнює прийняття правильного рішення. Основні завдання в галузі розвитку міжнародних перевезень подані на рис. 2.3. Одним із важливих напрямів інноваційного розвитку та застосування сучасних технологій у сфері перевезень є забезпечення інформацією про транспортні операції, у тому числі: стимулювання створення та розвитку об'єднань експедиторів та перевізників, баз даних операторів та послуг, які вони надають; створити єдину базу даних про напрямки та стан магістралей, маршрути проїзду та пересадки в місті; впровадження системи супутникової навігації.

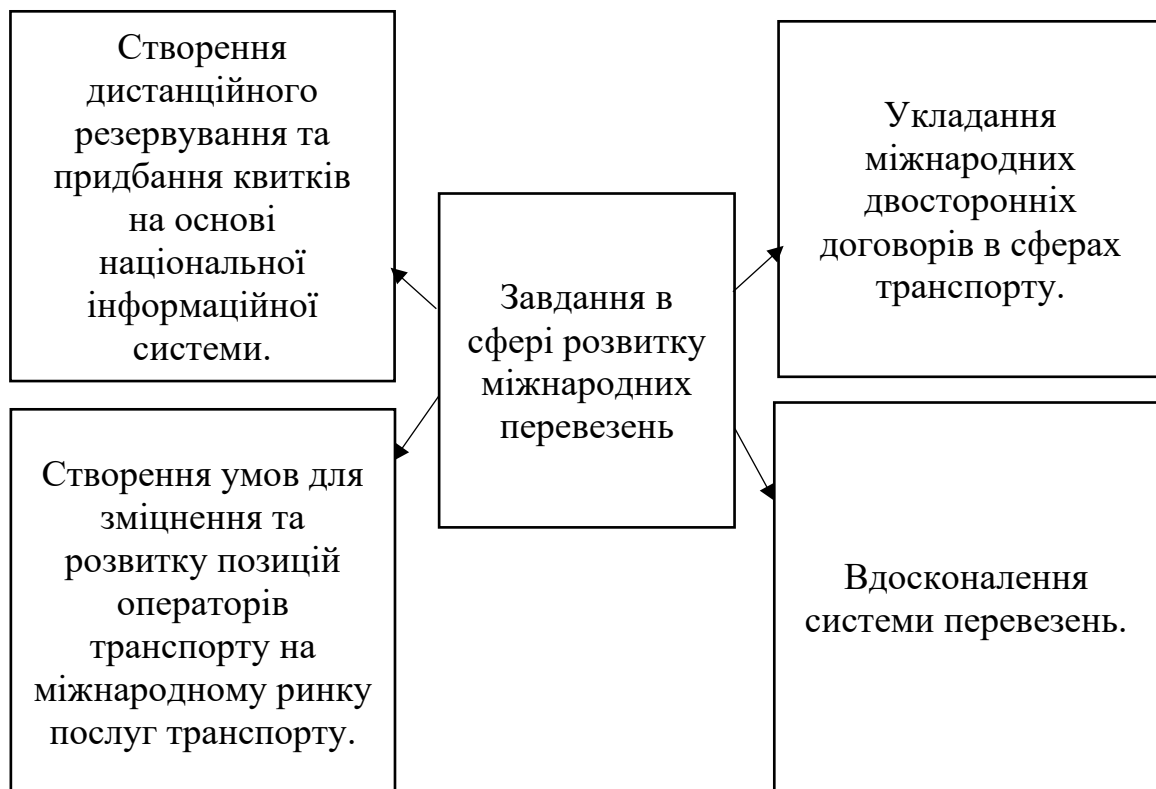


Рис. 2.3. Завдання в сфері розвитку міжнародних перевезень
Джерело: створено автором на базі [8]

Сьогодні транспортно-логістичний ринок, як і інші галузі економіки України, переживає непрості часи. Зменшення вантажопотоків стало наслідком падіння виробництва в більшості галузей економіки, в результаті чого почала значними темпами зростати конкуренція між різними видами транспорту. У нових економічних умовах клієнти-експедитори все більше

пред'являють вимоги до рівня транспортно-логістичних витрат і якості послуг, що надаються логістичним оператором.

Незважаючи на загальний спад на транспортно-логістичному ринку, зниження обсягів сектору доставки пошти не спостерігається. Навпаки, спостерігається невелике зростання на 20-25% порівняно з аналогічним періодом минулого року. У зв'язку із загальним зниженням обсягів продажів і зменшенням відвантажень товарів відправники вважають за краще доставляти товари невеликими партіями. Статистика вантажообігу за 2019-2023 рік показує що морські порти мають різний обсяг перевезень(рис.2.4)



Рис. 2.4. Статистика морських вантажних перевезень 2020-2024 р.

Джерело: створено автором на базі [17]

У 2019 році кількість перевезених вантажів становила - 160 млн. т. У 2020 році показник становить - 159 млн.т., у 2021 році показник трохи впав - 153 млн. т. Аналізуючи ці три роки, та пандемію Covid-19, можна зробити висновок, що Україна впоралась з цією ситуацією та кількість перевезеного вантажу майже не змінилась. Порівнюючи ситуацію 2020-2021 року, можна сказати що морська транспортна система знаходилась на одному рівні,

оскільки пандемія почалась у березні 2020 року(до цього моменту порт працював у звичайному режимі).

2022 рік повинен був стати роком розвитку для морської інфраструктури України, оскільки пандемія почала зменшатись. Початок 2022 року для України був позитивним, наприклад морський порт «Південний» в січні, до початку повномасштабного вторгнення збільшив вантажообіг на 39,5% до 5,105 млн т.[18 19

Після повномасштабного вторгнення на територію України, держава була вимушена закрити порти, оскільки був великий ризик піратства з боку країни агресора та морський простір був замінований. Але з мертвої точки вдалось зсунутись після «зернової ініціативи» 18 березня 2022 року, яка дала змогу розблокувати порти Одеси.

2.2. Умови економічної стійкості морських транспортних підприємств в структурі регіонального ринку транспортних послуг

Одна з найбільших та значиміших підсистем регіональної економіки є ринок транспортних послуг. При умовах конкуренції на регіональних ринках транспортних послуг збільшується тиск з боку: операторів транспорту та логістики; підвищення вимог з боку споживачів до якості транспортування вантажів та обслуговування; вимоги споживачі щодо збереження та термінів доставки. Постійний розвиток морських транспортних є гарантією вільного переміщення товарів в умовах єдності економічного простору країни, також забезпечення національної безпеки та цілісності держави. Враховуючи регіональну специфіку розвитку транспорту, можна зазначити, що формування ефективного регіонального ринку транспортних послуг стало одним з найважливіших напрямів в умовах сучасних трансформацій, розвитку інновацій та економічної самостійності регіонів: трансформується механізм

управління транспортною галуззю, підвищуються вимоги до інструментів та методів управління регіональним ринком транспортних послуг.

Кожне окреме судноплавне підприємство має визначений правовий статус, який визначає межі діяльності та принцип оподаткування. В різних регіонах, особливо тих, що територіально відносяться до різних держав можуть діяти дещо різні нормативно-правові акти, однак деякі елементи є загальними для всіх: виконання вимог безпеки життя та праці, виконання вимог безпеки судноплавства та рятування на воді, страхування життя та відповідальності, виконання вимог міжнародних організацій в сфері морського транспорту, права та обов'язки перевізника та пасажирів, захист прав пасажирів, як споживачів послуг.

До основних внутрішніх факторів регіонального ринку можна віднести: споживачів; постачальників; підприємства; потенційні конкуренти; послуги-замінники. Поведінка споживачів на ринку визначається як дії, які безпосередньо пов'язані з отриманням, споживанням та розпорядженням товару або послуги, включаючи процеси прийняття рішень, що передують таким діям або слідує після них. Відмінною рисою споживачів в сфері транспорту є те, що споживачі формують пасажиропотоки, напрямок, кількісний та якісний склад яких суттєво обумовлює технічні характеристики виробничих активів судноплавного підприємства: техніко-експлуатаційні характеристики флоту; умови організації перевезень пасажирів: розробка схеми маршруту перевезення, складання розкладу, визначення тарифів тощо.

Реакція на конкуренцію формує внутрішні фактори судноплавного підприємства, такі як: стратегія, умови праці та її оплата, характер відносин з працівниками та клієнтами. Конкуренція на регіональному ринку в деяких випадках може приводити до укладання різноманітних угод між підприємствами-конкурентами, як по розподілу ринку, так і по створенню кооперацій.

Послугами-замінниками є такі послуги, що за своїми ознаками схожі, але мають ряд недоліків або переваг у порівнянні з первинною послугою.

Особливістю послуг-замінників є те, що ціни на такі послуги взаємозв'язані: при збільшенні ціни на послугу, зростає попит на послуги-замінники такої.

Економічна стійкість - комплексна здатність системи реагувати та протистояти впливу негативних факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, зберігаючи свою динаміку функціонування та внутрішню структуру, що сприяє досягненню основних цілей функціонування та розвитку підприємства. Економічна стійкість має декілька складових, за якими можна аналізувати діяльність підприємства (рис 2.5).

Фінансова стійкість підприємства свідчить про перевищення зазначених доходів над витратами, формує умови для легкого маневрування грошовими коштами підприємства шляхом їх ефективного використання. Отже, фінансова стійкість формується в процесі виробничо-господарської діяльності і є першою складовою економічної стійкості організації. Стійкість фінансової складової - це ефективність використання основного та оборотного капіталу, збереження кредитоспроможності та платоспроможності. Отже, організація повинна мати такий стан фінансових ресурсів, щоб мати можливість здійснювати безперервний процес виробництва та реалізації продукції, а також мати можливість інвестувати в розширення та оновлення виробництва. Фінансовий звіт 2020-2023 року підприємства «Одеський морський торговельний порт» показано в табл .2.1

За даними таблиці можна проаналізувати діяльність порту, його фінанси та визначити перспективи подальшого розвитку. На рисунку показано фінансові результати кожного року (2020-2023), а також: результати доходу з активу та пасиву за рік; рух коштів в інвестиційній діяльності; чистий прибуток від реалізації товару, послуг, тощо.

Таблиця 2.1

Фінансовий звіт «Одеський морський торгівельний порт» 2020-2023

Рік:	Фінансові рух коштів активу та пасиву(од. вим. грн.)	Рух коштів в інвестиції (од. вим. грн.)	Чистий прибуток від реалізації(од. вим. грн.)
2020	2.629.963	-16.193	251.900
2021	2.600.380	-19.514	231.658
2022	2.709.897	4.990	212.383
2023	2.721.423	-24 509.00	245.552

Джерело: створено автором на базі [20]

Аналізуючи фінансову стійкість цього підприємства, можна сказати, що рух коштів в середині компанії залишався майже не змінним. Результат інвестицій давав позитивний результат у 2022 році. Чистий прибуток набирав стрімкості та падав у 2021 та 2022 роках, через пандемію та повномасштабне воєнне вторгнення в Україну. У 2023 підприємство трохи підняла дохід, але для подальшого розвитку та прибутку потрібен вільний морський простір, збільшити об'єм перевезень, тощо.

Організаційна складова відображає стабільність внутрішньої організації компанії. Якщо система управління та розподіл повноважень щодо прийняття рішень здатні швидко реагувати на зміни у зовнішньому та внутрішньому середовищі, організаційну структуру можна вважати стабільною. Основним завданням організації є забезпечення стійкості управління структурою та її трансформацій.

Складова людського капіталу забезпечує економічну стійкість завдяки кваліфікованій та ефективній праці. Зокрема, зниження ефективності виробничого процесу, спричинене звільненням працівників, може бути компенсоване ефективним функціонуванням організаційної структури

підприємства, що дозволяє перерозподілити посадові обов'язки дозволяє перерозподілити посадові обов'язки.

Стійкість підприємства за конкурентоспроможністю характеризується збільшенням обсягів продажів, розширенням ринку та мережі збуту. Зростання стійкості за конкурентоспроможністю характеризує здатність підприємства забезпечити найкращий механізм ціноутворення продукції, що дозволяє з максимальною результативністю планувати постійний рівень прибутку, що становить цінову складову стійкості, сутність якої полягає у двох істотних аспектах: забезпеченні виживання (на основі зростання обсягу реалізації продукції); максимізації прибутку (за рахунок зменшення рівня внутрішніх витрат, еластичності попиту за ціною).

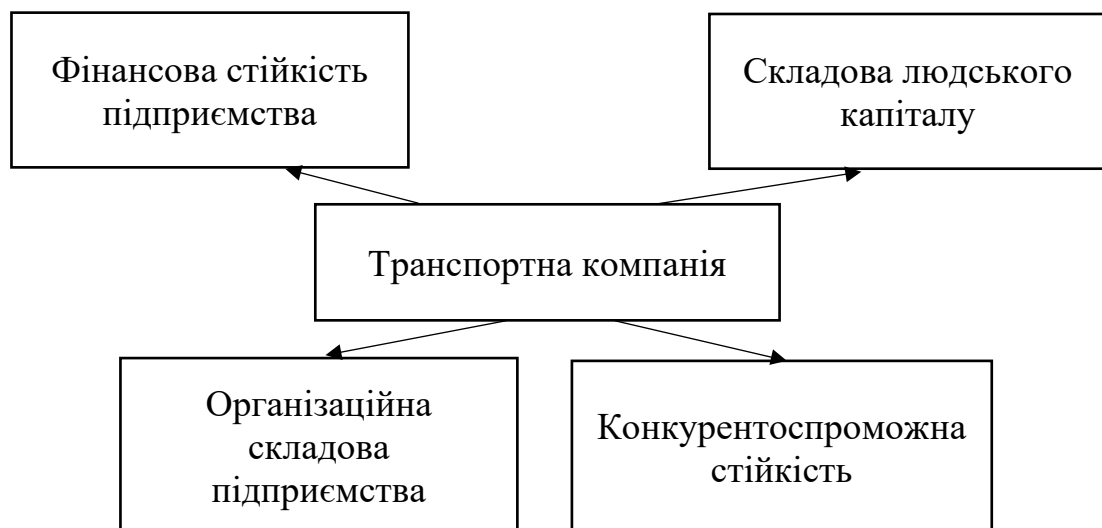


Рис. 2.5. Складові економічної стійкості діяльності підприємства

Джерело: створено автором

Найбільш важливим завданням підприємств в умовах сьогодення є забезпечення не тільки зростання економічної результативності, а й суспільної захищеності населення, екологічної нешкідливості виробництва. Виходячи з цього підприємства зобов'язані зосереджувати увагу на соціально екологічній складовій стійкості. Соціальна складову стійкості характеризує здатність підприємства вдосконалювати умови праці; забезпечувати трудовими місцями та заробітною платою; організовувати відповідні умови для зростання

творчого потенціалу працівників; вводити систему мотивації праці; зменшувати показники плинності кадрів. Значний фактор суспільної складової стійкості виражається в збереженні балансу прав, інтересів усіх учасників виробничого процесу на підставі соціальної справедливості та єдності. Щодо екологічної складової стійкості, її сутність полягає у використанні екологічно нешкідливих технологій, альтернативних джерел енергії, зменшенні шкідливих викидів виробництва.

2.3. Ринкові обмеження функціонування національних морських транспортних підприємств

Сектор судноплавства відіграє важливу роль у світовій торгівлі та економічному розвитку. Важливими гравцями в цій сфері є національні судноплавні компанії. Ці установи стикаються з багатьма ринковими обмеженнями, які впливають на ефективність, конкурентоспроможність і сталість на міжнародному ринку транспортних послуг.

Сьогодні в Україні існує жорстка конкуренція між портовими операторами через збільшення пропускної здатності порту на фоні скорочення вантажопотоків. Ця ситуація має подвійну природу. З одного боку, конкуренція на ринку послуг є необхідною умовою для встановлення «здорових» економічних відносин. В Україні на законодавчому рівні беззаперечно підтримується економічна конкуренція та обмеження монополізму господарської діяльності. З іншого боку, було вирішено, що «низький рівень завантаження морських портів через зменшення обсягів транзитних вантажопотоків та неузгодженість процедур збільшення перевантажувальних потужностей» призводить до недобросовісної конкуренції між національними морськими портами, що призводить до проблем у діяльності та розвитку портового господарства. Слід зазначити, що недобросовісною конкуренцією є будь-яка дія, що суперечить торговим та

іншим стандартам реальної господарської діяльності, наприклад неправомірне використання репутації суб'єкта господарювання або створення перешкод суб'єктам господарювання в процесі конкуренції. Отримання незаконних конкурентних переваг і незаконний збір, розголошення або використання комерційної таємниці. Водночас головним завданням держави у вирішенні питання недобросовісної конкуренції між вітчизняними морськими портами, на думку розробників Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, є створення умов для добросовісної конкуренції. Така позиція українських законодавців, які віддають перевагу створенню відповідних умов, а не застосуванню конкретних заходів регулювання ринку портових послуг, на кшталт зазначених у Положенні, може бути виправдана наявністю тонкої межі між заходами регулювання ринку портових послуг. Ринок та процедури портових послуг. Це є порушенням Закону про захист економічної конкуренції. Підвищення конкурентоспроможності вітчизняної транспортної галузі залежить від ефективності фінансової політики держави та прийнятих стратегій її розвитку.

Іншим елементом є нестабільність попиту на ціни. Економічні кризи та торгові конфлікти часто спричиняють значні коливання попиту та цін у секторі судноплавства. За останні 5 років держава переживає зміни динаміки ВВП України (рис 2.6), у 2021 році було стрімке зростання ВВП вгору, але після подій 2022 року, воно знову майже зрівнялось з 2020 роком. Сьогодні аграрному сектору України знадобиться не менше чотирьох років, щоб відновити довоєнні показники. З кожним днем війни та проблем, пов'язаних з морським експортом, ця криза загострюється та все більше впливає на життя українців та міжнародної спільноти. Після блокади Чорного моря використовувалися всі можливі інструменти впливу – від дипломатичних переговорів до створення нових логістичних шляхів. Нам було і є за що боротися: до вторгнення український агросектор забезпечував до 20% ВВП і понад 40% експортної виручки. З моменту запуску Зернової ініціативи морський експорт більш-менш реалізовувався в рамках цієї ініціативи, але

поточні проблеми з виконанням угоди та затримки суден у Босфорі продовжують створювати наслідки, які все ще відчуває вся сільськогосподарська галузь. Таким чином, за відсутності збуту накопичувалися відходи, і рентабельність рослинництва різко впала. У підсумку за кілька років Україна може зібрати менше 30 млн тонн зерна. Це призводить до зменшення податкових надходжень до бюджетів усіх рівнів, валютних надходжень, безробіття, проблеми децентралізації місцевого самоврядування. Наслідки для світу також будуть жахливими: глобальна міграція, зростання рівня безробіття, проблеми з продовольством і загроза голоду. Україні вдалось уникнути катастрофічних наслідків та втрат ВВП, про які багато писали як зарубіжні так і національні експерти, а також забезпечити безперебійну роботу галузей і виробництв країни, ефективне функціонування соціальної сфери тощо.

Одним із найважливіших викликів для національної економіки є критичне підвищення залежності економіки від імпорту, що призводить до нарощування дефіциту зовнішньоторговельного балансу та несе ризики для валютної стабільності. У 2022 році експортні поставки товарів скоротилися на 40%, а імпортні – лише на 20%.

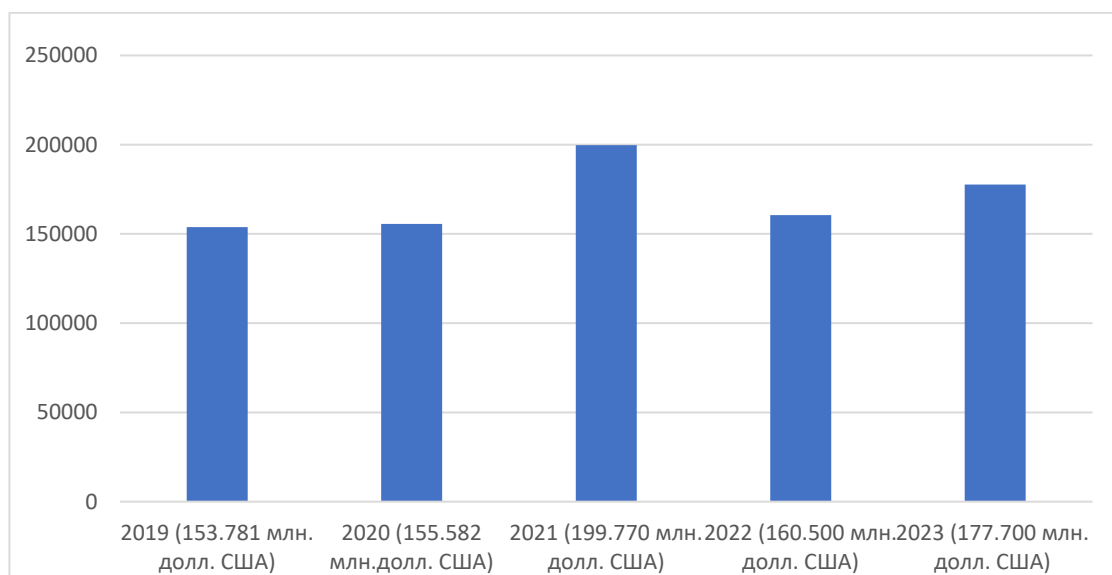


Рис. 2.6. Динаміка ВВП України 2019-2023 року.

Джерело: створено автором на базі [21]

На данному етапі Україна робить наступні кроки для поліпшення стану ВВП. В умовах обмежених доступних фінансових ресурсів та залежності від допомоги Уряд України дуже активно почав реалізувати державні програми. Наприклад, Урядовий проєкт “єРобота” включає програми Гранти, спрямовані на підвищення підприємницької діяльності та створення нових робочих місць.

За цією програмою українці можуть отримувати мікрогранти від 50 до 250 тис грн. на купівлю або оренди обладнання, закупівлю матеріалів та сировини, оренду приміщення. У 2023 році на цю програму передбачено бюджетне фінансування. Розмір - 1,8 млрд грн, що дозволить видати приблизно 10 000 мікрогрантів.

Для ветеранів війни запровадили грантову програму на створенн або розвиток власного бізнесу. Гранти можуть бути на 500 тис грн та 1 млн грн та надаватимуться за умови спільного фінансування з отримувачем у співвідношенні 70/30 та можуть бути використані на купівлю обладнання, матеріалів, сировини, оренду приміщення або транспортних засобів, які будуть потрібні для реалізації власного бізнес-проєкту, купівлю ліцензійного програмного забезпечення, оплату послуг з реклами та маркетингу.

Розпочато перемовини з міжнародними інвесторами щодо створення стратегії розподілу ризиків для повного захисту капітальних інвестицій шляхом розвитку страхового пулу, який може виявити інтерес міжнародних фінансових інституцій на кшталт MIGA та DFC до страхування інвестиційних проєктів.

Вагомий внесок у підтримку кредитування реального сектору забезпечує ініційована Президентом України програма кредитування, в якій мова йде про часткову оплату державою компенсації процентної ставки за банківськими кредитами.

В свою чергу, Уряд поступово підвищує дохідність державних запозичень на внутрішньому ринку, що робить відповідні фінансові інструменти привабливими для широкого кола потенційних інвесторів.

Сектор судноплавства з точки зору регулювання, індустрія судноплавства підпорядковується багатьом міжнародним і національним правилам і нормам, наприклад: правила безпеки, процедури митного контролю, екологічні стандарти. Повна відповідність цим вимогам дорога і важка для національних компаній. Здійснення міжнародної діяльності значно ускладнюється також тим, що ці вимоги можуть відрізнятися в багатьох країнах. Ще одним важливим стримуючим фактором є фінансування сектору морського транспорту. Джерела фінансування транспорту поділяються на внутрішні та зовнішні, а також приватні, дотаційні та субсидовані.

Транспортна галузь потребує вдосконалення державної фінансової підтримки шляхом створення умов для здешевлення кредитних ресурсів, розвитку програм мікрофінансування для представників малих транспортних компаній, які планують розширити сферу надання транспортних та супутніх послуг, вийти на нові галузі галузі. Ринок транспортних послуг та формування відповідних державних фондів, надання різноманітних преференцій для транспортних компаній з використанням сучасних технологій, розвиток вторинного ринку лізингу транспортних засобів, відновлення державної системи продукції транспортного машинобудування. Оскільки переважна більшість транспортних підприємств належить до середніх та малих підприємств, особливу увагу слід приділити визначенню можливостей збільшення внутрішніх джерел фінансування їх діяльності, які зазначено в (табл. 2.2)

Таблиця 2.2

Джерела фінансування діяльності підприємства

Джерела фінансування	Сфера їх застосування
Колективне фінансування проектів на основі	Просування сайтів транспортного підприємства. Запровадження рекламних кампаній, організування заходів щодо зниження

краудфандингу або безвідшкодування	забрудненості навколишнього середовища морським транспортом.
Створення інститутів для спільного інвестування.	Реалізація проектів для формування та функціонування пайових Інфестеційних фондів , які внесли більше 10% статусного капіталу в такі фонди. Учасники цих фондів отримуватимуть пільги на оподаткування.
Фінансування проектів на конкурсних засадах.	Відбувається конкурс і відбір суб'єктів господарювання, приватних осіб, які зацікавлені в підвищенні якості послуг транспорту та зменшенні складової транспорту у вартості товарів, послуг, робіт та готових вкладати кошти на взаємовигідних умовах в реалізацію проектів транспортного розвитку та інфраструктури.

Джерело: створено автором на базі[22]

Морські компанії відіграють важливу роль у забезпеченні торгово-економічного розвитку країни. В умовах ринкових обмежень, узгоджені рішення на національному та міжнародному рівнях стають важливими для ведення бізнесу. Долаючи ці обмеження, судноплавні компанії можуть залишатися конкурентоспроможними та стійкими на світовому ринку.

РОЗДІЛ 3

ОБҐРУНТУВАННЯ СБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЕМСТВ.

3.1. Оцінка потенційних можливостей розвитку стивідорного бізнесу в Україні

Розвиток сучасної економіки характеризується збільшенням торгових відносин між країнами, що породжує попит на транспортні послуги, а також зміну традиційного укладу галузі, зокрема комплексу демографічних, технологічних і екологічних факторів, які впливають на повсякденну діяльність і формують ряд важливих тенденцій. Найбільшу частину грузопотоку займає морський транспорт, який з кожним роком набирає все більшої популярності. Така тенденція спровокована тим, що даний вид транспорту має значно більше плюсів ніж інші, такі як: можливість доставляти вантажі на велику відстань, при цьому затрати будуть відносно невеликими. Саме ці причини є основними, чому міжнародний морський транспорт став одним із провідних та швидкозростаючих у світі, а разом з ним набирає оберти й ринок стивідорних послуг. Нові торгові шляхи, зміни конкурентних позицій учасників ринку, посилення ролі екосистеми у розподілі вантажопотоків вимагають здійснювати пошук раціональних ідей і розробку бізнес стратегій. Ринок стивідорних послуг представляє собою сукупність морських портів, які забезпечують перевантаження, перевозку та зберігання вантажу. Стивідорна діяльність характеризується показниками обороту вантажу на підприємстві та пропускною спроможністю.

Розглянемо потенційні можливості розвитку на прикладі стивідорної компанії ТОВ «Українська Національна Стивідорна Компанія». Компанія заснована в 2002 році; є одним з найстаріших стивідорів Одеського морського порту; оперує складським перевалочним комплексом на базі 14-го

причалу в зоні митного контролю порту. Компанія спеціалізується на перевалці імпорتنих, експортних, транзитних і каботажних вантажів: металопрокату, будівельних і пиломатеріалів, целюлозно-паперової продукції, продовольчих вантажів, вантажів у мішках, стосах, біг-бегах і контейнерах.

Компанія зарекомендувала себе надійним та стабільним партнером, який володіє сучасною механізацією та унікальною інфраструктурою: єдиний в порту 4-х поверховий критий складський комплекс. Відвантаження з суден відбувається через спеціальну систему каскадних балконів безпосередньо на склад, а вивантаження здійснюється через великотоннажні вбудовані ліфти складу; причал для обробки суден осадкою до 9.75 м та ролкерів (RORO); підрозділ з контейнерної стафіровки металу, пиломатеріалів і фасованого вантажу з доставкою на термінали ОМТП; близькість до в'їзду на естакаду порту та потужностей інших терміналів, дозволяє здійснювати складні вантажно-розвантажувальні роботи в комбінації з підвезенням, дозавантаженням і перешвартуванням судна з найбільшою ефективністю; власна ремонтна механізована база. До номенклатури компанії входять такі показники: Металопрокат (крите/відкрите); Пиломатеріали (відкрите); Тарно-штучні вантажі в різноманітній упаковці (крите/ відкрите); Вантажі на палетах (крите/ відкрите); Цемент і будівельні матеріали (крите); Добрива (крите); Сода (крите/ відкрите); Целюлоза (крите); Цукор (крите); Інертні вантажі навалом (крите / відкрите); Зернові та сипучі агропродукти навалом (в розробці); «УНСК» пропонує такі послуги: завантаження/ розвантаження суден; прийом / розвантаження вантажів з вагонів / автотранспорту; розміщення вантажів на складах відкритого/ критого зберігання; забезпечення сепараційного і кріпильного матеріалів, проведення робіт по сепарації вантажів; перетарка вантажів; стафіровка і расстафіровка контейнерів; організація якісної й кількісної експертизи вантажів;

Порівняємо показники фінансового звіту в період 2020-2023р. в таблиці

3.1

Таблиця 3.1

Фінансовий звіт «УНСК» 2020-2023

Показники	2020 од. вим. грн	2021 од. вим. Грн.	2022 од. вим. грн	2023 од. вим. грн
Дохід	74.933.000	94.232.000	26.204.000	55.714.600
Чистий прибуток	-7.649.000	389.000	-11.044.000	7.516.100
Активи	27.919.000	29.522.000	29.478.000	41.586.500
Зобов'язання	56.013.000	50.620.000	59.306.000	63.546.700
Кількість працівників	126	99	64	68

Джерело: створено автором на базі [23]

Для оцінки потенційних можливостей та загальної оцінки компанії розробимо SWOT-аналіз у табл. 3.2.

Таблиця 3.2

SWOT-аналіз стивідорної компанії «УНСК»

Сильні сторони: Компанія являється ведучою на ринку України, статусний капітал становить 1.293.500грн. Різноманітний спектор послуг транспортування вантажу. При економічних кризах та не стабільності ринку послуг,	Загрози: Втрата капіталу через воєнний стан на території України. Зменшення надання транспортних послуг через блокування Чорного моря. Втрата цінних кадрів, через зменшення робочих місць.
--	---

вирівнює прибуток. Впровадження сучасних технологій. Більше 10 млн вантажів перевалено.	Зростання зовнішньої конкуренції, економічна відстань від інших країн. Можлива втрата фінансової та політичної підтримки.
Слабкі сторони: Недостатній рівень інформативності чинної системи статистичного моніторингу інноваційних процесів Низький рівень капіталізації результатів наукових досліджень і розробок. Через не стабільну ситуацію на території України, зменшення робочих місць. Конкуренція на ринку транспортних послуг. Проблеми у формуванні нових вантажних баз порту.	Можливості: Запровадження та удосконалення різних інноваційних послуг. Розширення інфраструктури терміналу «УНСК» Збільшення рівня чистого прибутку. Підвищення доходів населення та держави. Поява нових партнерів та інвесторів для подальшого розвитку компанії.

Джерело: створено автором

Потенційні можливості розвитку стивідорної компанії на сьогоднішній день досить великі, але є фактори які впливають на становище даного бізнесу та заважають цьому процесу.

Спочатку розглянемо фактори що вплинули на зменшення прибутку в 2020р та 2024р (із таблиці 3.2). У 2020 році трапився спалах Covid-19, що призвело до економічної кризи у всіх напрямках міжнародної торгівлі [26].

У першій половині 2020 року відбулося зниження морських показників перевезень через локдаун в Китаї, який є істотним експортером товарів у світі. Глобальний ринок морських контейнерних перевезень скоротився на 4,7%, порівняно з попереднім роком. У другому кварталі 2020 року, порівняно з аналогічним періодом 2019 року, через введення жорстких локдаунів у

більшості країн світу попит на контейнерні перевезення скоротився на 9,6%. Таким чином, за результатами I півріччя 2020 р. зниження обсягів перевезень у світі склало 6,6% [26].

Оскільки за декілька років ситуація з карантинними умовами поліпшилась, компанія змогла вирівняти дохід та чистий прибуток.

Розглянемо ситуацію 2022 року. Повномасштабне вторгнення докорінно змінила структуру міжнародних перевезень. За даними консалтингової компанії McKinsey, вторгнення в Україну спричинить 12 глобальних змін у всьому світі.

Однією з головних змін є трансформація логістичного сектору та розподіл ланцюга поставок. Залізниця не справляється зі збільшенням перевезень українського зерна. Пропускна здатність занадто низька, а довгострокові інвестиції ризиковані. Особливо в західній частині країни, яка межує з Європейським Союзом, помітно збільшилися черги за товарами. Якщо 7 серпня 2022 року на КПВВ «Ягодин» черга з України становила 22 км, на «Краковці» – 28 км, на «Шегині» – 25 км, то через місяць черга на КПВВ «Ягодин» сягнула 50 км. Якщо на інших пунктах пропуску черги були приблизно такими ж, то на пунктах пропуску «Ужгород-Вантажний» і «Тиса» Закарпатської області черги зросли в 2-3 рази до 20 км [26].

Для неприпустимо великих черг на кордоні часто є вагомі причини: По-перше, після початку повномасштабного вторгнення Росії, через блокаду морських портів, перетікання вантажів з України на інші види транспорту. Якийсь час залізниця трималася, але спочатку її пропускна здатність вичерпалася. Наразі черги деяких вантажів для транзиту залізницею розраховуються щомісячно. Іноді доводиться чекати тижнями, навіть якщо «Укрзалізниця» хоча б приймає замовлення на відправлення. Дві третини залізничних колій України є високонавантаженими, обладнаними сучасними засобами керування, диспетчерської централізації та автоматичного блокування. Українська залізниця має прямі кордони із залізницями. Експансія автомобільного транспорту на ринку вантажних перевезень України

протягом останнього десятиліття проходить досить успішно, тоді як позиції його конкурентів слабшають. Ця тенденція є вкрай загрозливою, оскільки з точки зору завдань і зобов'язань України в ЕЗК перевізник, залізничний і водний транспорт повинні збільшити свою частку ринку.

На основі даних можемо зробити висновок. Оцінка потенційних можливостей дала такий результат: Стивідорний бізнес в Україні являється дуже прибутковою сферою вже дуже багато років. Аналізуючи ринок України та її конкуренцію при достатньому капіталовкладенні, розвитку технологій, запровадженню нових послуг, збільшенню робочих місць можливий високий розвиток компанії, її розширення. Оскільки на теперішній час ситуація в країні являється не стабільною, такому бізнесу слід враховувати всі ризики. Під час воєнного стану, більшість перевезень набагато знизилась, тому для подальшого розвитку треба очікувати поліпшення становища у Чорному морі та користуватися безпечними зеленими коридорами. Якщо ситуація в країні та у Чорному морі залишиться незмінною, потенційних можливостей для розвитку стає набагато менше.

3.2. Ресурсна адекватність збалансованого розвитку підприємств морського транспорту в умовах ризику

Поняття ресурсна адекватність - відноситься до наявності всіх необхідних ресурсів (фінансових, фізичних, людських та інформаційних) та їх оптимального використання для досягнення цілей та розвитку компанії, враховуючи ризики.

Забезпечення фінансової безпеки організацій є одним з найважливіших питань у забезпеченні життєдіяльності компанії, оскільки основною метою створення системи фінансової безпеки для кожної організації є забезпечення стабільної та ефективної роботи в поточному періоді; та високий потенціал зростання в майбутньому. Стан економічної безпеки морського транспорту є

важливим фактором формування транспортного попиту та забезпечення позитивних економічних результатів господарської діяльності підприємств морського та річкового транспорту. Однак відсутність механізмів забезпечення необхідного рівня економічної безпеки не дозволяє своєчасно визначати її стан та ускладнює реалізацію необхідних заходів, що знижує попит на перевезення, призводить до збільшення кількості збиткових та низькорентабельних підприємств морського транспорту. Економічна безпека як система являє собою сукупність умов забезпечення її ефективності, що включає сукупність умов з урахуванням відмінностей у середовищі функціонування підприємств морського транспорту та вимог регулювання морського і річкового транспорту.

Основною метою управління економічною безпекою є забезпечення найбільш ефективної діяльності, найбільш продуктивного функціонування операційної системи та найбільш економного використання ресурсів, забезпечення певного рівня ефективності роботи персоналу та якості бізнес-процесів організації, а також постійне сприяння зростанню та сталому розвитку наявного потенціалу.

Основними функціональними цілями економічної безпеки є: забезпечення високого рівня фінансової ефективності, фінансової стійкості та незалежності підприємства; забезпечення технологічної незалежності та досягнення високого рівня конкурентоспроможності технічного потенціалу суб'єкта господарювання; досягнення високого рівня ефективності управління, оптимальної та ефективної організаційної структури управління підприємством; досягнення високого рівня кваліфікації персоналу та інтелектуального потенціалу, відповідного рівня компетентності підприємства. Істотний вплив на економічну безпеку і кінцеві результати роботи підприємств морського транспорту має усе, що пов'язано з розробкою, прийняттям і реалізацією управлінських рішень. Все, що пов'язано з розробкою, прийняттям та реалізацією управлінських рішень, має значний вплив на фінансову безпеку і, в кінцевому рахунку, на результати

діяльності морських транспортних компаній. Цей вплив є значним через капіталомісткість транспортної продукції.

Це є важливим фактором, що впливає на фінансову безпеку та результати діяльності транспортних компаній. Рішення повинні прийматися шляхом оцінки широкого спектру альтернатив. Велике значення має рівень компетентності менеджера, який приймає рішення і наказує його виконання, а також якість і своєчасність рішення. Крім економічних та організаційних особливостей морського транспортного сектору, існують також політичні аспекти, які необхідно враховувати при економічному обґрунтуванні розвитку та економічної безпеки морських транспортних компаній. Це стосується, зокрема, імплементації міжнародних норм і правил, які мають значний вплив на ефективність діяльності компаній. Міжнародні стандарти безпеки на морі у вигляді конвенцій та різноманітних правил є невід'ємною частиною національного морського законодавства, спрямованого на захист людського життя на морі. Всі міжнародні конвенції, розроблені в рамках Міжнародної морської організації (ІМО), містять принцип, згідно з яким положення цих конвенцій повинні виконуватися всіма державами, часто не мають флоту, які так чи інакше залучені в діяльність, що охоплюється цими положеннями. За час свого існування ІМО було розроблене понад тридцять конвенцій і протоколів до них, а також, близько дев'ятисот резолюцій Асамблеї.

З розвитком морського транспорту зросла кількість терористичних атак на транспорті, а також змінився характер деяких з них. Боротьба з усіма формами морського тероризму є важливим глобальним викликом і ключовим елементом міжнародних антитерористичних зусиль. Для промислово розвинених країн важливо забезпечити загальну свободу пересування і безпечний, вільний і економічний обмін товарами. Трагічні події, пов'язані з терористичними атаками на морські та інші транспортні об'єкти, підкреслюють вразливість транспортних систем і необхідність захисту транспортної інфраструктури. Уряди провідних країн світу приділяють особливу увагу заходам з підвищення рівня захисту транспорту від тероризму.

Таким чином, механізм забезпечення економічної безпеки підприємств морського транспорту можна представити як комплексну організаційно-економічну систему забезпечення економічної безпеки, яка є невід'ємною частиною загальної структури господарського механізму підприємства. Для визначення механізму забезпечення економічної безпеки з урахуванням специфіки діяльності підприємств морського транспорту необхідно розробити системний підхід до розробки механізму, сукупність методологічних підходів та методичних підходів до розробки механізму рис.3.2. Механізм забезпечення економічної безпеки організації повинен мати наступні характеристики: за характером інтересів і характером завдань - організаційно-економічний; за функціональним рівнем - застосовується на рівні підприємства; за способом досягнення цілей - механізм управління змінами, що поєднує в собі самоуправління і управління ринковими структурами, а також піддається впливу органів влади; за способом застосування - інструмент забезпечення економічної безпеки підприємства;

На фінансову стійкість суб'єкта господарювання, навіть на окремо взятий показник, можуть впливати численні і різноманітні причини. Серед визначальних чинників впливу на фінансову стійкість підприємства виділяють:

Внутрішні: галузева приналежність підприємства; структура послуг, їх частка у платіжному попиті; стан майна: розмір, склад, структура; стан фінансових ресурсів: розмір, склад, структура; величина, структура, динаміка витрат порівняно із доходами; розмір сплаченого зареєстрованого капіталу, власних оборотних коштів;

Зовнішні: загальна стабільність, фаза економічного циклу; рівень, динаміка, коливання платоспроможного попиту; конкуренція ринку; банкрутство боржників, неплатежі Інфляція, зміна рівня цін, курсу валют; податкова, кредитно-фінансова, облікова, інвестиційна політика [30].

На сьогоднішній день найбільше впливають на фінансову стійкість підприємства економічні та фінансові чинники. Вони можуть зумовити виникнення кризових явищ, банкрутство і ліквідацію підприємства.

Для забезпечення фінансової стійкості підприємств в Україні можна виділити наступні заходи: здійснити глибокий аналіз фінансового стану підприємства і визначити перспективи його подальшої діяльності; виявити і ліквідувати можливі витрати і збитки на підприємстві, їх причини і перебудувати організаційну структуру таким чином, щоб підприємство могло одержати максимальний прибуток; обґрунтувати впровадження нових технологій, вибір варіантів розміщення виробничих потужностей, ввести нові інвестиційні проекти; оцінити реальні можливості підприємства, враховуючи якість продукції, її вартість, конкурентоспроможність на ринках збуту.

Отже, управління фінансовою стійкістю є одним із основних елементів фінансового менеджменту на підприємстві та необхідною передумовою стабільного розвитку підприємства. Якщо підприємство фінансово стійке, то воно має перевагу перед іншими підприємствами того ж профілю і залучень інвестицій, в одержання кредитів, у виборі постачальників і в підборі кваліфікованих кадрів.

В ринкових умовах фінансова стійкість стає якісною характеристикою фінансових можливостей підприємства та його партнерів. Фінансова стійкість підприємства характеризується таким станом фінансових ресурсів, який відповідає потребам розвитку та вимогам ринку.

Управління фінансовою стійкістю підприємства є одним з найбільш значимих функціональних напрямів системи фінансового менеджменту, який досить тісно пов'язаний з іншими системами управління. Саме тому достатньо актуальним і своєчасним є завдання дослідження та удосконалення механізму управління фінансовою стійкістю підприємств.



Рис. 3.2. Основні елементи системи забезпечення економічної безпеки підприємств.

Джерело: створено автором на базі [31]

З точки зору економіки, при формуванні системи забезпечення економічної безпеки, потрібно враховувати не лише загрози, небезпеки та їх вплив на підприємства водного транспорту, а й основну мету функціонування будь яких підприємств для отримання прибутку. Таким чином, при правильному управлінні економічною безпекою необхідно узгоджувати і ефективність, і рівень безпеки, і ресурсомісткість.

Тепер розглянемо практичний погляд механізму збалансованого розвитку у середовищі морського транспорту (рис. 3.3).

На сучасному етапі розвитку міжнародних економічних відносин морські порти є не лише сполучною ланкою між сушею і морем, а й комплексним центром промисловості, торгівлі та бізнесу. Вони сприяють перерозподілу товарів і надають інформацію для підтримки виробництва і розподілу товарів. Поєднуючи всі види транспорту, портова галузь сприяє перетворенню транспортного комплексу на невід'ємну частину складної

виробничо-транспортної системи, що охоплює всю економіку, в тому числі портова галузь забезпечує доступ до морів і океанів та значно підвищує ефективність їх використання.

Стан та розвиток морських портів має вирішальне значення для України, оскільки морські порти, поряд з іншими галузями, забезпечують базові умови для суспільного життя і є важливим інструментом реалізації соціальних, економічних, зовнішньополітичних та інших пріоритетів країни.

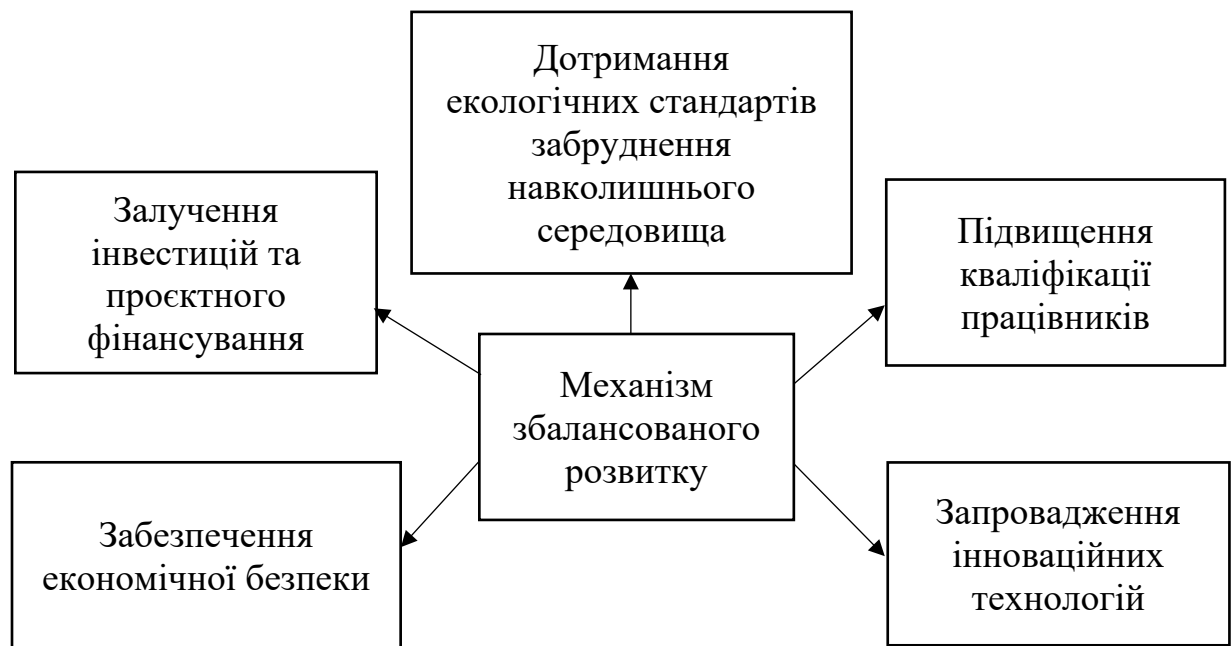


Рис. 3.3 – Механізм збалансованого розвитку підприємства.

Джерело: створено автором

Впровадження проєктного фінансування є особливо важливим та актуальним для України, яка має найбільшу кількість портів у порівнянні з іншими країнами басейну. В Україні є кілька морських портів на Чорному та Азовському морях. Основними мотиваційними факторами, які спонукають вантажовласників та інвесторів зі Східної та Західної Європи і Близького Сходу вкладати кошти в розвиток української портової інфраструктури, є розуміння доцільності освоєння нових ринків збуту своєї продукції та створення необхідної бази для безперебійної торгівлі своїми товарами. Що

стосується українських інвесторів, то вони вже сформували основу інвесторів у місцеву морську галузь і перетворилися на компетентних портових операторів. Водночас, ситуація суттєво погіршується через виникнення та поглиблення інвестиційних ризиків, що призвело до призупинення деяких інвестиційних планів розвитку української портової галузі та розірвання низки договорів про спільну діяльність у портах. З боку держави основними заходами, які б сприяли активізації інвестиційної діяльності в портовому секторі, мають стати дозволити приватизацію державних портів, особливо збиткових, та допустити приватних інвесторів до розвитку українських портів; відокремити функції державного нагляду та безпеки мореплавства від комерційної портової діяльності; створити в перспективних портових містах регіональні органи комплексного управління державною та комунальною власністю (акваторія, причали, прибережні території). Одночасно створити конкурентні логістичні послуги на територію України та через неї;

Морський транспорт також стикається з певними проблемами. До них відносяться необхідність дотримання суворих стандартів, контроль за забрудненням навколишнього середовища, управління ризиками та питання безпеки в портах. Крім того, морський транспорт схильний до впливу погодних умов і зміни клімату, що вимагає відповідних заходів для забезпечення його безпечної та ефективної роботи. Одним з аспектів забезпечення безпеки морських перевезень є запобігання забрудненню морського середовища внаслідок розливів нафти, викидів забруднюючих речовин та інших шкідливих впливів. Це передбачає вжиття застережних заходів під час перевезення вантажів, створення систем переробки та утилізації відходів, а також суворе дотримання правил і норм захисту морського середовища. Для забезпечення безпеки морських перевезень широко використовуються системи моніторингу та спостереження, такі як радари, системи відеоспостереження, автоматичні ідентифікаційні системи (AIC), системи виявлення вторгнень та інші засоби, які допомагають відстежувати переміщення суден, виявляти і своєчасно реагувати на

проблеми. Впровадження інноваційних технологій відіграє одну із основних ролей у підвищенні безпеки морського транспорту. Це стосується автоматизації та дистанційного керування суднами, систем виявлення та запобігання зіткненням, систем моніторингу та управління вантажами, систем моніторингу стану суден та інших інновацій. Розробка і впровадження нових технологій відіграє важливу роль в управлінні ризиками. Наприклад, автоматизовані системи управління суднами, системи дистанційного моніторингу, діагностики та контролю, а також безпілотні судна допомагають знизити ризик аварій і підвищити безпеку.

У сучасних умовах, коли економіка та управління розвиваються шаленими темпами, працівники організації, а особливо її керівництво, повинні постійно розвиватися. Людина, яка отримала спеціальність, все одно продовжує вчитися і проходить курси підвищення кваліфікації, щоб йти в ногу з часом.

Іншим важливим аспектом є підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів з метою вдосконалення знань, умінь і навичок за фахом, оволодіння посадовими обов'язками, основами менеджменту та маркетингу, удосконалення навичок сучасного управління виробництвом, раціональної та ефективної організації праці тощо.

Підвищення кваліфікації керівників та спеціалістів може здійснюватися наступними способами: спеціалізація; довгострокове підвищення кваліфікації; короткотермінове підвищення кваліфікації; стажування.

Спеціалізація здійснюється з метою набуття додаткових спеціалізованих професійних знань, умінь і навичок у межах спеціальності, якою вже володіє працівник. Як правило, спеціалізація здійснюється у відповідних навчальних закладах у професійній сфері виробничої діяльності працівника без присвоєння кваліфікації та зміни освітньо-кваліфікаційного рівня. Тривалість спеціалізації становить не менше 500 годин, після завершення якої працівник отримує диплом про перепідготовку.

Довгостроковий професійний розвиток призначений насамперед для керівників і спеціалістів, які щойно прийняті на роботу або просуваються по службі. Як правило, для керівників і спеціалістів таке навчання має проводитися відповідно до потреб виробництва, але не рідше одного разу на п'ять років. Навчання зазвичай проводиться на базі закладів післядипломної освіти і зазвичай триває від 72 до 500 годин. Довгостроковий професійний розвиток підтверджується сертифікатом. Короткостроковий срок підвищення кваліфікації - це поглиблене вивчення конкретної сфери діяльності керівниками та спеціалістами компанії. Проводиться періодично відповідно до виробничих потреб, таких як модернізація, реструктуризація або структурна реорганізація компанії, суттєві зміни в нормативно-правовій базі, що регулює її діяльність тощо. Тривалість стажування не перевищує 72 годин. Проходження стажування підтверджується сертифікатом або дипломом.

Стажування відбувається в організаціях як в Україні, так і за кордоном, щоб працівники могли отримати місцевий та іноземний досвід.

Таким чином, ресурсна адекватність збалансованого розвитку підприємств морського транспорту в умовах ризику є комплексним процесом, що вимагає систематичного підходу до управління всіма ресурсами, оцінки та управління ризиками, а також планування стратегії для забезпечення стійкого розвитку підприємства.

РОЗДІЛ 4

ОХОРОНА ПРАЦІ

4.1. Види аварійних ситуацій та їх класифікація

Аварійна ситуація – це екстренна, несподівана подія, яка може виникнути в абсолютно різних умовах та нести за собою багато негативних наслідків. Такі ситуації можуть трапитися у різних сферах життєдіяльності, наприклад: природні катастрофи, катастрофа на літаку, автомобільна катастрофа та інші. Готуватися до можливих загроз та розуміти в яких випадках ситуація являється аварійною – потрібно заздалегідь, це дуже важливо для нашого суспільства.

Існують такі види аварійних ситуацій:

Режимні - виникають при штатному функціонуванні потенційно небезпечних об'єктів, наслідки від них передбачувані, ступінь захищеності висока (щорічні повені в заплавах річок, зледеніння полотнини автодоріг під час ожеледі, зледеніння літаків при польоті на визначеній висоті в особливих погодніх умовах).

Проектні - виникають при виході за межі штатних режимів з передбачуваними і прийнятними наслідками (захищеність від них - достатня). Наприклад, позаштатні ситуації на АЕС чи інших об'єктах, коли наслідки не відносяться до необоротних. Розлив води рік Європи під час надмірного випадання атмосферних опадів.

Запроектні - виникають при необоротних ушкодженнях важливих елементів з високим збитком і жертвами. Ступінь захищеності від них недостатній, з необхідністю проведення відбудовних робіт (землетруси, аварійні витіки газу з наступними руйнівними вибухами, аварії нафтових танкерів з розливом значних обсягів нафти).

Гіпотетичні - можуть виникати при непередбачених заздалегідь варіантах з максимально можливим збитком і жертвами; захищеність від них низька, прямому відновленню об'єкти не підлягають (Чорнобильська аварія, аварія на аеродромі Скнирів у Львові, терористичний акт у США 11 вересня 2002 р.)

Ще одним прикладом може слугувати ситуація з Київським водосховищем. Останнім часом з'явилося багато публікацій про стан гідротехнічних споруд на Дніпрі і можливі наслідки під час їхнього прориву.

З наукової точки зору Дніпровський каскад - «нахилений з крутими перепадами об'єкт». Якщо під час землетрусу постраждає Київська ДРЕС, то земляна дамба, аварійність якої складає 93%, буде знищена, і на столичні райони Оболонь, Троєщину, а потім і на всю Україну «обвалиться радіоактивне цунамі з вод Київського моря».

У випадку прориву київської дамби 27 міст України та Запорізька ГЕС будуть знищені. Загине від 14 до 15 мільйонів чоловік. Завдяки 500 млн тонн високорадіоактивних мулистих відкладень, які накопичилися за 18 років після Чорнобильської аварії, це найбільш небезпечний об'єкт світу, а якщо мул розіллється, ця територія буде радіоактивною протягом 1000 років.

Серед першочергових заходів слід передбачити бетонування Київської дамби та спуск води хоча б на 7 метрів. Потім водосховище треба засипати породами з териконів Кривого Рогу та Донбасу. Однак на ці роботи необхідно 5 мільярдів доларів, яких у держави немає. Однак, небезпека виникає не тільки від Київського водосховища. На Дніпрі зараз розташовано шість ГЕС: Київська, Канівська, Кременчуцька, Каховська, Дніпрогес та Дніпродзержинська. І всі вони знаходяться у тій чи іншій стадії аварійності. Найбільш небезпечною є ситуація зі шлюзами на Дніпрогесі. Як показало комп'ютерне моделювання, прорив будь-якого з водосховищ спровокує прорив всіх інших, які розташовані нижче від нього за течією, з усіма витікаючими з цього наслідками.

Зараз довжина лінії дніпровських водосховищ складає 3037 км, причому 1110 км з них - береги, які необхідно терміново укріплювати. Під час будівництва водосховищ швидкість руйнування берега може складати 0,5 - 1 м на рік, але реально в деяких місцях вона сягне 5 - 10 м. Внаслідок руйнування та розмиву берегів вже знищено 6175 га землі, за останні 35 років у водосховище потрапили 337 млн м³ продуктів руйнування. Завдяки всьому цьому, можливо доведеться через кілька років переселяти цілі окремі райони. До категорії критичної інфраструктури відносять широкий набір об'єктів які мають важливе значення для функціонування суспільства, регулювання економічних процесів та підтримання належного рівня обороноздатності країни: об'єкти енергетичної інфраструктури, як то електростанції, електричні підстанції та мережі передачі електроенергії, газопроводи та нафтопроводи; об'єкти транспортної інфраструктури як то аеропорти, залізничні лінії, автостради, а також морські та річкові порти об'єкти телекомунікаційної і інформаційної інфраструктури, як то телефонні мережі (зокрема, мобільні мережі), локальні і глобальні мережі, а також центри обробки даних; об'єкти громадської інфраструктури, як то лікарні та медичні заклади, освітні установи, центри забезпечення комунальних послуг, тощо; об'єкти фінансової інфраструктури, як то банки, фондові біржі та фінансові ринки; об'єкти промислової інфраструктури як то виробничі підприємства, металургійні заводи, тощо.

Аварійні ситуації, що виникають на зазначених об'єктах, як то природні та техногенні катастрофи, акти тероризму та воєнні дії, кібератаки та інформаційні загрози, технічні поломки і помилки або зловмисні дії з боку персоналу призводять до значних фінансових та репутаційних збитків як на рівні окремого закладу, та і у масштабі всієї країни. На сьогоднішній день вирішення зазначеної проблеми відбувається через впровадження високофункціональних систем моніторингу, а також подальшу агрегацію і машинний аналіз поточкових даних відповідних систем. При цьому ефективність стратегії захисту, що включає у себе формування попереджень

та протоколів реагування на надзвичайні ситуації, ізоляцію потенційно небезпечних вузлів, усунення внутрішніх і зовнішніх загроз, а також відновлення процесів характерних для стабільного режиму роботи об'єкта, залежить від точності класифікації аварійних ситуацій. Суб'єкт господарської діяльності, у власності або користуванні якого є хоча б один потенційно небезпечний об'єкт, або той, що має намір розпочати будівництво такого об'єкта, організовує проведення його ідентифікації. Потенційно небезпечний об'єкт вважається об'єктом підвищеної небезпеки відповідного класу у разі, коли значення сумарної маси небезпечної або кількох небезпечних речовин, що використовуються або виготовляються, переробляються, зберігаються чи транспортуються на об'єкті, перевищує встановлений норматив порогової маси.

Потенційно небезпечним об'єктом вважається апарат або сукупність пов'язаних між собою потоків в технологічний цикл апаратів, об'єднаних за адміністративною та (або) територіальною ознакою. Потенційно небезпечним об'єктом за адміністративною ознакою вважається структурний підрозділ (виробництво, цех, відділ, дільниця, тощо) суб'єкта господарської діяльності. Під час проведення ідентифікації для кожного потенційно небезпечного об'єкта розраховується сумарна маса кожної небезпечної речовини із зазначених у нормативах порогових мас індивідуальних небезпечних речовин або кожної небезпечної речовини, яка за своїми властивостями може бути віднесена до будь-якої категорії або до кількох категорій небезпечних речовин згідно із зазначеними нормативами. Аварії та надзвичайні ситуації на об'єктах підвищеної небезпеки, включаючи пожежі, вибухи і витікання небезпечних речовин, можуть призвести не тільки до ураження людей сильнодіючими отруйними речовинами, а й до негативного впливу на навколишнє середовище, руйнування будинків, споруд, технологічного устаткування. Тому проблема запобігання виникненню аварій на об'єктах підвищеної небезпеки стала одним із пріоритетних завдань як у багатьох країнах Європейської спільноти, так і в Україні[30].

Згідно із нормативно-правовими актами України, суб'єкти господарювання, у власності (користуванні) яких є ПНО або ОПН, мають щорічно планувати запобіжні заходи щодо недопущення виникнення надзвичайних ситуацій та забезпечувати їх реалізацію відповідними фінансовими й матеріальними ресурсами. Плани запобіжних заходів треба розробляти на підставі матеріалів поточного оцінювання техногенної безпеки на об'єкті (об'єктах), можливих наслідків впливу на навколишнє середовище в разі виникнення надзвичайних ситуацій, у тім числі на працюючий персонал та населення. Вони мають містити конкретні заходи щодо мінімізації ризиків виникнення надзвичайних ситуацій до їх прийнятних показників, запобігання технологічним аваріям, утилізації, знешкодження шкідливих речовин і відходів або повної їх ліквідації, виконання інших вимог у сфері техногенної безпеки. Розміщення, забудова і розвиток населених пунктів, об'єктів виробничого та соціального призначення, що можуть спричинити надзвичайні ситуації техногенного і природного характеру, вплинути на стан захисту населення й територій від їх наслідків здійснюються за рішенням місцевих рад та відповідно до генеральних планів розвитку, розміщення населених пунктів, об'єктів виробничого і соціального призначення.

З метою організації та забезпечення виконання заходів, у сфері техногенної безпеки у центральних та місцевих органах виконавчої влади, органах місцевого самоврядування, на підприємствах, в установах і організаціях має розроблятися така документація (програми):. План першочергових (невідкладних) запобіжних заходів і робіт, які потрібно виконати на об'єктах і територіях із ризиком виникнення надзвичайних ситуацій, окремими розділами якого мають бути визначені: переліки об'єктів і територій, на яких потрібно проводити запобіжні заходи (роботи) першочергово (невідкладно); переліки об'єктів (територій), на яких потрібно проводити запобіжні заходи (роботи) протягом наступного року та окремо протягом наступних 2-3 років. Для забезпечення ефективної локалізації та ліквідації аварії на всіх рівнях її розвитку за наказом керівника підприємства

має бути створений штаб, функціями якого є: збір і реєстрація інформації про хід розвитку аварії та вжиті заходи щодо її локалізації та ліквідації наслідків; поточна оцінка інформації і прийняття рішень щодо оперативних дій у зоні аварії та поза її межами; координація дій персоналу підприємства та всіх залучених підрозділів і служб, які беруть участь у ліквідації наслідків аварії. На підприємствах має бути визначений порядок оповіщення населення про аварійну ситуацію (аварію) на підприємстві, системи і засоби та терміни їх перевірки, інструктажу персоналу сторонніх організацій і осіб, які відвідують підприємство (об'єкт) про дії у випадку виникнення аварії.

Для ефективного виконання завдань у сфері захисту населення і територій в центральних та місцевих органах виконавчої влади, органах місцевого самоврядування, на підприємствах, в установах і організаціях має бути розроблена документація, якою визначається порядок проведення евакуаційних заходів у разі виникнення надзвичайних ситуацій; забезпечення засобами індивідуального та колективного захисту працюючого персоналу; організації та проведення навчання керівного складу, органів управління та силових.

З метою ефективної реалізації завдань управління ризиком, зменшення матеріальних втрат і недопущення заподіяння шкоди об'єктам, матеріальним і культурним цінностям та довкіллю в разі виникнення надзвичайних ситуацій центральні та місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, підпорядковані їм сили і засоби, підприємства, установи та організації незалежно від форми власності, добровільні рятувальні формування зобов'язані здійснювати оповіщення та інформування, спостереження і лабораторний контроль, укриття у захисних спорудах, евакуацію, інженерний, медичний захист населення та забезпечення епідемічного благополуччя в районах надзвичайних ситуацій, психологічний, біологічний, екологічний захист, тобто захист родовищ (газових, нафтових, вугільних, торфових) від пожеж, затоплень і обвалів; ліквідацію лісових пожеж та буреломів, сніголамів, вітровалів, техногенного впливу на лісові

насадження, а також їхніх наслідків, радіаційний та хімічний захист, який включає: завчасне накопичення і підтримання в постійній готовності засобів радіаційного та хімічного захисту, обсяги і місця зберігання яких визначаються диференційовано відповідно до зон можливого ураження; своєчасне впровадження засобів, способів і методів виявлення та оцінювання масштабів і наслідків аварій, руйнувань на радіаційно та хімічно небезпечних об'єктах; створення уніфікованих засобів захисту, приладів радіаційної, хімічної розвідки та дозиметричного контролю; надання населенню можливості придбання в особисте користування засобів радіаційного та хімічного захисту; розроблення типових режимів радіаційного захисту населення і функціонування об'єктів в умовах радіоактивного забруднення місцевості; завчасне обладнання радіаційно та хімічно небезпечних об'єктів засобами для проведення спеціальної обробки одягу, майна і транспортних засобів, а також санітарної обробки населення, постраждалого внаслідок надзвичайної ситуації. З метою встановлення рівня ризику виникнення надзвичайних ситуацій місцеві органи виконавчої влади мають забезпечити щорічне проведення обстежень територій та об'єктів щодо можливості виникнення небезпечних природних явищ та їх наслідків. Обстеження та облік територій з небезпечними природними явищами мають здійснювати спеціальні служби інженерного захисту територій, а за їх відсутності - управління (відділи) містобудування та архітектури, архітектурно-будівельного контролю та житлово-комунального господарства. До проведення робіт із обстеження та обліку територій з небезпечними природними явищами можуть залучатися фахівці науково-дослідних, дослідно-конструкторських та проектних установ, представники громадських організацій. Заходи щодо захисту територій від небезпечних явищ природного характеру треба розробляти з урахуваннями результатів спостережень за територіями та їх обстежень.

З метою запобігання надзвичайним ситуаціям техногенного характеру, що можуть бути спричинені впливом небезпечних геологічних процесів, місцеві

органи виконавчої влади, підприємства, установи та організації, у власності (користуванні на правах оренди) є потенційно небезпечні об'єкти та (або) об'єкти підвищеної небезпеки, у тім числі автомобільні шляхи і залізниці, нафто - газопроводи, мають організовувати розробку картографічних матеріалів із нанесенням місць розвитку небезпечних геологічних процесів, які безпосередньо можуть призвести до надзвичайної ситуації, та їх захисту інженерними спорудами. Зазначені картографічні матеріали треба щорічно коригувати.

4.2. Закон України про охорону праці. Його роль і значення в забезпеченні охорони праці на морському транспорті

Закон України «Про охорону праці» — Закон України, що визначає основні положення щодо реалізації конституційного права громадян на охорону їх життя і здоров'я у процесі трудової діяльності, регулює за участю відповідних державних органів відносини між власником підприємства, установи і організації або уповноваженим ним органом (далі — власник) і працівником з питань безпеки, гігієни праці та виробничого середовища і встановлює єдиний порядок організації охорони праці в Україні [29].

Охорона праці є важливим аспектом будь-якої виробничої системи. З метою забезпечення безпеки та здоров'я робітників в Україні було прийнято Закон України про охорону праці. Цей законодавчий акт встановлює правила та можливості щодо охорони праці та відповідальності за їх порушення. У цій статті ми розкрили основи положення цього закону, охоплюючи такі питання, як: хто підпадає під закон про охорону праці, види відповідальності за порушення законодавства та можливі покарання для працівників та роботодавців.

Основне положення закону України про охорону праці в останній редакції можна висловити одним реченням: забезпечити працівникам безпечні та нешкідливі умови праці, доклавши для цього всіх зусиль. Відповідно до Закону України про охорону праці всі підприємства, установи та організації зобов'язані створювати умови праці для своїх працівників, за яких їхнє життя та здоров'я не піддається ризикам. Власники або відповідні відділи несуть відповідальність за забезпечення безпечних умов праці та впровадження сучасних засобів технічної безпеки. Це містить у собі опрацювання безпеки технологічних процесів, справність машин, механізмів, устаткування та інших засобів виробництва. Також сюди входить контроль працездатності стану засобів колективного та індивідуального захисту, що використовуються працівниками.

Закон України про охорону праці застосовується до всіх працівників, які виконують професійні обов'язки за відповідну щомісячну винагороду, незалежно від їхнього статусу чи типу зайнятості. Він розповсюджується на робітників всіх типів, таких як: віддалені; робітники, що виконують обов'язки, перебуваючи на території підприємства або офісу; виїзні фахівці; працівники за контрактом; тимчасові робітники; працівники за сумісництвом.

Закон України про охорону праці надає працівникам ряд прав та привілеїв, що стосуються виконання професійних обов'язків. Це включає право відмовитися від здійснення роботи, яка становить небезпеку для життя чи здоров'я робітника, а також право на отримання компенсацій та пільг у разі порушення вимог охорони праці. Крім того, працівники мають право на лікувально-профілактичне харчування, перерви, санітарно-оздоровчі заходи та зменшений робочий день у разі виконання робіт з важливими та шкідливими умовами.

У разі оголошення воєнного стану у країні діють спеціальні правила та вимоги, які стосуються також охорони праці. Під час воєнного стану Законом передбачені додаткові заходи та обмеження, призначені забезпечити безпеку робітників за таких умов. Роботодавці та робітники повинні дотримуватися

цих правил та вимог з метою збереження життя та здоров'я. В Україні наразі скасовано перевірки підприємств. Спрощена процедура розслідування при встановленні обставин аварійних ситуацій. Також роботодавцю дозволено збільшувати робочий час за необхідністю до 60 годин на тиждень. Закон України про охорону праці є важливим правовим актом, який регулює можливості та відповідальність у сфері дотримання нормативів. Цей закон застосовується до всіх працівників та роботодавців в Україні. Він встановлює права та обов'язки, які стосуються охорони праці. Власники чи керівники приймають відповідальність за створення безпечних умов праці, а працівники зобов'язані дотримуватися всіх вимог та правил. Порухення норм охорони праці може призвести до різних видів відповідальності, включаючи адміністративну, громадянську та кримінальну. Закон також затверджує особливі зміни на час дії воєнного стану.

4.3. Горючі речовини, їх властивості та класифікація

Усі матеріали і речовини у пожежному відношенні можна характеризувати показником горючості. Всі речовини в природі поділяються на класи горючості: негорючі, важкогорючі і горючі. Негорючі - які при наявності джерела запалення не спалахують, не тліють і не обуглюються. Негорючими є природні і штучні неорганічні матеріали: гіпс, алебастр, метал, залізобетон, мармур тощо. Важкогорючі - які під дією вогню спалахують, тліють або обуглюються тільки за наявністю джерела запалення. Подальше їх горіння при припиненні дії джерела запалення відбуватися самостійно не може, вони гаснуть. Важкогорючими є просочена деревина, гіпсові матеріали, полімерні матеріали, фіброліт тощо. Горючі - які під дією вогню або високої температури спалахують, тліють або обуглюються. Матеріали цього класу продовжують горіти і після зникнення джерела запалювання. Горючими є всі органічні матеріали. Групу горючості матеріалів визначають

експериментальним шляхом і використовують для аналізу пожежної небезпеки. Групи горючості матеріалів та речовин відіграють важливу роль у пожежній безпеці. Оцінка ризику пожежі та вибухонебезпеки речовин починається з їх класифікації за ступенем горючості. Розподілення матеріалів та речовин на групи горючості допомагає визначити їх потенційну небезпеку і розробити відповідні заходи безпеки. Негорючі матеріали і речовини не спалахують, не тліють і не обвуглюються при наявності джерела запалення. Це включає природні і штучні неорганічні матеріали, такі як гіпс, алебастр, метал, залізобетон і мармур. Важкогорючі матеріали спалахують, тліють або обвуглюються при наявності джерела запалення. Однак, після припинення дії джерела запалення вони самостійно не горять і гаснуть. Прикладом важкогорючих матеріалів є просочена деревина, гіпсові матеріали, полімерні матеріали і фіброліт. Горючі матеріали під дією вогню або високої температури спалахують, тліють або обвуглюються. Вони продовжують горіти навіть після зникнення джерела запалювання. Це органічні матеріали, які становлять найбільшу пожежну небезпеку. Групу горючості матеріалів визначають експериментальним шляхом, використовуючи спеціальні методи та нормативні документи. Це дозволяє оцінити ступінь пожежної небезпеки і визначити заходи безпеки, які необхідно прийняти для захисту людей і майна. Урахування груп горючості матеріалів і речовин є важливим елементом при розробці пожежних норм і правил, проектуванні будівель та споруд, виборі вогнегасників та систем пожежної безпеки. Класифікація горючості допомагає забезпечити ефективну попередження та гасіння пожеж, а також зменшення ризику вибухів у виробничих приміщеннях та інших об'єктах. Важкогорючі речовини є матеріалами, які під дією вогню або високої температури можуть спалахнути, тліти або обвуглюватися. Вони не гаснуть самостійно після припинення джерела запалення. Ці речовини продовжують горіти, поки їх не буде загасено вогнегасниками або іншими засобами гасіння пожежі. Важкогорючі речовини є високопожежонебезпечними і можуть швидко поширювати вогонь, що становить значну загрозу для людей, майна та

навколишнього середовища в п. Приклади важкогорючих речовин включають деякі полімерні матеріали, наприклад, певні типи пластмас, гуму, поліуретани, пінополістирол, а також просочену деревину, фіброліт, оксамит, штучні текстильні матеріали, деякі хімічні речовини, такі як розчинники, лаки, фарби тощо. Важкогорючі речовини використовуються у різних сферах, включаючи будівництво, промислові процеси, автомобільну промисловість, електроніку, текстильну промисловість та інші галузі.

ВИСНОВКИ

Морська система перевезень відіграє важливу роль в економіці нашої держави. Це багатофункціональна структура, яка складається з різних сфер діяльності. На сьогоднішній день, вигідне географічне розташування України являє собою стратегічний важливий фактор як конкурентоспроможної держави серед інших країн. Основними функціями морського транспорту є забезпечення міжнародних морських зв'язків, підтримання достатнього рівня зайнятості для населення держави, здійснювання перевезень вантажу між іноземними портами.

Морська інфраструктура реалізує національну транспортну політику, зміцнює міжнародні зв'язки та сприяє розвитку внутрішньої та зовнішньої політики. Критерії ефективного розвитку підприємств морського транспорту бувають конструктивного та деструктивного характеру, від цього залежить напрямки подальшого розвитку.

У сучасних умовах геополітичних змін, а також змін у економічній, військовій, трансформаційній та політичній сфері для підтримання збалансованого розвитку основним завданням для України є: усунення проблем недостатнього фінансування; сприяння розвитку підприємств із значним експортним потенціалом; удосконалення законодавчих актів; усунення малої ефективності від використання потенціалу наявної зарядної ємності; усунення обмеженості приватного інвестування; поліпшення транспортної інфраструктури. Поточна воєнна ситуація свідчить про зниження конкурентоспроможності України через втрату частини територій та стагнацію виробничих потужностей.

Світовий ринок транспортних перевезень є монопольним, тобто представницьким. Існує багато споживачів послуг та велика кількість транспорту. Важливою умовою побудови успішних взаємовідносин між конкурентами - компроміс, збалансування економічних інтересів.

Перспективами розвитку транспортних перевезень є: інтенсивне удосконалення управління; для екологічної безпеки, швидкості та чистоти - створення автоматизованих систем управління;

Обмеження ринку транспортних послуг в Україні є негативним чинником, особливо останні 4 роки. Пандемія Covid-19, а також повномасштабне вторгнення на територію України у 2022 році сильно вплинули на економічне становище нашої держави. Для відновлення всієї портової системи знадобиться більше 4 років та велике фінансування, а також залучення інвестицій.

Для дослідження можливостей розвитку стивідорного бізнесу були взяті звіти та проведений аналіз «Української національної стивідорної компанії», виходячи з цього можна зробити висновки, що на даний час, стивідорний бізнес переживає не легкі часи, порівнюючи з 2019-2023 роками. Оскільки зменшився вантажообіг, на початку повномасштабного вторгнення порти були заблоковані, кількість працівників скоротилася. Але незважаючи на ці фактори, звіт за 2023 рік, показав що компанія почала відновляти свою роботу та економічний стан поліпшився. Можливості розвитку на даний час в Україні є, але треба враховувати всі ризики, для того щоб не стався занепад компанії

Отже, для того щоб розвиток компанії був максимально ефективним, потрібно дотримуватися основних стратегій, одними з яких є: дотримуватися суворих екологічних норм та стандартів, щоб не нашкодити навколишньому середовищу; впровадження нових технологій; підвищення кваліфікації працівників; побудова компромісних конкурентних відносин, тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Федяй Н.О. Державна установа Інститут економіки та прогнозування НАН України. С. 5-9.
2. Ліпський В.В. Міжнародні економічні відносини та світове господарство. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку морських портів України. С. 165-168.
3. Крихтіна Ю.О. Основні напрями та перспективи розвитку транспортної галузі в системі світового господарства. С. 566-572.
4. Свірідова С.С. Основні шляхи та резерви потенціалу розвитку морських портів України. С. 91-96.
5. Інформація про водний транспорт України. Міністерство інфраструктури України : вебсайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>
6. Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури», Національна рада з відновлення України від наслідків війни, липень 2022.
7. Валовий внутрішній продукт (ВВП) в Україні. Мінфін : вебсайт. URL:
8. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2694-12#Text>
9. Тарасюк Н.І., Шрамков С.С. Розробка транспортної стратегії України на період до 2030 року. Міністерство інфраструктури України : вебсайт. URL: <https://opendatabot.ua/c/318468041>
10. Гіренко Х.В. Перспективи розвитку транспортного сектору України. Перспективи. Соціально-політичний журнал. 2022. № 1. С. 74-80. URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/nts/article/view/6607/6641>
11. Скляр Г. П. Механізм забезпечення фінансової стійкості підприємств споживчої кооперації та його удосконалення в умовах перехідної економіки / Г. П. Скляр, О. О. Педик
12. Затулко А.В. Ефективна економіка. 2010. № 3.

13. Кушнір Н.О., Сюсько О.В. Геополітика України, Історія і сучасність. Аналіз сучасного стану світового ринку транспортних послуг. С. 136-145.
14. Дубицький О.С., Бодак В.І., Куць Н.Г., Булік Ю.В. Центральний науковий вісник. Технічні науки. 2020. Проблеми та перспективи розвитку міжнародного ринку транспортних послуг. С. 305-311.
15. Пахолюк О. В., Передрій О. І. (ред.) Товарознавчий вісник : збірник наукових праць. Луцьк, 2023. Вип. 16. 325 с.
16. Лисий В.М. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Вплив війни на розвиток транспортного перевезення в Україні. С. 92-94.
17. Міністерство економіки України : офіційний вебсайт. URL: <https://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA>
18. Базилінська О. Я. Фінансовий аналіз: теорія та практика: Навчально-методичний посібник / О.Я. Базилінська. Київ: 2009. 328 с
19. Головка В. В. Управління ризиками в системі забезпечення сталого розвитку морських транспортних підприємств. Економіка та держава. 2019. № 12. С. 87-92.
20. Фінансові показники ДП «МТП «Южний». Clarity Project : вебсайт. URL: https://clarity-project.info/edr/01125666/finances?current_year=2023
21. Іванов А.В. Державне регулювання розвитку транспортної галузі України. Держава та регіони. Серія: Право. 2021. № 1. С. 19-25. URL: http://www.law.stateandregions.zp.ua/archive/1_2021/5.pdf
22. Іванов С. В. Управління ризиками при забезпеченні сталого розвитку підприємств морського транспорту. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2016. № 3(56). С. 26-39.
23. Валовий внутрішній продукт (ВВП) в Україні. Мінфін: вебсайт URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/gdp/>
24. Ярова Н.В., Воркунова О.В., Ліщенко В.С. Розвиток методів управління та господарювання. 2019. № 1(66). Методичні підходи щодо механізму

забезпечення економічної безпеки підприємств морського транспорту.
С. 84-91.

25. Портова галузь України 2023: другий рік роботи в умовах війни. Центр транспортних стратегій : вебсайт. URL: https://cfts.org.ua/infographics/portova_galuz_ukrani_2023_drugiy_rik_roboti_v_umovakh_viyeni
26. Гонтарук І.В. Підприємництво, торгівля та біржова діяльність. Вплив пандемії Covid-19 на діяльність підприємств галузі морських вантажних перевезень. С. 60-66.
27. Задачі Міністерства в рамках галузі автотранспорту. Міністерство інфраструктури України : вебсайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/zadachi-ministerstva-v-ramkah-galuzi-atotrasportu.html>
28. Корнієцький О. В., Кузнєцова Н. О. Механізми сталого розвитку морського транспорту в умовах глобалізації. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2018. № 3(64). С. 5-18.
29. Онищенко С.П., Ільченко С.В. Транспортна безпека України: сучасний стан та перспективи розвитку. ХНТУ. 2021. URL: <https://crust.ust.edu.ua/server/api/core/bitstreams/460d7908-15da-4c8c-87bb-19c783ed03ff/content>
30. Єгоров Р.А. Проблеми та перспективи розвитку транспортного сектору України. Ефективна економіка. 2020. № 11. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2020-11_0-pages-220_230.pdf
31. Жихарєва В. В., Крилов Є. В. Стратегії управління ризиками у забезпеченні сталого розвитку підприємств морського транспорту. Економічний вісник Донбасу. 2013. № 4. С. 135-141.
32. Морські порти України за підсумками 2022 року обробили 59 млн т вантажів. Amazing Ukraine : вебсайт. URL: <https://www.amazingukraine.pro/business/morski-porty-ukrayiny-za-pidsumkami-2022-roku-obrobyly-59-mln-t-vantazhiv/>

33. Морські порти України за підсумками 2022 року. УкрПорт : вебсайт.
URL: <https://ukrport.org.ua/>
34. Парубець О.М., Сугоняко Д.О. Економічна наука. Обґрунтування джерел фінансування транспортного сектору України. С. 56-60.
35. Петренко О. І. Ризик-орієнтований підхід до сталого розвитку морських транспортних підприємств. Економіка та суспільство. 2015. № 13. С. 205-210.
36. Коваленко М.А. Економіка підприємства. К. : ЦУЛ, 2017. 456 с. URL: <file:///C:/Users.pdf>
37. Репозиторій Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут» : вебсайт. URL: <https://repository.kpi.kharkov.ua/server/api/core/bitstreams/fcea71d7-7a7a-4553-b012-dd24dd497448/content>
38. Міністерство України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків чорнобильської катастрофи
міністерство аграрної політики України н а к а з «Про затвердження Положення щодо розробки планів локалізації та ліквідації аварійних ситуацій і аварій на об'єктах зберігання й перероблення зерна та зернопродуктів» (Положення, розд.2) 21.12.2009

АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота на тему «Механізм збалансованого розвитку підприємств морського транспорту в умовах ризику» на здобуття освітньо-кваліфікаційного рівня бакалавра.

Метою кваліфікаційної роботи є дослідження ризиків що впливають на роботу національних морських транспортних підприємств, а також дослідження ефективності та конкурентоспроможності цих компаній.

В першому розділі розглянуто резерви, можливості, критерії та систему обмежень ефективного розвитку підприємств морського транспорту.

В другому розділі досліджено характеристику структури регіонального ринку транспортних послуг, умови її економічної стійкості, а також ринкові обмеження функціонування національних морських транспортних підприємств.

В третьому розділі досліджено національну стивідорну компанію та проведена оцінка потенційних можливостей розвитку стивідорного бізнесу в Україні. Досліджена ресурсна адекватність збалансованого розвитку підприємства.

Ключові слова: регіональний ринок, стратегія, механізм розвитку, конкурентоспроможність, споживач, економічна стійкість, ринкові обмеження, резерви, критерії, попит, ефективність, ресурсна адекватність, збалансований розвиток.