

СТРАТЕГІЧНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ СТАНОМ ПОРТІВ ВІДНОСНО ПАРАМЕТРІВ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Сотниченко Людмила Леонідівна

доктор економічних наук, професор, професор кафедри менеджменту та економіки морського транспорту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Станєва Яна Миколаївна

аспірант кафедри менеджменту та економіки морського транспорту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Морські торгові порти відносяться до складних соціально-економічних систем. Вони забезпечують ефективне використання всіх видів транспорту, раціональні транспортно-економічні зв'язки, закінчення чи продовження процесів транспортування товарів за жорстких екологічних обмежень. Водночас, необхідно зазначити, що повністю не досліджено роль морських портів у системі економічних факторів розміщення виробничих сил, не завершено дослідження характеру впливу портового комплексу на економічну та продовольчу безпеку в країні.

Морські торгові порти концентрують різні види діяльності, пов'язані з обробкою чи обслуговуванням транспортних та вантажних потоків. Вони характеризуються диференціацією рівня прибутковості. Це визначає відмінність підходів щодо параметрів та активності їх оптимізації. Тому залишається актуальною проблема досягнення максимальної інтенсивності основної експлуатаційної діяльності портової інфраструктури України, загальної нормалізованої ефективності та комплексності розвитку [1].

Місце торгового порту в логістичній товаропровідній системі зумовлюється низкою зовнішніх умов та основними цілями стратегії розвитку та забезпечення стійкості на регіональному ринку. Найважливішим чинником раціонального розвитку торгових портів залишається продуктивність чи ефективність використання економічних ресурсів підприємства.

Загальносистемне значення портової інфраструктури визначає завдання постійного розвитку виробничого потенціалу за критеріями ефективної стійкості у системі транспортного обслуговування світових господарських зв'язків. Інтенсифікація транспортних процесів та використання виробничого потенціалу як основа підвищення ефективності роботи транспортних підприємств передбачає подальшу концентрацію та спеціалізацію розвитку основних об'єктів морського транспорту. Конкурентоспроможність підприємств морського транспорту може забезпечуватися з урахуванням: вибору раціональних напрямів науково – технічного прогресу в портовому будівництві, вдосконалення організації управління, підвищення кваліфікації працівників порту і

продуктивність їх труда. Довговічність прояву закономірностей та факторів ефективного розвитку портів зумовлює комплексність завдань щодо розробки механізму адаптації до змін, що відбуваються у системі міжнародного поділу праці.

Надійна та ефективна реалізація стратегії відтворення та підтримки у нормальному стані морського транспортного комплексу передбачає наявність певної системи умов, що зумовлюють принципи, можливості та напрямки формування основного капіталу [2]. Тому завдання підтримки збалансованості розвитку національної морської транспортної системи щодо макроекономічних потреб та оптимальних сукупних результатів вимагають створення особливого механізму стимулювання розвитку торгових портів. У цьому процесі виділяється завдання концентрації інвестиційних ризиків за стратегічним напрямом розвитку.

Серед основних факторів, що визначають темпи розвитку морських транспортних підприємств, виділяються потреби та обмеженість капітальних вкладень, що певною мірою характерно і для інших комплексів національного господарства. Принципова відмінність у тому, що у морському транспорті спостерігається, з одного боку, підвищення капіталомісткості, з другого, значний вплив транспортного потенціалу країни оптимізацію позасистемних результатів. Ступінь обмеженості інвестиційних ресурсів для реалізації проектів розвитку визначають темпи нарощування транспортного потенціалу та співвідношення між інтенсивними та екстенсивними напрямками капітальних вкладень. Зазначене обмеження підвищує актуальність розробки методів, обґрунтування ефективності альтернативного виділення ресурсів. У цьому аспекті також важливою є розробка концепції державної непрямої підтримки галузі. Як критерійний підхід слід розглядати досягнення економічної безпеки зовнішньоекономічних відносин.

Система стимулювання та підтримки національних судновласників та портових комплексів має орієнтуватися за критерієм максимуму транспортного ефекту та високих темпів формування нових накопичень для подальшого фінансування чергових етапів розвитку чи диверсифікації основної функціональної діяльності вантажних терміналів [3]. На морському транспорті в умовах жорсткої конкуренції та циклічності ринка транспортних послуг велика увага має приділятися оптимізації часових параметрів реалізації нових науково-технічних рішень. В основі останніх особливе місце займають високопродуктивні типи суден та перевантажувальних комплексів, впровадження прогресивних технологічних процесів доставки вантажів та обробки транспортних засобів.

Ефективними залишаються напрями вдосконалення організації роботи та взаємодії всіх елементів транспортної системи на засадах інтермодальних повідомлень, що забезпечують прискорення доставки товарів та покращення використання потенціалу торгових портів та магістральних видів транспорту. Прогресивність технічних та організаційних рішень визначається їхньою ефективністю та економічною доцільністю. Чим більше рівень економічної

ефективності нових типів суден і перевантажувальних комплексів, то вони більш стійкі над ринком транспортних послуг.

Оцінка економічної ефективності технічного розвитку та економічного зростання підприємств морського транспорту уточнюватиме допустимі параметри капіталомісткості приросту продуктивності нового потенціалу. Приватні чи індивідуальні показники оцінки стану окремих транспортних підприємств відбивають певні параметри техніко-економічних процесів використання виробничого потенціалу та сукупності економічних ресурсів. Вони утворюють специфічні групи, орієнтовані розкриття окремих сторін реалізації цільового призначення порту чи флоту, сервісних підрозділів ринку транспортних послуг [4]:

- забезпеченості необхідними ресурсами за критеріями функціональної та економічної стійкості підприємства;
- технічний стан об'єктів, що визначають надійність експлуатаційного процесу;
- якісну характеристику діяльності підприємств;
- ступеня оновлення основного капіталу за критеріями оптимальності норми прибутку та конкурентоспроможності;
- безпеки функціонування в межах міжнародних обмежень та нормативів;
- оптимальної ресурсомісткості за критеріями економічності операторської діяльності;
- конкурентної стійкості у вибраному секторі ринку транспортних послуг.

Характер зміни та базовий рівень показників значною мірою обумовлює місце морського торгового порту на міжнародному ринку транспортних послуг, а також необхідні капітальні вкладення для реалізації проектів збереження позиції чи розширення участі у транспортному бізнесі. На вибір інвестиційної стратегії, націленої на перспективний розвиток підприємств морського транспорту, мають специфічний вплив такі параметри:

- поточна стадія бізнес-циклу у стані економічної системи загалом та у структурі фрактового ринку, зокрема;
- стадія життєвого циклу підприємства, протягом якої реалізується інвестиційний чи господарський проект.

Цими умовами значною мірою зумовлюються варіанти дій керівників інститутів та власників основного капіталу морських транспортних підприємств. Для забезпечення економічної стійкості морської портової інфраструктури у розрахунковому періоді на основі стратегії утримання та розширення вантажної бази найважливішою умовою слід вважати підвищення якості транспортних послуг. Для цього необхідний відповідний розвиток та реалізація переваг власного виробничого потенціалу.

Список літератури

1. Результати глобального дослідження тенденцій в портової промисловості з прогнозом до 2030 року. URL: <https://www2.deloitte.com/ua/uk/pages/press-room/expert/infrastructureinterview-port-trends.html>

2. Оновлена Стратегія розвитку морських портів до 2038 року.
URL:<https://www.kmu.gov.ua/news/shvaleno-onovlenu-strategiyu-rozvitku-morskihportiv-do-2038-roku-mininfrastrukturi>
3. Руснак А. В. Чинники формування конкурентоспроможності та сталого розвитку морських портів України. Економіка та держава №2, 2020. С. 24-28.
URL : http://www.economy.in.ua/pdf/2_2021/6.pdf
4. Сенько О. В., Задерей А.Є. Особливості функціонування сегментів ринку морських перевезень. «Менеджер» Вісник Донецького державного університету управління. Серія "Економіка". Маріуполь, ДонДУУ. №2(91)'2021. С. 65-72. URL : <https://dsum.edu.ua/zhurnal-menedzher/>