

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

Анікіна Ю.С.

магістр,

Одеський національний морський університет

ОЦІНКА ВИРОБНИЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ СТИВІДОРНОЇ КОМПАНІЇ

Конкурентне середовище діяльності стивідорних компаній напряду пов'язано з наявністю потенційних можливостей розвитку, що включає різні аспекти діяльності: виробничу, фінансову, інвестиційну. Формування, оцінка та використання потенціалу підприємства є підґрунтям обґрунтування оптимальних управлінських рішень, направлених на стратегію його розвитку.

Для підприємств потенціал характеризується можливостями та наявністю всіх видів ресурсів та резервів для здійснення господарської діяльності.

В науковій літературі стосовно підприємства виділяють економічний потенціал. Науковці виокремлюють наступні види економічного потенціалу: фінансовий, виробничий, кадровий, інформаційний, інноваційний, маркетинговий, науково-технічний, соціальний та інші види потенціалу [1; 2]. Кожен з перелічених потенціалів є джерелом конкурентних переваг підприємства.

Виробничий потенціал – це наявні та приховані можливості підприємства щодо залучення та використання факторів виробництва для випуску максимально можливого обсягу продукції (послуг) [3, с. 14].

Виробнича складова, як складова економічного потенціалу стивідорної компанії, «характеризує рівень використання виробничих потужностей, їх завантаження, як в цілому, так і по окремим терміналам. Проведення такого аналізу враховує технологічні процеси, продуктивність обладнання, використання окремих ресурсів у витратах операційної діяльності» [4, с. 66].

Вантажопереробка та обслуговування транспортних суден забезпечуються наявними основними засобами стивідорної компанії. Для здійснення стивідорної діяльності на причалах розміщені порталні

крани різної вантажопідйомності, козлові крани для переробки контейнерів. До основних засобів, що забезпечують навантажувально-розвантажувальні роботи (НРР), відносяться мала механізація (наприклад, тепловози), судна портового флоту та парк автомашин різного призначення. Для обслуговування транспортних суден, що прибувають у порт, є портовий флот, до складу якого входять судна різноманітного призначення: буксири; самохідні допоміжні судна; несамохідні судна; пасажирські судна; плавучі крани. Для забезпечення перевантажувального процесу існують залізничні колії з різною довжиною, які частково можуть належати стивідорній компанії, а частково АТ «Українська залізниця». Для збереження та накопичення вантажів використовуються складські площі: відкриті та закриті. Стивідорні компанії можуть мати у своєму розпорядженні ремонтні бази, які забезпечують підтримку основних засоби в експлуатаційному стані.

Система показників, які відображають виробничий потенціал стивідорної компанії, викладена в роботі [4, с. 65], включає: виробничі потужності (рівень використання виробничих потужностей, рівень завантаження терміналу) та ресурси (чистий дохід від реалізації, собівартість реалізації, собівартість переробки 1 т вантажу, питома вага витрат на енергоресурси у витратах на операційну діяльність).

Порівняльна характеристика морських торговельних портів (МТП) України по показнику «завантаженості причалів» наведена на рис. 1.

Найбільша завантаженість морських торговельних портів спостерігається у Миколаївському МТП (79,5%), МТП «Ольвія» (72,4%), МТП «Південний» (68,1%) та Бердянському МТП (64,8%). По іншим морським портам завантаженість причалів становить менше 50%. Недопустимо низька завантаженість у Ренійському МТП (14,1%), Скадовському МТП (1,6%) та Усть-Дунайському МТП (26,8%) та. Таким чином, проблеми розвитку виробничого потенціалу є актуальними для більшості з розглянутих об'єктів.

В свою чергу, «найбільш зайнятими є причали Миколаївського, Херсонського і Одеського морських портів. Найбільш завантаженими є причали Бердянського, Миколаївського та Ізмаїльського морських портів. При цьому, у останніх спостерігається і найбільша різниця між показниками завантаженості і зайнятості, що свідчить про ефективну організацію вантажно-розвантажувальних робіт і максимально вигідне використання гідротехнічної споруди» [6, с. 106].

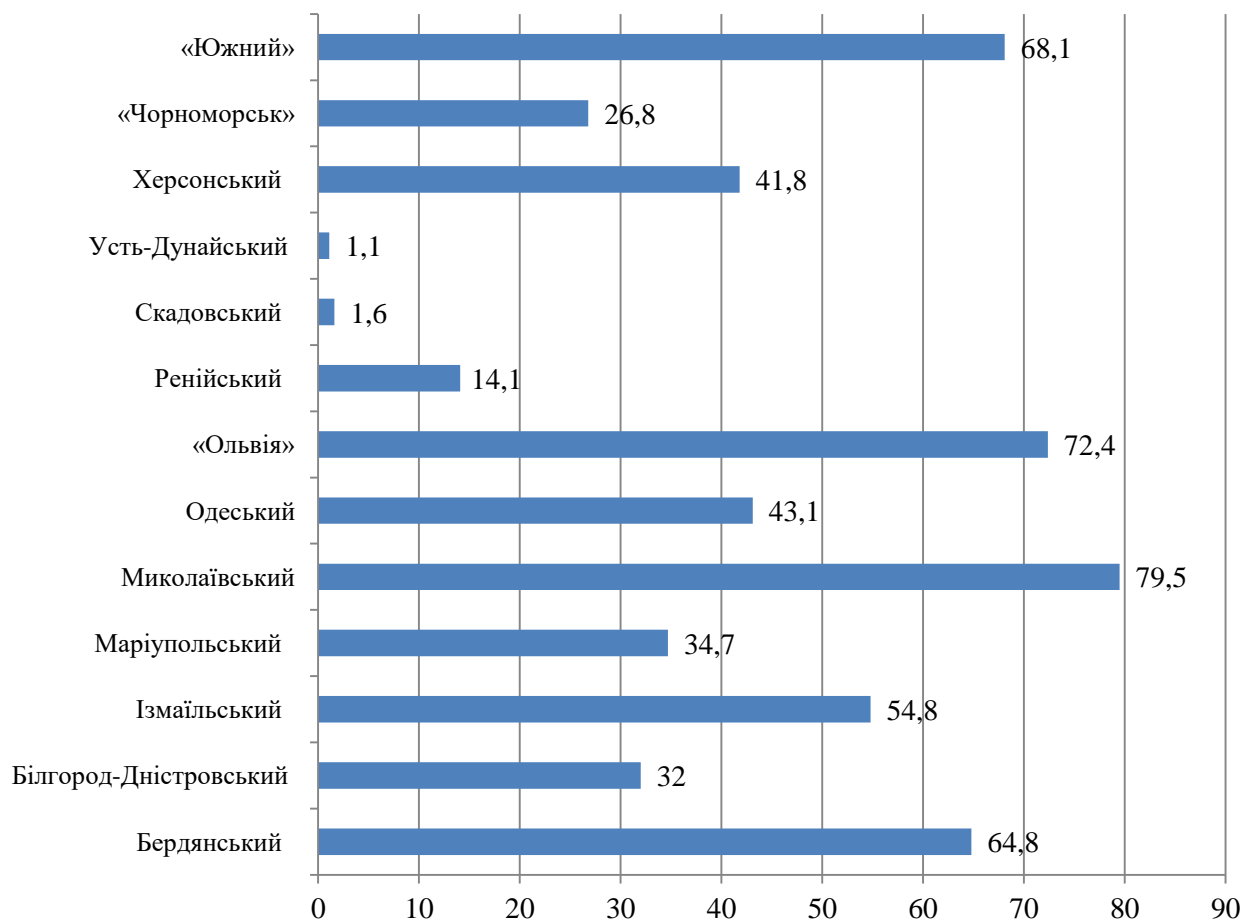


Рис. 1. Завантаженість причалів морських торговельних портів України у 2017 році до пропускної спроможності, %

Джерело: розраховано з використанням [5]

Ресурсне забезпечення виробничого потенціалу необхідно розглядати з позиції ефективності їх використання, що проявляється у показниках рентабельності. Для державних стивідорних компаній такий аналіз наведено у табл. 1.

Аналітичні дані табл. 1 свідчать про досить низькі значення показників рентабельності по всім державним стивідорним компаніям. Найбільші значення спостерігаються по показнику «валова рентабельність», для розрахунку якого у чисельнику використовується показник «валовий прибуток». По іншим показникам рентабельності, в основу яких у чисельнику покладено показник «чистий прибуток», значення рентабельності недопустимо низьке. Особливо низьке значення по рентабельності активів – наявне майно компаніями використовується неефективно та потребує перегляду з позиції аналізу всіх статей на доцільність утримання та наявність економічної вигоди. Необхідно також відзначити, що показники рентабельності по ДП «Білгород-

Дністровський МТП», ДП «Ренійський МТП», ДП «Скадовський МТП» та ДП «Херсонський МТП» у табл. 1 не ввійшли у зв'язку з відсутністю отриманого позитивного фінансового результату – прибутку.

Таблиця 1

Показники рентабельності державних стивідорних компаній України у 2017 році, %

Державне підприємство МТП	Валова рентабельність	Рентабельність активів	Рентабельність власного капіталу	Рентабельність діяльності
«Бердянський»	18,1	0,5	5,8	10,0
«Ізмаїльський»	23,8	1,1	13,1	12,5
«Маріупольський»	26,5	0,6	6,7	17,6
«Миколаївський»	71,4	0,8	8,3	33,0
«Усть-Дунайськ»	-53,9	0,1	1,1	7,7
«Чорноморськ»	16,6	0,4	4,1	7,8
«Одеський»	17,7	0,1	0,6	6,2
«Стивідорна компанія «Ольвія»	39,5	1,8	18,9	26,7

Джерело: розраховано з використанням [7]

На наш погляд, виробничий потенціал стивідорної компанії необхідно розглядати у тісному взаємозв'язку з інвестиційним та інноваційним потенціалами, наявність яких є гарантом розвитку виробничих потужностей. Крім того, враховуючи, що стивідорні компанії основним завданням своєї роботи вважають підвищення якості послуг, оптимізацію технологій виконання вантажно-розвантажувальних робіт та максимізацію доходів основна увага повинна приділятися якості і кількості інфраструктури (глибина, довжина причалів, наявність складів, терміналів, кранів). Територія порту обмежена акваторією, це так само впливає на ефективність роботи порту і кількість обслуговування суден, а також існує можливість внутрішньої конкуренції внаслідок присутності на території підприємств, що надають схожі послуги.

Список використаних джерел:

1. Коваль Л.В. Економічний потенціал підприємства: сутність та структура. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2010. № 690: Логістика. С. 59–65.

2. Маслак О.І., Квятковська Л.А., Безручко О.О. Особливості формування економічного потенціалу підприємства в умовах циклічних коливань. *Актуальні проблеми економіки*. 2012. № 9. С. 36–46.

3. Федонін О.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка : навч. посіб. Київ : КНЕУ, 2004. 316 с.

4. Бойко М.О., Опря В.О., Балан Я.О. Підхід до формування системи показників оцінки економічного потенціалу підприємств портової діяльності. *Розвиток методів господарювання та управління на транспорті*. 2018. № 4(65). С. 59–72.

5. Офіційний сайт ДП «Адміністрація морських портів України». URL: <http://uspa.gov.ua>

6. Ширяєва Л.В., Онешко С.В., Кузнецова Г.А. До питання підвищення ефективності використання гідротехнічних споруд підприємств портової діяльності. *Розвиток методів господарювання та управління на транспорті*. 2018. № 4(65). С. 97–111.

7. Офіційний сайт Міністерство інфраструктури України: Звіти про виконання фінансового плану підприємств за 2017 рік та пояснювальні записки до них. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29813.html?PrintVersion>

Чатченко О.Є.

кандидат економічних наук, доцент,

Харківський державний університет харчування та торгівлі

МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКОСТІЙКІСТЮ БІЗНЕС-МОДЕЛІ ПІДПРИЄМСТВА РЕСТОРАННОГО ГОСПОДАРСТВА

Сучасні економічні умови, в яких підприємства ресторанного господарства здійснюють свою діяльність, характеризуються непостійністю, складністю, динамізмом і непередбачуваністю. У міру розвитку ринкової економіки у зовнішньому та внутрішньому середовищі з'являється безліч нових елементів невизначеності. Це розширює зони ризикових ситуацій і збільшує можливість втрати бізнес-моделлю ризикостійкості, що в сукупності негативно впливає на конкурентоспроможність суб'єктів господарювання сфери ресторанного господарства. Вважаючи на це, високий рівень ризикостійкості бізнес-моделі є гарантом готовності до різного роду змін середовища функціонування підприємства ресторанного господарства підготовлена та визначає стійкість положення на ринку та конкурентоспроможність.