

УДК 656.615.003:330.131

## ТЕХНІКО-ТЕХНОЛОГІЧНА СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПОРТОВИХ ОПЕРАТОРІВ

*Маляр С.Б., аспірант (ОНУ)*

*Досліджено місце техніко-технологічної складової у системі економічної безпеки порткових операторів. Запропоновано та структуровано склад основних деструктивних факторів, що погрожують техніко-технологічній безпеці порткових операторів з урахуванням особливостей їх діяльності.*

*Ключові слова: економічна безпека, портковий оператор, матеріально-технічна та інноваційно-технологічна складові економічної безпеки, деструктивні фактори.*

**Постановка проблеми.** Існує багато підходів до організації діяльності та управління на підприємстві, але в умовах світової економічної кризи, в тому числі і на ринку морських перевезень, особливої актуальності набуває необхідність забезпечення захисту економічної безпеки суб'єкта підприємницької діяльності. Система економічної безпеки підприємства служить інструментом мінімізації негативних наслідків в умовах економічної кризи, а також враховує взаємоузгодженість інтересів суб'єкту підприємницької діяльності з зовнішнім середовищем. Оцінка рівня економічної безпеки організації стає одним з основних елементів стратегічного планування, а також характеризує інвестиційну привабливість та життєздатність підприємства.

В сфері портової діяльності функціонує багато різних підприємств: агентські, експедиторські, сюрвейерські, фрахтові, стивідорні, складські, постачальні та ремонтні компанії, але визначальну роль грають порткові оператори, адже на них покладено виконання виробничих функцій, які визначають основне призначення морського торговельного порту – перевантаження вантажів.

У «Стратегії розвитку морських портів України до 2015 року» портковий оператор визначається, як суб'єкт господарювання, який на договірних засадах виконує на території і в акваторії морського порту або на території морського терміналу навантажувально-розвантажувальні роботи, забезпечує зберігання вантажу, обслуговування суден та пасажирів, здійснює операції з вантажами, а також виконує інші пов'язані з цим види діяльності [12]. Для надання переважної половини цих послуг застосовується високотехнологічна портова техніка, її склад та сучасність багато у чому впливають на конкурентоспроможність самого порту. Тому оцінка техніко-технологічної безпеки порткових операторів грає велику роль при забезпеченні економічної безпеки всього портового господарства країни.

### **Огляд останніх досліджень і публікацій.**

Актуальність питання необхідності формування на приватних підприємствах системи економічної безпеки підтверджується значною кількістю публікацій вчених по цій проблемі [1, 4, 5, 8, 13]. Всі вони відмічають необхідність захисту техніко-технологічної складової. В той же час в роботах [5, 2] є передумови формування системи економічної безпеки на підприємствах морського транспорту, але вони мають загально-теоретичний характер і не враховують важливі специфічні особливості роботи порткових операторів. В першу чергу це стосується відсутності необхідної уваги однієї з найважливіших складових – техніко-технологічної, - стан якої в більшому ступеню визначає загальний рівень економічної безпеки портового оператора.

**Задача дослідження.** Метою цієї статті є виявлення основних проблем, які пов'язані із технічною озброєністю порткових операторів та технологічністю їх послуг, а також розробка заходів щодо забезпечення належного рівня техніко-технологічної складової економічної безпеки для підприємств цього виду діяльності, враховуючи сукупність основних функціональних складових економічної безпеки підприємств портової діяльності та специфіку надання порткових послуг.

### **Основний матеріал дослідження.**

Поняття економічної безпеки (ЕБ) на підприємстві відображає взаємозв'язок ресурсного потенціалу та ступеню захищеності його від негативної дії зовнішнього середовища. В свою чергу її оцінка повинна поєднувати розрахунок показників поточного стану підприємства та прогнозування можливих майбутніх втрат від впливу деструктивних факторів на нього. Досить складно звести такі розрахунки до єдиного кількісного показника, тому першочерговим у вирішенні цієї задачі являється визначення дія яких деструктивних факторів погрожує кожній із складових ЕБ підприємства та як вони впливають на його функціонування.

У роботі [7] було проведено дослідження поглядів вчених на склад основних функціональних складових ЕБ підприємства, за результатами якого було

сформовано найбільш повний їх склад актуальний для підприємств портової діяльності з врахуванням особливостей їх діяльності на території портів: політико-правова, інтелектуально-кадрова, організаційна, інформаційна, науково-технологічна, фінансова, екологічна, силова, комунікативна, ринкова та безпека мореплавання.

При визначенні ЕБ підприємств вчені розглядають техніко-технологічну складову, як другу по значущості після фінансової [1, 4, 13]. При цьому в рамках цієї складової вони пропонують визначати моральну застарілість та фізичну зношеність різних видів техніки, обладнання та споруд, а також їх достатність для здійснення необхідних об'ємів робіт. З точки зору захисту безпеки підприємств портової діяльності ситуація складається неоднаково. Для таких портових організацій, що надають агентські, експедиторські, фрахтові, сюрвейерські послуги та діяльність яких не пов'язана із здійсненням навантажувально-розвантажувальних робіт фінансова складова економічної безпеки дійсно стоятиме на першому місці.

В свою чергу ефективність роботи портових операторів в більшому ступеню залежить саме від сучасності їх техніко-технологічного озброєння, а фінансова складова та її деструктивні фактори пересувається на другий план. Адже саме портові оператори здійснюють експлуатацію портового терміналу та виконують значну частину своїх робіт за допомогою технічного устаткування та від його відповідності потребам ринку портових послуг залежатиме безпека таких важливих складових ЕБ, як фінансової, ринкової, комунікативної та екологічної.

Крижановський С.В. у своїй монографії [6] заострює увагу на тому, що 30% причалів портового господарства України потребують реконструкції, а термін експлуатації у 95% перевантажувальної техніки більш ніж у 2 рази перевищує нормативний. Для підтримання морських портів у конкурентоспроможному стані державі необхідно вкладати великі суми коштів на капітальний ремонт їх засобів праці, або придбання нових кранів та будівництво сучасних причалів. На сьогоднішній день такі заходи неможливі, тому в результаті широкого розповсюдження утворення приватних підприємств, що самостійно надають навантажувально-розвантажувальні послуги на території порту, загострилось питання приватизації портового майна.

З цього приводу Кабінет Міністрів України у листопаді 2000 року приймає Постанову №1684 «Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки» [10], відповідно до якої основним напрямком роботи Уряду в сфері морського транспорту повинна бути розробка механізму приватизації і реструктуризації підприємств морського транспорту, який би відповідав сучасним світовим вимогам. В свою чергу у статті 5 Закону України «Про приватизацію державного майна» [3]

прописані об'єкти, що мають загальнодержавне значення та не підлягають передачі права власності на них: акваторії портів, причали всіх категорій та призначень, причальні та гідротехнічні споруди, набережні причалів, захисні споруди та системи сигналізації, портові системи інженерної інфраструктури та споруди зв'язку, енерговодозабезпечення та водовідводу, автомобільні дороги та залізничні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), учбовий та гідрографічний флот, майнові комплекси судноплавних інспекцій.

Отже згідно українського законодавства портові оператори не мають право здійснювати всебічну приватизацію портового майна, але існує багато інших різноманітних засобів, які можуть бути ними використані з метою експлуатації ресурсів порту без передачі права власності на них: довірчий менеджмент, спільна діяльність, рента, оренда, лізинг, концесія.

Крім того при оцінці технічної безпеки портових операторів слід враховувати те, що на ряду із орендованим майном вони можуть працювати із власною перевантажувальною технікою та власноруч збудованими терміналами.

Розглянемо детальніше саме поняття техніко-технологічної складової ЕБ підприємства. Ще Олейникова Е.А. [9] в 1997 році говорила про те, що від наявності технологій матеріального та інтелектуального виробництва, а також від їх якості та відповідності сучасним світовим аналогам у значній мірі залежить ЕБ підприємства. Ілляшенко С.М. [4] в 2004 році характеризує цю складову, як ступінь захищеності від загроз технологічного потенціалу підприємства.

Сучасне ж розуміння змісту техніко-технологічної складової, яке підтримують такі вчені, як Кібік О.М. [5], Нагорна І.І. [8] та Шкарлет С.М. [13], полягає у забезпеченні відповідності рівня техніки та технологій на підприємстві сучасним світовим аналогам з точки зору оптимізації витрат ресурсів порту. Іншими словами ЕБ портового оператора по цій складовій полягатиме у попередженні отримання збитків від техніко-технологічної невідповідності потребам ринку даних послуг.

Враховуючи те, що засоби праці портових операторів можуть бути як власними, так і взятими в оренду, а також високу ступінь значущості рівня технологічності та застосування інновацій на таких підприємствах вважаємо за доцільне при оцінці їх ЕБ розділити техніко-технологічну складову на дві основні функціональні частини: матеріально-технічну та інноваційно-технологічну.

Таке перетворення складу функціональних складових ЕБ портового оператора надасть можливість окремо оцінювати рівень використання перевантажувальних механізмів та рівень застосування інновацій у технології виконання портових робіт. В свою чергу при оцінюванні

## Проблеми транспортного комплексу України

ступеню провадження інновацій в технологію надання послуг портовим оператором велике значення має забезпечення безперервності технологічного процесу.

Оцінку всіх основних функціональних складових ЕБ будь-якого підприємства необхідно починати із виділення деструктивних факторів, що їм погрожують. Класифікувати ці фактори для кожної складової пропонуємо за ознакою причини їх виникнення на ті, що викликані:

1) прийнятими рішеннями керівництва підприємства - безпеки;

2) зовнішніми та внутрішніми умовами функціонування ринку портових послуг - фактори ризику;

3) протиправними та умисними діями спрямованими на завдання збитку підприємству - загрози.

Перелік деструктивних факторів, що погрожують матеріально-технічній та інноваційно-технологічній безпеці портових операторів представлено в таблиці 1.

Таблиця 1

*Основні деструктивні фактори економічної безпеки портового оператора*

Деструктивні фактори		Функціональні частини техніко-технологічної складової ЕБ портового оператора	
		Матеріально-технічна	Інноваційно-технологічна
Небезпеки		<ul style="list-style-type: none"> <li>- неефективна інвестиційна політика, яка носить безсистемний характер та побудована на одиничних інвестиційних проектах, а не комплексній програмі розвитку морського торговельного порту;</li> <li>- неефективні управлінські рішення в питаннях оновлення та модернізації основних фондів;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- невідповідний рівень організації науково-дослідної діяльності в сфері удосконалення організації перевантажувальних робіт;</li> </ul>
Фактори ризику	Внутрішні	<ul style="list-style-type: none"> <li>- застарілі перевантажувальні механізми та обладнання;</li> <li>- високий рівень зносу гідротехнічних споруд;</li> <li>- відсутність сучасного складського господарства;</li> <li>- низький рівень пропускної спроможності під'їзних шляхів;</li> <li>- недосконала система відносин власності на портове майно;</li> <li>- невідповідність технічних характеристик перевантажувальної техніки тенденціям розвитку ринку портових послуг:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ спеціалізація;</li> <li>✓ комплексність та повнота послуг;</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- застарілі технології перевантаження вантажів;</li> <li>- невідповідність технологій тенденціям розвитку світового ринку портових послуг;</li> </ul>
	Зовнішні	<ul style="list-style-type: none"> <li>- недосконалість законодавства в питанні приватизації майна морських торговельних портів;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- складність забезпечення захисту інтелектуальної власності;</li> </ul>
Загрози		<ul style="list-style-type: none"> <li>- рейдерський захват;</li> <li>- змінність та неузгодженість законодавчих положень.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- промисловий шпіонаж;</li> <li>- змінність та неузгодженість законодавчих положень.</li> </ul>

Необхідний рівень матеріально-технічної складової можна забезпечити лише при наявності Програми розвитку техніко-технологічної складової ЕБ, яка відповідатиме Стратегії розвитку порту. При цьому першочерговими повинні бути інтереси порту та суспільства, а не приватні інтереси інвесторів.

Уникнути небезпек пов'язаних із матеріально-технічною складовою ЕБ портових операторів дасть можливість чітко розроблена програма модернізації, оновлення та заміни

технічних засобів праці. В свою чергу вона повинна враховувати усі внутрішні фактори ризику присутні на заданому підприємстві та включати етапи, що зведуть їх до мінімуму.

Розроблена Програма повинна скорегувати необхідний рівень організації науково-дослідної діяльності для конкретного портового оператора та, при цьому, відповідати стратегічним цілям функціонування підприємства. Іншими словами від того, яке місце на ринку хоче зайняти підприємство і буде залежати рівень

науково-дослідної діяльності спеціалізованих відділів, який дасть можливість портовому оператору звести до мінімуму такі фактори ризику, як застарілі технології та невідповідність технологій, що застосовуються, тенденціям розвитку ринку портових послуг.

У національній доповіді державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва 2008 року «Про стан та перспективи розвитку підприємництва в Україні» [11] велика увага приділялася забезпеченню безпеки приватних підприємств, одним із основних факторів якої являється протидія рейдерству. Особливо актуальне питання протидії силовому поглинанню підприємств в сфері портового господарства. Пов'язано це із непрозорістю та неврегульованістю процесів приватизації портового майна, а також із недосконалістю судової системи, так як зміна власника об'єкта відбувається за судовим рішенням. Допомогти у боротьбі із рейдерськими атаками, що переслідують зміну керівництва та власника, може удосконалення правової бази та створення державних інститутів відповідальних за захист прав власників.

Забезпечення інноваційного розвитку портового оператора та належного рівня його матеріально-технічної бази здійснюється за допомогою підвищення кваліфікації працівників, як виробничої сфери діяльності, так і управлінської. Адже відділ збору інформації відповідальний за поінформованість керівництва про технологічну забезпеченість аналогічних підприємств в інших країнах та власний рівень технологічності, а також їх робота направлена на розробку стратегії розвитку підприємства та контроль за її дотриманням. Отже велику роль у забезпеченні технологічної безпеки підприємства грають кадрова та інформаційна складові, які також потребують детального вивчення.

**Висновки.** Проведене дослідження доводить актуальність та першочерговість захисту саме техніко-технологічної складової ЕБ для портових операторів. Запропоноване розподілення її на матеріально-технологічну та інноваційно-технологічну складові дасть можливість швидше виявити слабкі та вразливі місця на підприємстві та спрогнозувати пов'язані із ними можливі ризики.

Аналіз деструктивних факторів, що погрожують техніко-технологічній безпеці портових операторів та розробка методів зменшення їх впливу, які знайдуть своє відображення у Програмі розвитку техніко-технологічної складової ЕБ конкретного підприємства, дасть можливість продуктивніше виконувати переважувальні роботи. Такий підхід до організації ЕБ портових операторів в результаті вплине на конкурентоспроможність самих портів.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Грунин О.А. Экономическая безопасность организации : Учебное пособие / О.А. Грунин, С.О. Грунин. – СПб.: Питер, 2002. – 160 с.
2. Дубовик Н.В. Особенности обеспечения экономической безопасности предприятий морского транспорта // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 29. – Одеса: ОНМУ, 2009. – С. 21-40.
3. Закон України. Про приватизацію державного майна : 2163-ХІІ. – [Чинний від 1992-03-04]. – [Електронний ресурс] // Відомості верховної ради. – 1992. – № 24. – С. 348. – Режим доступу до журн.: <http://zakon.rada.gov.ua>.
4. Ілляшенко С.М. Економічний ризик : Навчальний посібник. 2-ге вид., доп. перероб. / С.М. Ілляшенко. – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 220 с.
5. Кібік О.М. Економіка портового господарства : Навчальний посібник / О.М. Кібік. – Одеса: ОНМУ, 2004. – 280 с.
6. Крыжановский С.В. Морские торговые порты Украины в рыночных условиях: Монография / С.В. Крыжановский. – Одесса: Астропринт, 2008. – 184 с.
7. Маляр С.Б. Функціональні складові економічної безпеки підприємств портової діяльності / С.Б. Маляр // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Вип. 31. – Одеса: ОНМУ, 2010. – С. 115-128.
8. Нагорна І.І. Організаційно-економічний механізм у забезпеченні стійкої економічної безпеки промислових підприємств : Дис. кандидата економ. Наук : 08.00.04 / Ірина Іванівна Нагорна. – Херсон, 2008. – 214 с.
9. Основы экономической безопасности (государство, регион, предприятие, личность): Учебно-практическое пособие / [Под ред. Е.А. Олейникова]. – М.: ЗАО «Бизнес-школа» Интел-Синтез», – 1997. – 288 с.
10. Постанова КМУ. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки : 1684. – [Чинна від 2000-10-09]. – [Електронний ресурс]. Режим доступу до журн.: <http://zakon.rada.gov.ua>.
11. Про стан та перспективи розвитку підприємництва в Україні: національна доповідь / К.О. Ващенко, З.С. Варналій, В.С. Воротін, В.М. Гесць, Е.М. Кужель, О.В. Лібанова та ін.. – К., Держкомпідприємництво, 2008. – 226с.
12. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2015 року : 1051-р. –

[Чинна від 2008-07-16]. – [Електронний ресурс].  
Режим доступу:  
[http://zakon.rada.gov.ua\\_](http://zakon.rada.gov.ua_)

13. Шкарлет С.М. Економічна безпека підприємства: інноваційний аспект : Монографія / С.М. Шкарлет. – К. : Книжкове видавництво НАУ, 2007. – 436 с.

**Анотація.** Исследовано место технико-технологической составляющей в системе экономической безопасности портовых операторов. Предложено и структурировано состав основных деструктивных факторов, что угрожают технико-технологической безопасности портовых операторов с учетом особенностей их деятельности.

**Ключевые слова:** экономическая безопасность, портовый оператор, материально-техническая и инновационно-технологическая составляющие экономической безопасности, деструктивные факторы.

**Summary.** The place of a tehniko-technological component in system of economic safety of port operators is investigated. It is offered and is structured structure of the basic destructive factors that threaten tehniko-technological safety of port operators taking into account features of their activity.

**Keywords:** economic safety, the port operator, material and is innovative-technological components of economic safety, destructive фактори.

*Рецензент д.е.н., професор ОНМУ Махуренко Г.С.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 656.225.07

### ПОБУДОВА МОДЕЛІ УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ В УМОВАХ РИНКУ

*Марценюк Л.В., асистент (ДНУЗТ)*

*У статті розглянуто основні підходи до управління парками вантажних вагонів. Запропоновано організаційну структуру вантажної компанії в умовах сучасного ринку та модель взаємодії вантажних компаній з підприємствами іншої власності та структурними підрозділами залізниць України.*

**Ключові слова:** реформування, вантажні перевезення, парк вантажних вагонів, компаній-оператори.

**Постановка проблеми та її зв'язок з науковими і практичними завданнями.** Оскільки після реформування залізничної галузі на теренах України в умовах сучасного ринку будуть одночасно працювати вітчизняні та закордонні компанії-оператори та вагони різних залізничних адміністрацій, необхідно побудувати раціональну модель управління вантажними перевезеннями та порожніми вагонопотоками.

**Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми.** Проблеми реформування залізничного транспорту вивчали такі вчені: д.е.н. Бараш Ю.С. (серед його праць – «Управління залізничним транспортом країни», «Реформування структур управління залізничним транспортом у країнах з перехідною економікою»), к.е.н. Ейтутіс Г.Д. («Оптимізація основної діяльності при реформуванні залізниць», «Ефективність використання соціальної сфери на першому етапі

реформування залізничного транспорту України», «Механізм управління підприємствами залізничного транспорту України з урахуванням регіональних умов», «Оцінка ефективності заходів залізниць»), к.т.н. Чередниченко О.Ю. («Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту»). Але ще не дослідженим залишилася проблема управління вантажними перевезеннями в умовах реструктуризації галузі. Саме цьому присвячена дана стаття.

**Мета статті** – дослідити заходи для унеможливлення банкрутства малих компаній-операторів, які мають невелику кількість вантажних вагонів, і кидають їх на станціях, що суттєво знижує пропускну спроможність залізничної інфраструктури.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Можна визначити три основні підходи до управління вантажними перевезеннями в умовах ринку (рисунок 1). Кожний з підходів