

На правах рукописи



Садыков Эльдар Айдынбекович

**УПРАВЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
УСТОЙЧИВОСТЬЮ МОРСКОГО ПОРТОВОГО ОПЕРАТОРА**

Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством:
экономика, организация и управление предприя-
тиями, отраслями, комплексами (транспорт)

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Нижний Новгород – 2022

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Волжский государственный университет водного транспорта»

Научный руководитель: доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры логистики и маркетинга ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта» **Цверов Владимир Викторович**

Официальные оппоненты: **Метелкин Павел Владимирович**, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Экономика и управление на транспорте» ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» (РУТ)

Григорян Мартын Грантович, доктор экономических наук, доцент, заведующий кафедрой «Экономика водного транспорта» ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова»

Ведущая организация: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Сибирский государственный университет водного транспорта".

Защита диссертации состоится 03 июня 2022 года в 13-30 часов на заседании объединенного диссертационного совета Д 999.239.03, созданного на базе ФГБОУ ВО «Владимирский государственный университет имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых», ФГБОУ ВО «Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева», ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта» в ауд. 281 по адресу: 603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, д. 5.

С диссертацией можно ознакомиться в научно-технической библиотеке ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта», а также на сайте ФГБОУ ВО «Нижегородский государственный технический университет имени Р.Е. Алексеева» <https://www.nntu.ru/structure/view/podrazdeleniya/fpsvk/obyavleniya-ozashhitah>, на сайте ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта» <http://www.vsuwt.ru/nauka/zashchita-dissertatsiy/obyavleniya/>, на сайте ФГБОУ ВО «Владимирский государственный университет им. Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых» <http://diss.vlsu.ru/index.php?id=12>.

Автореферат разослан «__» апреля 2022 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета,

к.э.н., доцент



О.В. Почекаева

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Портовая деятельность традиционно входит в число национальных приоритетов. В условиях глобализации мировой экономики, как процесса формирования планетарного рынка товаров, услуг и капиталов, более 80% мировой торговли по физическому объему и 70% по стоимостному показателю приходится на морские перевозки, что требует постоянного внимания государств, имеющих выход к морю, к морскому транспорту и его инфраструктуре. Не только отечественными, но и зарубежными учеными обосновано, что портовая инфраструктура и логистика оказывает существенное влияние на экономический рост страны.

Устойчивое развитие российских морских портов выступает одним из приоритетных направлений преобразования отечественной транспортной системы, обеспечивающей экспорт и импорт услуг, в эффективную, высокодоходную отрасль, отвечающую международным стандартам в организационном и техническом отношении, конкурентоспособную на мировом транспортном рынке, обеспечивающую потребности России в морских внешнеторговых, транзитных и каботажных перевозках грузов.

Интерес к проблеме экономической устойчивости морских портовых операторов вызван усилением нестабильности внешней и внутренней среды. Функционирование предприятий отрасли осуществляется в условиях снижения объемов инвестиционных вложений, высоких процентных ставок по банковским кредитам и постоянно меняющегося налогового законодательства. Как результат, сегодня сектор находится на переломном моменте, сталкиваясь не только с проблемами, вызванными пандемией, но и с кардинальными сдвигами в структуре производственно-сбытовых систем, географии международных морских перевозок и внешнеторговой политики ведущих стран мира с учетом санкционного давления.

В последние годы органы государственной власти и бизнес-структуры прикладывают немало усилий для развития портового сектора России, однако цифровая трансформация мировой экономики, изменение динамики и структуры спроса на товары, замедление темпов роста мировой экономики и торговли приводит к неустойчивости и непредсказуемости международных морских перевозок.

Все эти факторы в конечном итоге отражаются на показателях работы морских портовых операторов, приводят к недозагрузке производственных мощностей одних стивидоров и необходимости расширения грузовой базы других, что делает актуальным исследование экономической устойчивости морских портовых операторов. В этих условиях, давно появившееся и обоснованное понятие «экономическая устойчивость» приобретает первостепенное значение.

Степень разработанности проблемы. Ключевые вопросы устойчивого развития на международном и национальном уровнях широко представлены в официальных документах международных организаций (ООН, ЮНЕСКО, Всемирная комиссия по окружающей среде и развитию и др.).

Поиск научных публикаций по ключевому словосочетанию «экономическая устойчивость предприятия», проведенный по базе данных e-library показал, что их около 370 (по состоянию на март 2021 г.). Только за последние три года (с 2018 по март 2021 г.) было опубликовано около 130 работ по этой теме. Теоретическим основам и практическим аспектам формирования и использования механизмов

обеспечения устойчивого развития экономических систем микроуровня, включающих транспортные предприятия, посвящены труды таких ученых, как Аникин Б.А., Афонцев С.А., Бабурин О.Н., Богданова Т.В., Валентей С.Д., Волгина Н.А., Галазова С.С., Глинский В.В., Голиченко О.Г., Григорян М.Г., Засько В.Н., Идрисов Г.И., Ильина И.Н., Клячко Т.Л., Краснощеков В.Н., Курбатова А.В., Лукьянов С.А., Малкина М.Ю., Метелкин П.В., Мхитарян С.В., Почекаева О.В., Савченко-Бельский В.Ю., Сильвестров С.Н., Степанов А.А., Третьяк О.А., Федоров Л.С. и др.

Анализ многочисленных публикаций по проблеме экономической устойчивости хозяйствующих субъектов показал, что большинство методик разработаны для производственно-промышленных предприятий, в которых не отражаются особенности работы портового оператора. Данные вопросы в научных трудах отечественных ученых освещены односторонне. Отдельные работы посвящены проблемам использования мощностей и наращивания грузооборота – это статьи таких ученых, как Андропова И.В., Антипина О.Н., Борисов В.Н., Дигилина О.В., Дорошенко С.В., Дробышевский С.М., Лapidус Л.В., Марамыгин М.С., Матвеев В.Д., Радыгин А.Д., Сильвестров С.Н., Хайтбаев В.А.,

Часть авторов, например, Минаков В.Ф., Минеев В.И., Вакуленко Р.Я., Митяков С.Н., Соколов А.П., Цверов В.В. уделяют внимание общеэкономическому развитию и конкурентоспособности хозяйствующих субъектов, в том числе включая отечественных портовых операторов.

Единая комплексная методология оценки устойчивого развития портовых операторов на сегодняшний день отсутствует. Невозможность использования универсальной методики, разработанной для производственно-промышленных предприятий объясняется отраслевой особенностью продукции морского транспорта, сложностью сбора информации и нехваткой сопоставимых данных по портам. Недостаточная проработанность проблемы обеспечения устойчивого развития портовых операторов в силу ее неоднозначности и многогранности обуславливает необходимость дополнительных исследований по данному направлению.

Цель и задачи исследования. На основе многоуровневого экономического анализа деятельности морских портовых операторов разработать методические положения и практические рекомендации по обеспечению их устойчивого функционирования в долгосрочной перспективе.

В соответствии с целью исследования были сформулированы следующие задачи:

- обосновать классификацию факторов обеспечения экономической устойчивости портового оператора;
- разработать механизм управления экономической устойчивостью портового оператора;
- обосновать алгоритм проведения экономического анализа деятельности морских портовых операторов;
- разработать комплексную методику оценки устойчивости портового оператора;
- сформулировать научно-практические рекомендации по совершенствованию управления экономической устойчивостью морских портовых операторов.

Область исследования. Диссертационное исследование соответствует пунктам: 1.4.79. - развитие методологии и экономической теории транспорта; 1.4.80. - экономический анализ деятельности предприятий и организаций различных видов

транспорта, выполняемый на уровне транспортной системы страны, ее регионов, видов транспорта и их структурных подразделений – железных дорог, морских и речных пароходств, авиакомпаний и др.; 1.4.89. – планирование и анализ производственно-хозяйственной и коммерческой деятельности предприятий транспорта паспорта специальности 08. 00.05 – экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт).

Научная гипотеза исследования состоит в предположении о том, что эффективное устойчивое функционирование морских портовых операторов в долгосрочной перспективе является следствием реализации методического инструментария обеспечения данного процесса, учитывающего их функциональные, структурные и информационные характеристики как открытой социально-экономической системы.

Объект исследования – морские портовые операторы, функционирующие в современных условиях глобальной нестабильности.

Предмет исследования – совокупность организационно-экономических отношений, возникающих в процессе обеспечения экономической устойчивости морского портового оператора.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в формировании теоретико-методических положений и практических рекомендаций по обеспечению устойчивого долгосрочного функционирования морского портового оператора.

Основными положениями, обладающими научной новизной и выносимыми на защиту, являются следующие:

1. Обоснована классификация факторов экономической устойчивости портового оператора, отличающаяся составом факторов макро и микроуровня, учитывающая его функциональные, структурные и информационные характеристики как открытой социально-экономической системы, что позволило разработать систему критериев оценки уровня экономической устойчивости портового оператора (п. 1.4.79. паспорта специальности 08.00.05).

2. Разработан механизм управления экономической устойчивостью портового оператора, отличающийся блочной структурой аналитических и управленческих процедур, позволяющий с учетом внешних условий и ограничений, централизованно определяемых параметров, на основе входной информации агентов разрабатывать направления обеспечения оптимального уровня устойчивости в разрезе отдельных функциональных элементов и критериев, проводить корректировку программ развития транспортного предприятия (п. 1.4.79. паспорта специальности 08.00.05).

3. Обоснован алгоритм проведения экономического анализа деятельности морских портовых операторов с учетом их роли в развитии транспортной системы страны и отдельных бассейнов, отличающийся составом показателей и последовательностью реализации аналитических процедур в три этапа (на макроуровне, на мезоуровне и на микроуровне), что позволило выявить и систематизировать проблемы и установить причинно-следственные связи отдельных характеристик экономической устойчивости портовых операторов РФ (п. 1.4.80. паспорта специальности 08.00.05).

4. Разработана комплексная методика оценки устойчивости портового оператора, отличающаяся системой показателей, сгруппированных по семи функци-

ональным компонентам устойчивости, отражающих специфику морского транспорта, основанная на нелинейной нормировке показателей, методах сумм и попарных сравнений; предполагающая расчет групповых показателей портового оператора, а также итогового интегрального многокритериального показателя экономической устойчивости морского портового оператора как среднего арифметического групповых коэффициентов. Это позволяет отследить угрозы, влияющие на экономическую устойчивость и принять своевременные меры по их преодолению, создает информационную основу для принятия управленческих решений и разработки стратегических планов развития морских портов и стивидорных компаний (п. 1.4.89. паспорта специальности 08.00.05).

5. Сформулированы научно-практические рекомендации по совершенствованию управления экономической устойчивостью морских портовых операторов, отличающиеся системой мер по обеспечению устойчивого функционирования, учитывающих динамику развития портовых операторов, реализуемых как на макроуровне, так и точно ориентированных на развитие портовой инфраструктуры и обеспечение загрузки вводимых портовых мощностей, реализация которых будет способствовать устойчивости функционирования морских портовых операторов в долгосрочной перспективе (п. 1.4.89. паспорта специальности 08.00.05).

Таким образом, в ходе выполнения исследования реализован комплекс поставленных задач и создана база для реализации методического инструментария управления экономической устойчивостью портового оператора.

Теоретической и методологической основой исследования являются фундаментальные положения и научные работы отечественных ученых по вопросам теории и практики устойчивого развития, а также труды современных исследователей в сфере обеспечения устойчивого развития и оценки уровня экономической устойчивости хозяйствующих субъектов, в том числе применительно к деятельности операторов морских портов и стивидорных компаний. В процессе исследования использованы методы системного, структурно-функционального, компаративного и статистического анализа, метод весовых коэффициентов, парного сравнения, экспертных оценок и динамических индексов.

Информационную основу исследования составили статистические данные, материалы и сведения государственных органов РФ (Росстата РФ, Министерства транспорта РФ, Ассоциации морских портов РФ), международных организаций (ООН, ЮНКТАД), ведущих аналитических изданий; доступные аналитические и другие источники, характеризующие работу морских портов в Российской Федерации, и в частности морских портовых операторов Азово-Черноморского бассейна; публикации международных и российских периодических изданий.

Практическая значимость результатов исследования состоит в том, что ее выводы и предложения могут быть использованы в хозяйственной деятельности портовых операторов при разработке и корректировке стратегии развития, планировании мероприятий по повышению эффективности деятельности, достижению конкурентных преимуществ. Разработанная методика апробирована на материалах ведущего стивидора Азово-Черноморского бассейна – АО «Новорослесэкспорт». Она может быть использована для портовых операторов других морских бассейнов. Ее результаты могут быть востребованы менеджментом компании, акционерами, банками, потребителями услуг, администрацией морских портов, органами региональной власти и другими заинтересованными лицами.

Апробация результатов исследования. Основные выводы и рекомендации диссертационного исследования доложены, обсуждены и одобрены на научно-практических конференциях, семинарах, изложены в статьях в журналах, входящих в перечень ВАК.

Материал диссертационного исследования получил апробацию в ходе учебных занятий, проводимых в ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта».

Публикации. Основные положения диссертации достаточно полно отражены в научных работах автора. По теме диссертационного исследования опубликовано 6 статей в журналах перечня ВАК общим авторским объемом 4,2 п.л.

Структура и объем работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы, четырех приложений и содержит 161 страницы, включая 28 рисунков и 30 таблиц. Список литературы содержит 187 источников.

Во введении обоснована актуальность разработки управленческого инструментария для оценки экономической устойчивости портового оператора, описана степень разработанности проблемы, определены цель и задачи диссертации, представлена характеристика объекта, предмета и методов исследования, отражена научная новизна и значимость диссертации.

В первой главе «Теоретико-методические основы управления экономической устойчивости портового оператора» исследована эволюция подходов к обеспечению экономической устойчивости, выявлены особенности формирования экономической устойчивости морских портовых операторов, изучены методы и механизмы управления их экономической устойчивостью.

Во второй главе «Мониторинг устойчивого развития российских портовых операторов» изучена их роль в реализации внешнеторгового потенциала Российской Федерации, проведен анализ динамики и устойчивости производственного развития портовых операторов Азово-Черноморского бассейна, выявлены экономические проблемы портов АЧБ.

В третьей главе «Совершенствование системы управления экономической устойчивостью портовых операторов» разработана комплексная методика оценки как инструмент управления экономической устойчивостью морских портовых операторов, проведена оценка их экономической устойчивости, предложены направления обеспечения устойчивого развития портовых операторов РФ.

В заключении сформулированы выводы, полученные автором, изложены основные результаты проведенного исследования и проведена оценка их практической значимости

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Классификация факторов экономической устойчивости портового оператора. Исследование показало, что устойчивому развитию хозяйствующих субъектов присущ ряд особенностей, систематизированных в виде рисунка 1.



Рисунок 1 – Признаки устойчивого развития предприятия

На основе анализа внешней и внутренней среды российских портовых операторов, была разработана структура факторов влияния на устойчивость портового оператора (см. рис. 2).

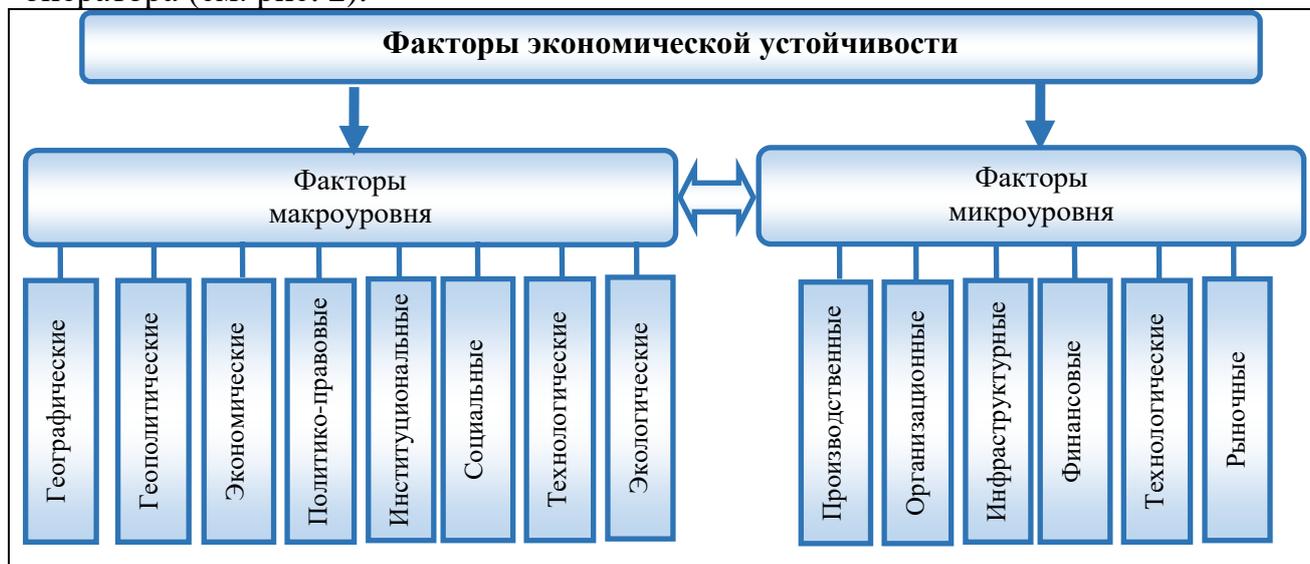


Рисунок 2 – Классификация факторов, определяющих экономическую устойчивость портового оператора

Основу экономической деятельности портов образуют грузопотоки, которые отражают потоки товаров между производством и потреблением, между районами и регионами страны и далее на международном уровне, поэтому центральный условно-натуральный показатель работы морского портового оператора – это грузооборот (см. рис. 3).



Рисунок 3 – Критерии оценки уровня экономической устойчивости портового оператора

2. Механизм управления экономической устойчивостью морского портового оператора. Механизм управления экономической устойчивостью в контексте управления хозяйствующим субъектом, выполняя четыре функции (целеполагание; анализ и оценка; регламентация разработки и реализации управленческих решений; контроль), реализуется следующим образом (см. рисунок 4).

Формирование механизмов и обоснование инструментов обеспечения устойчивого экономического развития современной организации базируется на результатах оценки уровня ее экономической устойчивости. Источниками информации для анализа устойчивого развития предприятия являются бухгалтерский отчет и приложения к нему, статистическая и оперативная отчетности.

В настоящее время среди ученых-экономистов нет единого мнения по поводу того, какие конкретные показатели деятельности предприятия следует считать показателями его экономической устойчивости, что предопределило формирование различных подходов к оценке. Были выделены три группы методов оценки: 1) в зависимости от количества параметров в модели устойчивости – однофакторные и многофакторные методы; 2) в зависимости от типа используемых для оценки устойчивости показателей – методы, использующие статические и динамические оценки показателей; 3) в зависимости от вида решающего правила при оценке уровня устойчивости – методы, основанные на темпоральном ранжировании показателей и на сравнении фактических значений показателей с нормативными шкалами интегральной оценки устойчивости.



Рисунок 4 – Общая схема механизма управления экономической устойчивостью морского портового оператора

Традиционные методы оценки экономической устойчивости хозяйствующего субъекта базируются на локальных финансовых показателях его деятельности, частично реагирующих на уровень предпринимательского риска и экономическую устойчивость (методики А.Д. Шеремета, В.В. Ковалева, Р.С. Сайфулина). Другие авторы, например, Коняшова А.В., Мерзликина Г.С., наряду с категорией «финансовая устойчивость», выделяют и другие составляющие экономической устойчивости (производственную, рыночную, инвестиционно-инновационную, социальную, экологическую), для оценки которых используют целый комплекс показателей.

Очевидно, что рассмотренные подходы позволяют дать лишь статическую оценку деятельности организации, и не учитывают динамики ее развития, а также не лишены субъективности. Более обоснованным, на наш взгляд, является интегральный подход к оценке устойчивости, в основе которого лежит единый критерий (интегральный показатель), включающий обобщающие характеристики экономической состоятельности хозяйствующего субъекта.

Особо хочется подчеркнуть, что система диагностики экономической устойчивости хозяйствующих субъектов должна строиться в индивидуальном порядке для отдельно взятой отрасли с учетом воздействующих на нее факторов.

Составляющие блоки механизма управления экономической устойчивостью хозяйствующего субъекта (портового оператора) и комплекс действий в них приведены в виде рис. 5.



Рисунок 5 – Механизм управления экономической устойчивостью применительно к деятельности морского портового оператора
Источник: составлено автором

В целом же, можно говорить об отсутствии адаптированного механизма управления и оценки экономической устойчивости портовых операторов. Понятийный аппарат имеет значительные недостатки и пробелы, поэтому формирование современного механизма оценки экономической устойчивости становится одной из актуальных задач транспортной науки и практики.

3. Алгоритм проведения экономического анализа деятельности морских портовых операторов. Комплексный экономический анализ деятельности морских

торговых операторов предполагает реализацию последовательных аналитических процедур в три этапа: на макроуровне, на мезоуровне и на микроуровне.

Первый этап «Анализ роли морских портовых операторов в реализации внешнеторгового потенциала страны» включает расчет следующих показателей.

1. Показатели динамики международной морской торговли.
2. Показатели динамики объема перевалки морских портов.
3. Показатели доли национальных (государственных, внутренних) портов в обеспечении международной морской грузоперевозки.
4. Показатели структурной динамики грузооборота морских портов по видам перемещаемых грузов.
5. Показатели структурной динамики грузооборота портов по направлениям перемещения груза и по бассейнам.
6. Показатели использования производственных возможностей портовых операторов.
7. Анализ выполнения прогнозов по грузообороту и портовым мощностям портов.

Второй этап «Динамика и устойчивость производственного развития портовых операторов бассейна» предполагает проведение анализа с использованием ряда показателей.

1. Показатели динамики общего грузооборота портов бассейна.
2. Показатели динамики грузооборота бассейна по портам.
3. Показатели структурной динамики грузооборота портов.
4. Показатели устойчивости производственного развития стивидорных операторов бассейна.
5. Показатели загрузки мощностей портов бассейна.

Третий этап «Экономический анализ деятельности отдельных портовых операторов» производится на микроуровне и включает в себя следующие показатели.

1. Показатели финансовой устойчивости и платёжеспособности.
2. Показатели динамики финансовых результатов.
3. Показатели стоимости активов на тонну грузооборота.
4. Показатели рентабельности и деловой активности.
5. Показатели логистической устойчивости.
6. Показатели устойчивости к внешним факторам.

На основе статистической информации доказано, что проблема обеспечения устойчивого развития российских портовых операторов весьма актуальна, поскольку в последние годы мировая экономика регулярно сталкивалась с такими рисками как инфляция, колебания валютных курсов, волатильность финансово-экономических рынков, замедление развития мировой экономики в целом, эскалация геополитической напряженности, что, в свою очередь, оказывает существенное влияние на формирование грузопотоков и показатели работы портов. Морские порты России за последние 8 лет ежегодно увеличивали объемы перевалки грузов, укрепляя свои позиции на рынке массовых морских перевозок, включая такие грузы как сырая нефть, нефтепродукты, зерно, уголь, минеральные удобрения, а также грузоперевозки в контейнерном сегменте (см. рис. 6).

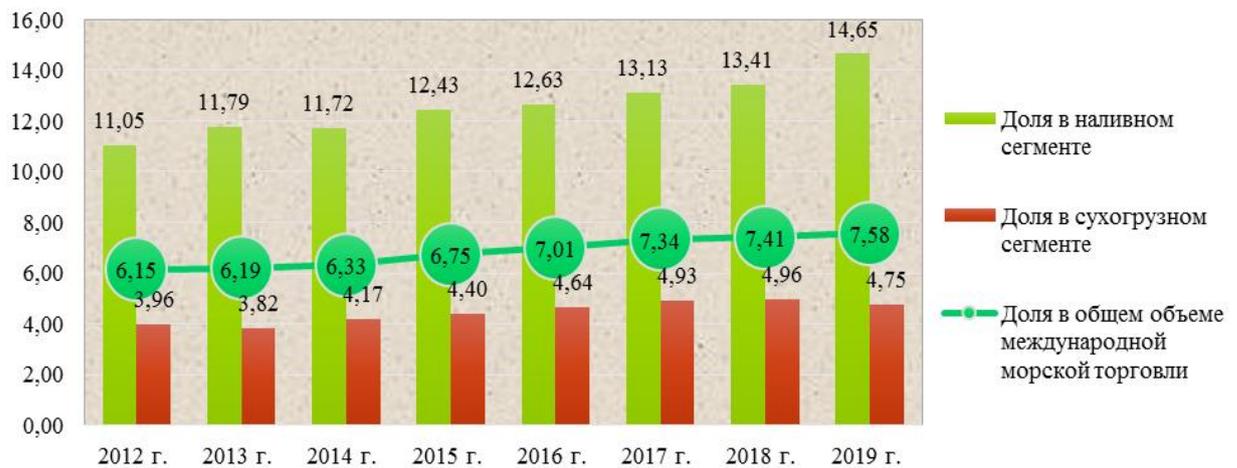


Рисунок 6 – Доля портов России в обеспечении международной морской торговли за 2012-2019 гг., %

Несмотря на стабильный рост грузооборота российских портов, повышение их роли в формировании внешнеторговых связей страны, их потенциал используется недостаточно эффективно, интенсивность погрузки и выгрузки отстает от портов, входящих в первую десятку мирового рейтинга, конкурентоспособность остается низкой, в результате они значительно уступают по грузообороту ведущим международным портам.

Среди причин такой ситуации: высокий износ инфраструктуры, низкая степень информатизации транспортного пространства, очень медленная модернизация и отсутствие строительства новых дорог, портов, транспортных узлов, отсутствие единых информационных систем и нехватка железных дорог, их загруженность на подъездах к портам, ориентированность российских портов на перевалку отечественного сырьевого экспорта.

В целом, сложившаяся ситуация свидетельствует о необходимости совершенствования механизма прогнозирования объемов и структуры грузооборота морских портов РФ с учетом изменяющейся конъюнктуры мировых товарных рынков.

Азово-Черноморский бассейн (АЧБ) для России является одним из основных сегментов перевозок внешнеторговых наливных и сухих грузов, по итогам 2019 года на него приходится 30,7% от всех внешнеторговых грузов, прошедших через причальный фронт РФ.

Анализ производственной устойчивости портов АЧБ за последние восемь лет позволил выделить следующие ключевые тенденции. Прежде всего, это ежегодное увеличение объема перевалки грузов вплоть до 2019 года и сокращение грузовой базы в 2019 году вследствие ослабления спроса на продукцию российского экспорта на мировых рынках (см. табл. 1).

Таблица 1 – Динамика грузооборота портов Азово-Черноморского бассейна за 2012-2019 гг. (с учетом портов Крыма)

Наименование показателей	Год							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Объем перевалки, млн. тонн.	175,3	174,4	194,5	232,9	244,0	269,5	272,2	258,1
наливные грузы	106,0	111,9	117,7	134,5	138,7	151,1	153,1	162,0
сухие грузы	69,3	62,5	76,8	98,4	105,3	118,4	119,1	96,1
Темп прироста объемов перевалки, %	-	-0,5	11,5	19,7	4,8	10,5	1,0	-5,2
Доля АЧБ в грузообороте портов РФ, %	31,0	29,6	31,2	34,4	33,8	34,3	33,3	30,7

Второй тренд – это высокий коридор колебаний темпов прироста грузооборота, находящийся в пределах 25% - от минус 5,2% в 2019 г. до плюс 19,7% в 2015 г., поэтому назвать производственное развитие портовых операторов АЧБ устойчивым нельзя. Если сравнить темповые приростные показатели с общерыночной динамикой, то можно сказать, что развитие региональных операторов АЧБ было менее устойчивым (см. рис. 7).

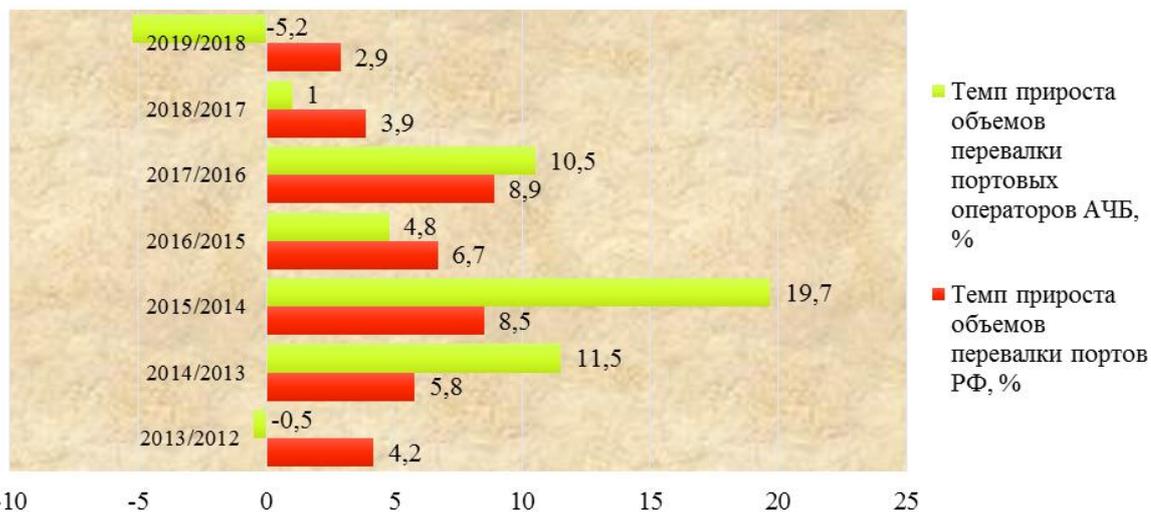


Рисунок 7 – Сравнение темпов прироста объемов перевалки портов России и портовых операторов АЧБ за 2012-2019 гг., %

Третий момент, на который следует обратить внимание – это существенные различия в объемах грузооборота и технической оснащенности между отдельными портовыми операторами бассейна.

Также отмечался ежегодный прирост производственных мощностей портов АЧБ за счет ввода новых и модернизации существующих терминалов на фоне недостаточной загрузки вводимых мощностей и высокой доли простаивающих портовых мощностей.

В 2019 г. прослеживались также явные признаки неустойчивого финансового развития портовых операторов АЧБ, к которым следует отнести снижение выручки из-за неустойчивости спроса на перевалку в отдельных сегментах рынка, снижение активов в результате их продажи, а также сокращение чистой прибыли в результате снижения объемов реализации и (или) роста расходной составляющей бизнес-процессов. Среди рассмотренных компаний самыми первыми и наиболее сильно пострадали узкоспециализированные, прежде всего, те, которые занимаются перевалкой зерна и растительных масел. Роста финансовых показателей удалось добиться только операторам, отгружающим уголь и нефтепродукты.

Исходя из уровня рентабельности продаж, можно выделить три группы портовых операторов, работающих в АЧБ, которые формируют целевой ориентир для достижения среднеотраслевых значений предприятиям с низкой устойчивостью.

1-ю группу составляют портовые операторы, которым присуща так называемая «сверхрентабельность». Прежде всего, это ПАО «НМТП» (61,3%), ООО «НЗТ» (86,2%), АО «Зерновой терминал КСК» (86,1%) и др. Они обладают наиболее высокой экономической устойчивостью, даже спад в занимаемых ими сегментах и соответствующее уменьшение грузооборота, удерживают их финансовые показате-

ли на высоком уровне благодаря высокому запасу финансовой прочности и эффективному менеджменту.

2-ю группу составляют предприятия со средней рентабельностью продаж – от 5 до 30% (например, ООО «НМТ»).

3-я группа - портовые операторы с низкой рентабельностью продаж, которая не достигает даже 5% из-за недостаточного технического обеспечения портовой деятельности, устаревания парка оборудования, изношенной инфраструктуры и неудовлетворительного технического состояния портовых сооружений, низкого уровня инноваций и новых портовых технологий, высоких энергозатрат.

По результатам проведенного анализа установлена следующая причинно-следственная связь проблем экономической устойчивости портовых операторов РФ (см. рис. 8).



Рисунок 8 – Причинно-следственные связи проблем экономической устойчивости портовых операторов РФ

В целом следует констатировать, что проблемы производственной устойчивости отечественных портов являются следствием проблем, исторически накопившихся в национальной портовой отрасли. В свою очередь, они влекут за собой проблемы экономической устойчивости отдельных портовых операторов. Поэтому очень важно использовать современный инструментарий управления, в том числе управления экономической устойчивостью хозяйствующих субъектов.

4. Комплексная методика оценки устойчивости портового оператора. В современных условиях глобальной нестабильности факторов внешней среды требуется системно-динамический и интегрированный подход к оценке экономической устойчивости портового оператора (рис. 9).

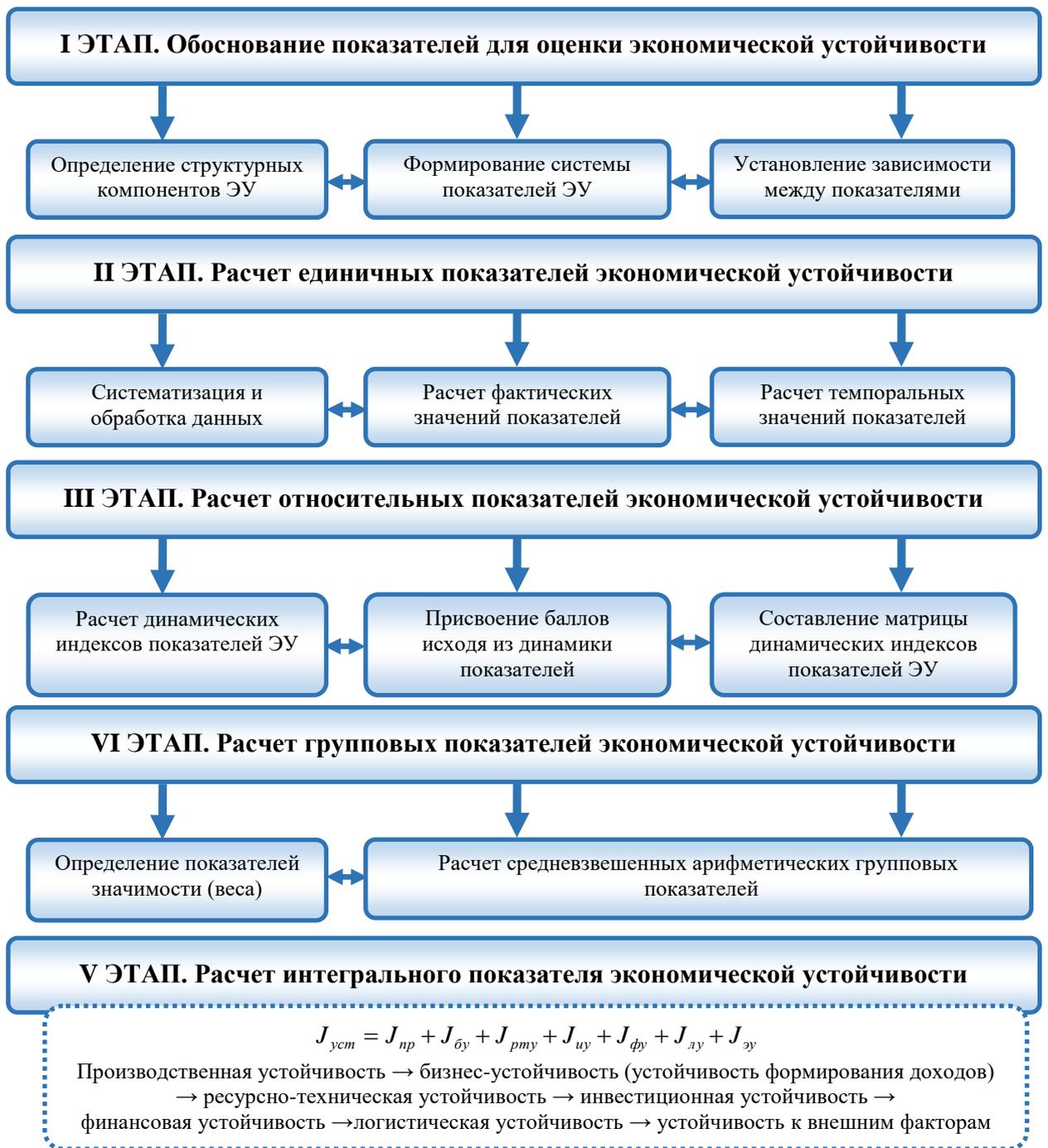


Рисунок 9 – Методика оценки экономической устойчивости портового оператора

С нашей точки зрения, методика оценки экономической устойчивости портового оператора должна основываться на учете динамики развития предприятия по его ключевым направлениям деятельности и обеспечении сбалансированности показателей по всем функциональным составляющим экономической устойчивости. Применительно к портовому оператору предлагаем выделить следующие функциональные компоненты экономической устойчивости портового оператора: производственная, бизнес устойчивость (устойчивость формирования доходов), ресурсно-техническая, инвестиционная, финансовая, логистическая и устойчивость к внешним факторам.

Алгоритм комплексной оценки можно представить в виде следующей последовательности:

I этап – выбор и обоснование системы показателей для оценки каждой функциональной составляющей экономической устойчивости портового терминала.

II этап – расчет единичных показателей экономической устойчивости по каждой функциональной составляющей экономической устойчивости.

III этап – расчет относительных показателей экономической устойчивости по каждой функциональной составляющей экономической устойчивости.

IV этап – расчет групповых показателей экономической устойчивости по выбранным функциональным составляющим экономической устойчивости.

V этап – расчет интегрального показателя экономической устойчивости морского портового оператора.

В соответствии с выделенными группами функциональных составляющих экономической устойчивости предлагаем анализировать семь групп единичных показателей.

Часть единичных показателей относится к общепринятым, соответствующим универсальной теории финансово-экономического анализа, но наряду с ними предлагаем использовать специфические показатели, в частности, грузооборот, коэффициент загрузки портовых мощностей, операционная и чистая прибыль в расчете на тонну груза, активы в расчете на тонну груза, доля импортного портового оборудования, коэффициент использования пропускной способности подъездных путей (железнодорожных, автомобильных, водных) и др.

Система рекомендуемых к расчету единичных показателей экономической устойчивости приведена на рис. 10.

На этапе расчета относительных показателей экономической устойчивости по каждой функциональной составляющей. Данный пункт алгоритма автором полностью переделан по отношению к методике, опубликованной в статье О.Н. Бабуриной и Э.А. Садыкова по следующим причинам. Во-первых, использование для нормировки отношение показателя в отчетном и базовом периодах не всегда правомерно, поскольку пределы изменения полученного показателя могут быть весьма значительными и отличаться от соответствующих пределов для других показателей, что делает невозможным их дальнейшее сравнение и агрегирование. Во-вторых, исходная система содержит показатели двух типов. Рост первых из них («прямых») приводит к росту общей устойчивости предприятия. Рост «обратных» показателей, напротив, снижает общий уровень устойчивости. К «прямым» можно, например, отнести показатели грузооборота, доходности, текущей ликвидности и др. К «обратным» – показатели ресурсоемкости, дебиторской и кредиторской задолженности, доли импортного оборудования и т.д.

Для перевода исходных показателей к безразмерному виду нами использованы следующая функции (1):

$$K_i = \begin{cases} 2^{-P_0/P_1} & \text{для "прямых" показателей,} \\ 2^{-P_1/P_0} & \text{для "обратных" показателей,} \end{cases} \quad (1)$$

где P_1 – фактические значения каждого показателя в отчетном периоде; P_0 – фактические значения каждого показателя в базисном периоде (или критическое значение показателя, как в случае с импортным оборудованием).

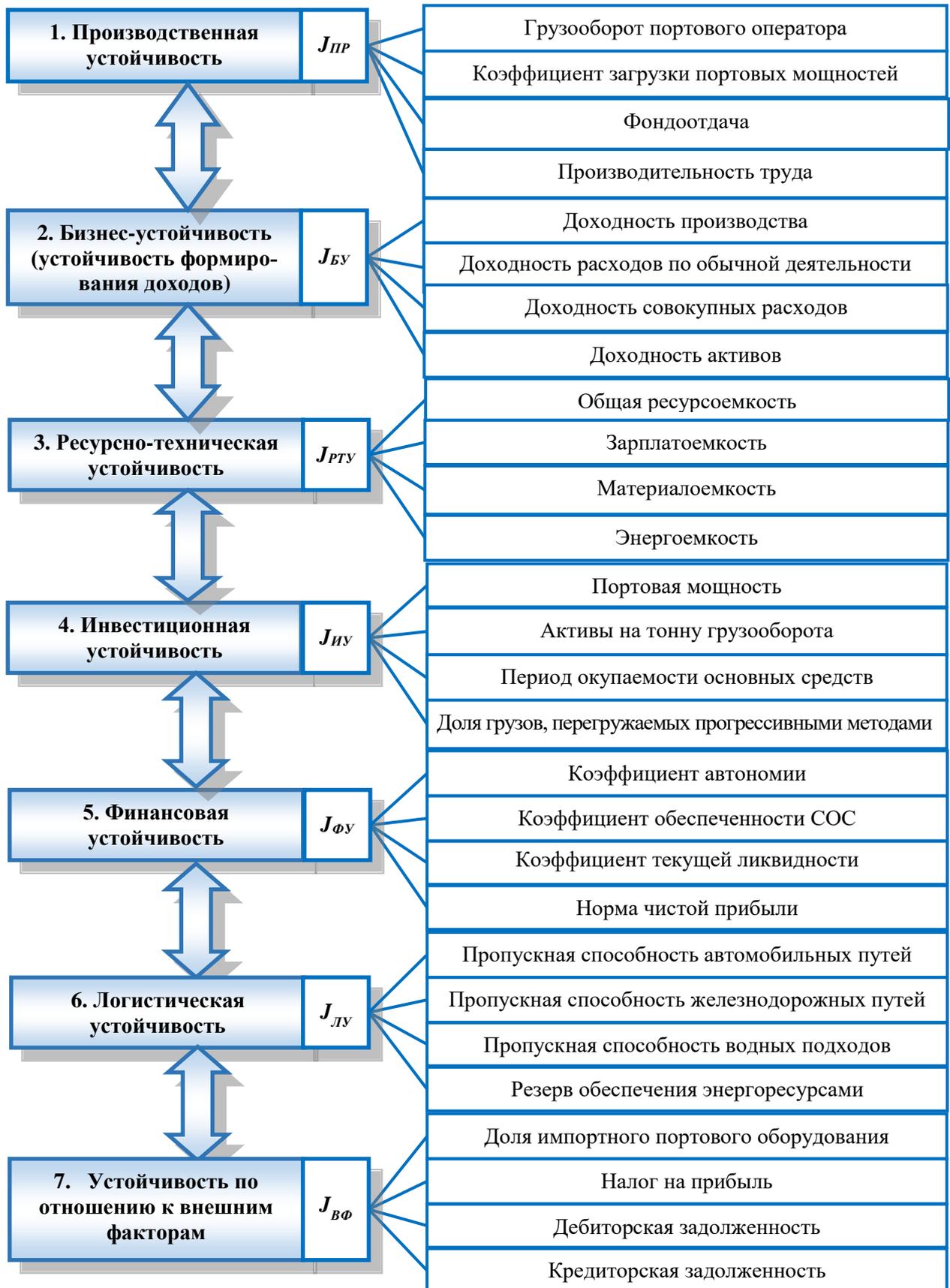


Рисунок 10 – Система рекомендуемых к расчету единичных показателей экономической устойчивости портового оператора

После нормировки все показатели становятся «прямыми» и меняются в пределах от 0 до 1. При этом уровень 0,5 соответствует равенству показателя критическому либо базовому уровню. Чем ближе нормированный индикатор к значению 1, тем выше устойчивость предприятия в выбранном направлении.

На этапе расчета групповых показателей (индексов) экономической устойчивости портового оператора производится расчет комплексных характеристик, отражающих устойчивость отдельных направлений хозяйственной деятельности портового оператора. Для расчета средневзвешенных арифметических групповых показателей предлагается использовать метод сумм. Достоинства данного метода – использование весовых коэффициентов позволяет повысить точность интегральной оценки.

В соответствии с методом сумм групповой интегральный показатель определяется суммированием значений показателей, умноженных на их весовые коэффициенты. При этом используются нормированные значения весов, сумма которых должна быть равна единице (2):

$$J_i = \sum_{i=1}^n K_i \cdot a_i \text{ при } \sum_{i=1}^n a_i = 1, \quad (2)$$

где K_i – i -й нормированный показатель, определяемый по формуле (1); a_i – показатель значимости (веса) i -го показателя; n – число показателей в группе, $i=1, \dots, n$.

Показатели значимости (веса) определяем одним из экспертных методов – методом парных сравнений. При использовании данного метода вначале составляется квадратная матрица k_{ij} парного сравнения критериев, в которой число столбцов и строк равно числу параметров. Далее эксперт, используя матрицу попарных сравнений, осуществляет «попарное взвешивание» показателей, отвечая на вопрос: «Какой параметр из двух оказывает наибольшее влияние на общий показатель экономической устойчивости?».

Матрица парного сравнения критериев заполняется коэффициентами k_{ij} , исходя из следующего условия (3):

$$k_{ij} = \begin{cases} 1,5 & \text{если критерий } K_i \text{ более важен, чем критерий } K_j \\ 0,5 & \text{если критерий } K_i \text{ менее важен, чем критерий } K_j \\ 1 & \text{если критерии } K_i \text{ и } K_j \text{ имеют одинаковую важность} \end{cases} \quad (3)$$

При этом обязательно соблюдение следующего условия:

$$k_{ij} + k_{ji} = 2. \quad (4)$$

Для расчета весовых коэффициентов показателей используется формула:

$$a_i = \frac{0,5 \cdot (3n + 1) - i}{n^2}, \quad (5)$$

где i – порядковый номер i -ого критерия (порядковое место в матрице).

Результаты расчетов весовых коэффициентов по описанному методу для МПО «ХХХ» приведены в таблице 2.

Таблица 2 – Результаты расчетов весовых коэффициентов для МПО «ХХХ»

Направления оценки экономической устойчивости	Единичных показателей экономической устойчивости портового оператора	Весовых коэффициентов
Производственная устойчивость - $J_{ПУ}$	Грузооборот	0,34375
	Коэффициент загрузки портовых мощностей	0,28125
	Фондоотдача	0,15625
	Производительность труда	0,21875
Бизнес-устойчивость - $J_{БУ}$	Доходность производства	0,34375
	Доходность расходов по обычным видам деятельности	0,28125
	Доходность совокупных расходов	0,21875
	Доходность активов	0,15625
	Норма чистой прибыли	
Ресурсно-техническая устойчивость - $J_{РТУ}$	Общая ресурсоемкость	0,34375
	Зарплатоемкость	0,21875
	Материалоемкость	0,28125
	Энергоемкость	0,15625
Инвестиционная устойчивость - $J_{ИУ}$	Портовая мощность	0,21875
	Активы на тонну грузооборота	0,34375
	Период окупаемости ОС	0,28125
	Доля грузов, перегружаемых прогрессивными методами	0,15625
Финансовая устойчивость - $J_{ФУ}$	Коэффициент автономии	0,34375
	Коэффициент обеспеченности СОС	0,15625
	Коэффициент текущей ликвидности	0,28125
	Норма чистой прибыли, %	0,21875
Логистическая устойчивость - $J_{ЛУ}$	Использования пропускной способности автомобильных подъездных путей	0,34375
	Использование пропускной способности железнодорожных подъездных путей	0,28125
	Использование пропускной способности водных подходов	0,21875
	Резерв обеспечения энергоресурсами	0,15625
Устойчивость по отношению к внешним факторам - $J_{ВФ}$	Доля импортного оборудования	0,34375
	Налог на прибыль	0,21875
	Дебиторская задолженность	0,21875
	Кредиторская задолженность	0,21875

На заключительном этапе вычисляется итоговый интегральный показатель экономической устойчивости портового оператора по формуле (6):

$$J_{УСТ} = (J_{ПУ} + J_{БУ} + J_{РТУ} + J_{ИУ} + J_{ФУ} + J_{ЛУ} + J_{ВФ}) / 7. \quad (6)$$

В данной формуле предполагается, что все направления деятельности портового оператора равнозначны для сбалансированного устойчивого развития, поэтому весовые коэффициенты принимаются равными 1/7.

Применение методики оценки экономической устойчивости рассмотрено на примере портового оператора «ХХХ» (см. рис. 11). Наиболее устойчивым развитие портового оператора «ХХХ» было в 2014 г. - показатель экономической устойчивости достиг пика – 7,178 балла. Этому способствовали высокие значения

групповых индексов производственной устойчивости, бизнес-устойчивости, ресурсно-технической устойчивости, достигающие 2 баллов. Самое низкое значение интегрального показателя экономической устойчивости достигнуто в 2019 г. – 3,475 балла, в этом периоде экономическое развитие было крайне неустойчивым.

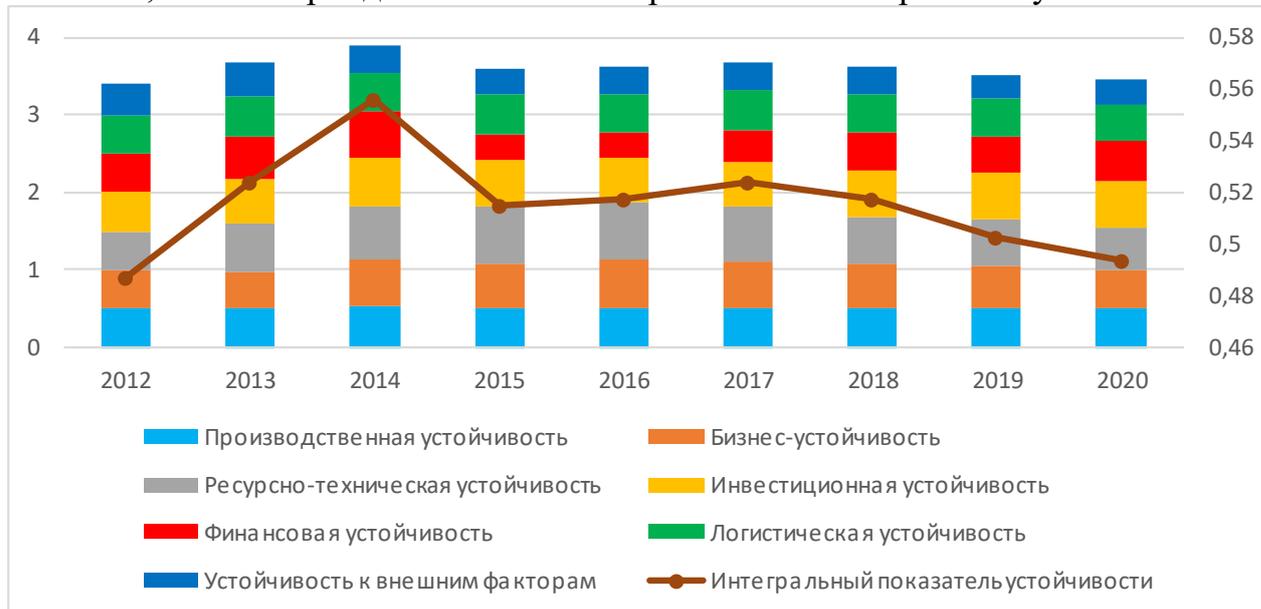


Рисунок 11 – Динамика интегрального показателя экономической устойчивости портового оператора «XXX» и его составляющих, баллы

Для повышения устойчивости хозяйствующего субъекта, необходимо реализовать меры по устранению и нивелированию указанных проблем.

5. Практические рекомендации по совершенствованию управления экономической устойчивостью морских портовых операторов. Первоочередными направлениями обеспечения устойчивости являются: формирование современной нормативно-правовой базы, направленной на развитие морских портов; решение экологических проблем портов; устойчивое инновационное развитие портов, включая внедрение цифровых технологий и создание «умных портов».

На макроуровне должны быть реализованы такие меры, как синхронизация использования портовой и железнодорожной инфраструктуры, корректировка железнодорожных тарифов, совершенствование нормативно-правового регулирования, льготное кредитование профильных мощностей, строительство наземной железнодорожной и портовой инфраструктуры, обеспечение экологической безопасности в портах. На микроуровне должен быть реализован комплекс взаимосвязанных и взаимообусловленных точечных мер по развитию портовой инфраструктуры и обеспечению загрузки вводимых портовых мощностей (рис. 12).

Реализация перечисленных мер позволит, как нам представляется, не только повысить экономические показатели работы стивидорных компаний, но и усилить транспортную и морскую безопасность России, повысив тем самым привлекательность и конкурентоспособность морских портов страны для внутри- и внешнеэкономических партнёров



Рисунок 12 - Система мер по обеспечению устойчивого развития портовых операторов РФ

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основе исследований, проведенных автором, предложен методический инструментарий повышения эффективности обеспечения экономической устойчивости морских портовых операторов в РФ, который включает:

1. Классификацию факторов экономической устойчивости портового оператора, отличающуюся составом факторов макро- и микроуровня, которая учитывает его функциональные, структурные и информационные характеристики как открытой социально-экономической системы, что позволило разработать систему критериев оценки уровня экономической устойчивости портового оператора;

2. Механизм управления экономической устойчивостью портового оператора, отличающийся блочной структурой аналитических и управленческих процедур, позволяющий с учетом внешних условий и ограничений, централизованно определяемых параметров, на основе входной информации агентов разрабатывать направления обеспечения оптимального уровня устойчивости в разрезе отдельных функциональных элементов и критериев, проводить корректировку программ развития транспортного предприятия;

3. Алгоритм проведения экономического анализа деятельности морских портовых операторов с учетом их роли в развитии транспортной системы страны и отдельных бассейнов, отличающийся составом показателей и последовательно-

стью реализации аналитических процедур в три этапа (на макроуровне, на мезоуровне и на микроуровне);

4. Комплексная методика оценки устойчивости портового оператора, отличающаяся системой показателей, сгруппированных по семи функциональным компонентам устойчивости, отражающих специфику морского транспорта, основанная на нелинейной нормировке показателей, методах сумм и попарных сравнений; предполагающая расчет групповых показателей портового оператора, а также итогового интегрального многокритериального показателя экономической устойчивости морского портового оператора как среднего арифметического групповых коэффициентов. Это позволяет отследить угрозы, влияющие на экономическую устойчивость и принять своевременные меры по их преодолению, создает информационную основу для принятия управленческих решений и разработки стратегических планов развития морских портов и стивидорных компаний

5. Научно-практические рекомендации по совершенствованию управления экономической устойчивостью морских портовых операторов, отличающиеся системой мер по обеспечению функционирования, учитывающих динамику развития портовых операторов, реализуемых как на макроуровне, так и точно ориентированных на развитие портовой инфраструктуры и обеспечение загрузки вводимых портовых мощностей, реализация которых будет способствовать устойчивости функционирования морских портовых операторов в долгосрочной перспективе.

В целом, использование методического инструментария обеспечения экономической устойчивостью морских портовых операторов, позволяет повысить конкурентоспособность и надежность их функционирования в долгосрочной перспективе.

III. ПУБЛИКАЦИИ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ:

Статьи, опубликованные в журналах из перечня ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, определяемого ВАК Минобрнауки РФ:

1. Садыков, Э. А. Диагностика экономической устойчивости морских портовых операторов (на материалах предприятий Азово-Черноморского бассейна) / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2021. – № 1. – С. 5-11. (0,6 п.л.)

2. Садыков, Э. А. Производственная устойчивость портовых операторов Азово-Черноморского бассейна / Э. А. Садыков // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. – 2021. – № 1(65). – С. 19-22. (0,4 п.л.)

3. Садыков, Э. А. Роль и проблемы морских портовых операторов в реализации внешнеторгового потенциала России / Э. А. Садыков // Транспортное дело России. – 2020. – № 6. – С. 32-37. (0,6 п.л.)

4. Бабурина, О. Н. Разработка и апробация методики оценки экономической устойчивости морского портового оператора / О. Н. Бабурина, Э. А. Садыков // Экономический анализ: теория и практика. – 2021. – Т. 20. – № 5(512). – С. 924-958. – DOI 10.24891/ea.20.5.924. (1,4 п.л., 0,7 п.л. - авторских)

5. Садыков, Э.А. Методический подход к оценке устойчивого развития морских портовых операторов / Э.А. Садыков // Индустриальная экономика. – 2021. – Т. 3. – № 3. – С. 74-78. – DOI 10.47576/2712-7559_2021_3_3_74. (0,5 п.л.)

6. Садыков, Э. А. Перспективы модернизации международного транспортного коридора "Север - Юг" в контексте реализации стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне / Э. А. Садыков, Э. Ф. Садыкова // Транспортное дело России. – 2018. – № 3. – С. 23-25. (0,4 п.л., 0,2 п.л. - авторских).

Прочие публикации по теме исследования:

7. Бабурина, О. Н. Состояние и перспективы развития морских пассажирских и круизных перевозок в России / О. Н. Бабурина, Э. А. Садыков // Наука и знание: актуальные проблемы устойчивого экономического развития и обеспечения безопасности регионов России в условиях глобализации: правовые, социально-экономические и гуманитарные аспекты : Материалы XXII международной научно-практической конференции, Новороссийск, 09–10 апреля 2020 года / Под общей редакцией Л.А. Демидовой, Т.А. Куткович . – Новороссийск: Московский гуманитарно-экономический институт Новороссийский филиал, 2020. – С. 15-19 (0,4 п.л., 0,2 п.л. - авторских)

8. Садыков, Э.А. Оценка деятельности морских портовых операторов в международной торговле / Э. А. Садыков // Тренды развития современного общества: управленческие, правовые, экономические и социальные аспекты: Сборник научных статей 11-й Всероссийской научно-практической конференции, Курск, 23–24 сентября 2021 года / Отв. редактор А.А. Горохов. – Курск: Юго-Западный государственный университет, 2021. – С. 224-227. (0,4 п.л.).

9. Садыков Э.А. Особенности грузооборота морских портовых операторов / Э.А. Садыков // Сборник статей 3-го ежегодного международного форума «Общество. Доверие. Риски» 27 октября 2021 года. М.: РЭУ им. Г.В. Плеханова, 2021. с. 223-231. (0,3 п.л.)

10. Садыков Э.А. Производственные возможности российских и международных портовых операторов в рамках экономической устойчивости / Э.А. Садыков // XI Международной научно-практической конференции «Институты и механизмы инновационного развития: мировой опыт и российская практика» FA-12, 7-8 октября 2021 года, Курск. 2021. с. 130-134. (0,3)

11. Садыков Э.А. Практическое применение комплексной методики оценки экономической устойчивости морских портовых операторов/ Э.А. Садыков // Сборник статей Международной научно-практической конференции «Стратегия развития экономики Беларуси: вызовы, инструменты реализации и перспективы», 7-8 октября 2021 года, г. Минск, Республика Беларусь. Институт экономики Национальной академии наук Беларуси, 2021. с. 175-178. (0,3 п.л.)

12. Садыков Э.А. Методика оценки экономической устойчивости портового оператора / Э.А. Садыков // Информационное обеспечение научно-технического прогресса: анализ проблем и поиск решений / Сборник статей Международной научно-практической конференции (20 марта 2022 г., Омск) – Уфа: Эстерна, 2022. с. 136-139. (0,3 п.л.)