

Ковбатюк М. В., Шкляр В. В.

КЛАСИФІКАЦІЯ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ МЕЗОРІВНЯ НА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті проведено дослідження впливу факторів мезорівня на діяльність підприємств водного транспорту. Розроблено класифікацію факторів, яка включає дві класифікаційні групи – регіональні та галузеві фактори. Регіональні фактори впливу визначаються відповідно до стану розвитку регіону, а галузеві охоплюють стан розвитку галузі, міжгалузеві взаємовідносини, стан транспортної мережі та інституційні фактори. Обґрунтовано доцільність використання запропонованої класифікації при прийнятті управлінських рішень щодо ефективної діяльності підприємства.

Ключові слова: актор, мезорівень, класифікація, галузь, регіон, підприємства водного транспорту

Рис.: 1. *Бібл.:* 10.

Ковбатюк Марина Володимирівна – кандидат економічних наук, доцент, завідувач кафедри, кафедра економічної теорії, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул.Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

Email: mvkov58@yandex.ru

Шкляр Вікторія Вікторівна – аспірант, кафедра економічної теорії, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул.Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

Email: viktoriya_shklyar@ukr.net

УДК 330.341: 656.6

Ковбатюк М. В., Шкляр В. В.

КЛАССИФИКАЦИЯ ФАКТОРОВ ВЛИЯНИЯ МЕЗОУРОВНЯ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

В статье проведено исследование влияния факторов мезоуровня на деятельность предприятий водного транспорта. Разработана классификация факторов, которая включает две классификационные группы – региональные и отраслевые факторы. Региональные факторы воздействия определяются в соответствии с состоянием развития региона, а отраслевые охватывают состояние развития отрасли, межотраслевые взаимоотношения, состояние транспортной сети и институциональные факторы. Обоснована целесообразность использования предложенной классификации при принятии управленческих решений относительно эффективной деятельности предприятия.

Ключевые слова: фактор, мезоуровень, классификация, отрасль, регион, предприятия водного транспорта

Рис.: 1. *Библ.:* 10.

Ковбатюк Марина Владимировна – кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой, кафедра экономической теории, Киевская государственная академия водного транспорта им. гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного (ул.Фрунзе, 9, Киев, 04071, Украина)

Email: mvkov58@yandex.ru

Шкляр Виктория Викторовна – аспирант, кафедра экономической теории, Киевская государственная академия водного транспорта им. гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного (ул.Фрунзе, 9, Киев, 04071, Украина)

Email: viktoriya_shklyar@ukr.net

УДК 330.341: 656.6

Kovbatiuk M. V., Shklyar V. V.

CLASSIFICATION OF FACTORS OF INFLUENCE OF MESO LEVEL ON ACTIVITY OF WATER TRANSPORT COMPANIES

The article conducts a study of influence of meso level factors on activity of water transport companies. It develops a classification of factors, which includes two classification groups – regional and branch factors. Regional factors of influence are identified in accordance with the state of development of a region and branch ones cover the state of development of a branch, interbranch relations, state of the transportation network and institutional factors. The article justifies expediency of use of the offered classification when making managerial decisions with respect to efficient activity of a company.

Keywords: factor, meso level, classification, branch, region, water transport companies.

Pic.: 1. *Bibl.:* 10.

Kovbatiuk Marina V. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Head of the Department, Department of Economic Theory, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy (vul.Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)

Email: mvkov58@yandex.ru

Shklyar Viktoriya V. – Postgraduate Student, Department of Economic Theory, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy (vul.Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)

Email: viktoriya_shklyar@ukr.net

Постановка проблеми. В сучасних умовах постійної нестабільності та збиткової діяльності підприємств одним із основних завдань, які постають в процесі функціонування національної економіки України, є гармонійний розвиток усіх галузей народного господарства, особливо транспортної галузі, яка по своїй суті є обслуговуючою. Протягом останніх років, які супроводжуються наслідками

світової економічної кризи, домінуючим питанням постає визначення факторів, завдяки яким держава, галузь і саме підприємство може прогнозувати появу нестабільності і попередити її настання.

Економічна стабільність країни залежить від приділення особливої уваги розвитку галузевого потенціалу саме на регіональному рівні, оскільки даний аспект ще

недостатньо досліджений, особливо стосовно сфери послуг. Увага вчених здебільшого зосереджена на діагностиці факторів впливу на макро- або мікрорівні, в той час як фактори мезорівня залишаються майже не вивченими. Класифікація регіональних та галузевих факторів впливу в даний час зустрічається вкрай рідко, до того ж єдиного підходу до створення такої класифікації ще немає.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням факторів впливу на діяльність підприємств водного транспорту, а саме морських та річкових портів, судноплавних компаній та судноремонтних заводів, займалися такі автори, як: О. В. Акімова [1], С. М. Боняр [2], О. В. Захарова [3], В. Г. Коба, І. В. Гладка [4], О. А. Липинська, Л. М. Крисюк [5], С. Б. Малаяр [6], В. В. Щербина [7] та інші. В своїх працях вони виділяють безліч факторів, які в більшості випадків групуються на зовнішні та внутрішні або взагалі не відносяться до класифікаційних ознак чи груп факторів. Тому відсутність чіткої класифікації факторів впливу на діяльність підприємств водного транспорту підтверджує актуальність даного дослідження, що має прикладний характер.

Метою статті є розробка класифікації факторів впливу на діяльність підприємств водного транспорту відповідно до регіонального та галузевого рівнів управління та обґрунтування її доцільності при прийнятті управлінських рішень.

Виклад основного матеріалу. Процеси глобалізації національних економік та посилення міжнародної конкуренції загострюють проблему пошуку джерел підвищення ефективності і конкурентоздатності підприємств водного транспорту. Здійснення регулювання та координації їх діяльності відповідно до рівнів управління надає можливість контролю та згладжування непередбачуваних ситуацій не лише на національному рівні, а й на рівні галузі та самого підприємства. Класифікація чинників забезпечення ефективності функціонування є необхідною умовою при дослідженні організаційно-економічного механізму розвитку підприємств водного транспорту, виявленні кількісних залежностей від факторів, що на нього впливають, побудови прогнозу розвитку та під час розроблення конкретних пропозицій стосовно підвищення ефективності функціонування підприємства.

Макроекономічні фактори є необхідними, але не достатніми для забезпечення умов підвищення ефективності діяльності та конкурентоздатності підприємства. Дана група факторів включає заходи державного регулювання, які направлені на забезпечення макроекономічної стабільності, удосконалення інвестиційного клімату і зниження адміністративних бар'єрів, і на даний момент достатньо детально вивчена [8].

Мезорівень – це рівень галузі або регіону, який є сполучною ланкою між державою і підприємствами. Фактори впливу даного рівня є ключовими при організації та управлінні діяльністю як підприємства, так і державою. Даному рівню не приділено достатньої уваги в наукових дослідженнях, тим самим втрачається можливість досягнення більш ефективної роботи підприємств за рахунок відсутності його взаємодії з державою.

Саме тому, задля налагодження ефективної діяльності на всіх рівнях управління, необхідним є визначення та дослідження факторів впливу мезорівня. Оскільки мезорівень включає в себе галузь і регіон, з метою збереження індивідуальності та специфіки впливу факторів, їх класифікація розроблена відповідно до цих складових (рис. 1).

Регіональні фактори впливу на діяльність підприємств водного транспорту визначаються відповідно до стану розвитку регіону. Їх відокремлення обумовлено наступним.

Наявність та стан ресурсів регіонів для вирішення регіональних завдань розвитку водного транспорту. Для створення та організації діяльності підприємств водного транспорту необхідною складовою є наявність та додатний стан необхідних ресурсів на території регіону, які сприятимуть нормальному функціонуванню та підвищенню ефективності його роботи. Тобто, зважаючи на різну специфіку підприємств водного транспорту, необхідним є наявність відповідної території, кваліфікованих кадрів, водних артерій, під'їзних шляхів та ін.

Стан та рівень екологічних та територіальних проблем розвитку водного транспорту. У свою чергу підприємства повинні забезпечити належний контроль за рівнем шкідливих викидів у навколишнє середовище, дотримуватися відповідних норм, застосовувати засоби попередження забруднення та не створювати негативних наслідків для оточуючих.

Кількість та стан підприємств водного транспорту. Важливу роль у стані розвитку регіону відіграє кількість та стан підприємств водного транспорту, адже число підприємств, стан їх розвитку, потужність та пропускна здатність об'єктів транспортної інфраструктури визначає забезпеченість регіону якісними перевезеннями та специфіку його діяльності.

Наявність транспортних кластерів. На сучасному етапі розвитку, з метою підвищення економічного рівня та конкурентоздатності суб'єктів господарювання як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках, широкого вжитку набуває створення кластерів на територіях окремих регіонів. Серед основних завдань кластеру – оптимізація процесу використання наявного економічного потенціалу регіону і галузі.

На відміну від інших організаційних форм господарювання, кластер об'єднує зусилля влади, бізнесу та науки за принципом територіальної локалізації. Це створює можливість розробляти, приймати та запроваджувати інноваційні рішення швидко, ефективно та цілеспрямовано [9].

Основною метою транспортних кластерів є надання транспортних послуг в секторах пасажирських і вантажних перевезень. Транспортно-логістичні кластери (ТЛК) діляться на три категорії: портові ТЛК; прикордонні ТЛК; територіальні (регіональні) ТЛК. Розглядаючи проблеми ефективного використання водних ресурсів, в першу чергу необхідно звернути увагу на водні ТЛК, до яких відносяться портові ТЛК, що формуються на основі морських портів. Звичайно, існують і річкові порти, які можуть бути важливою складовою територіальних виробничих кластерів, але в наш час основою формування водних ТЛК залишаються, все ж таки, морські порти [10].

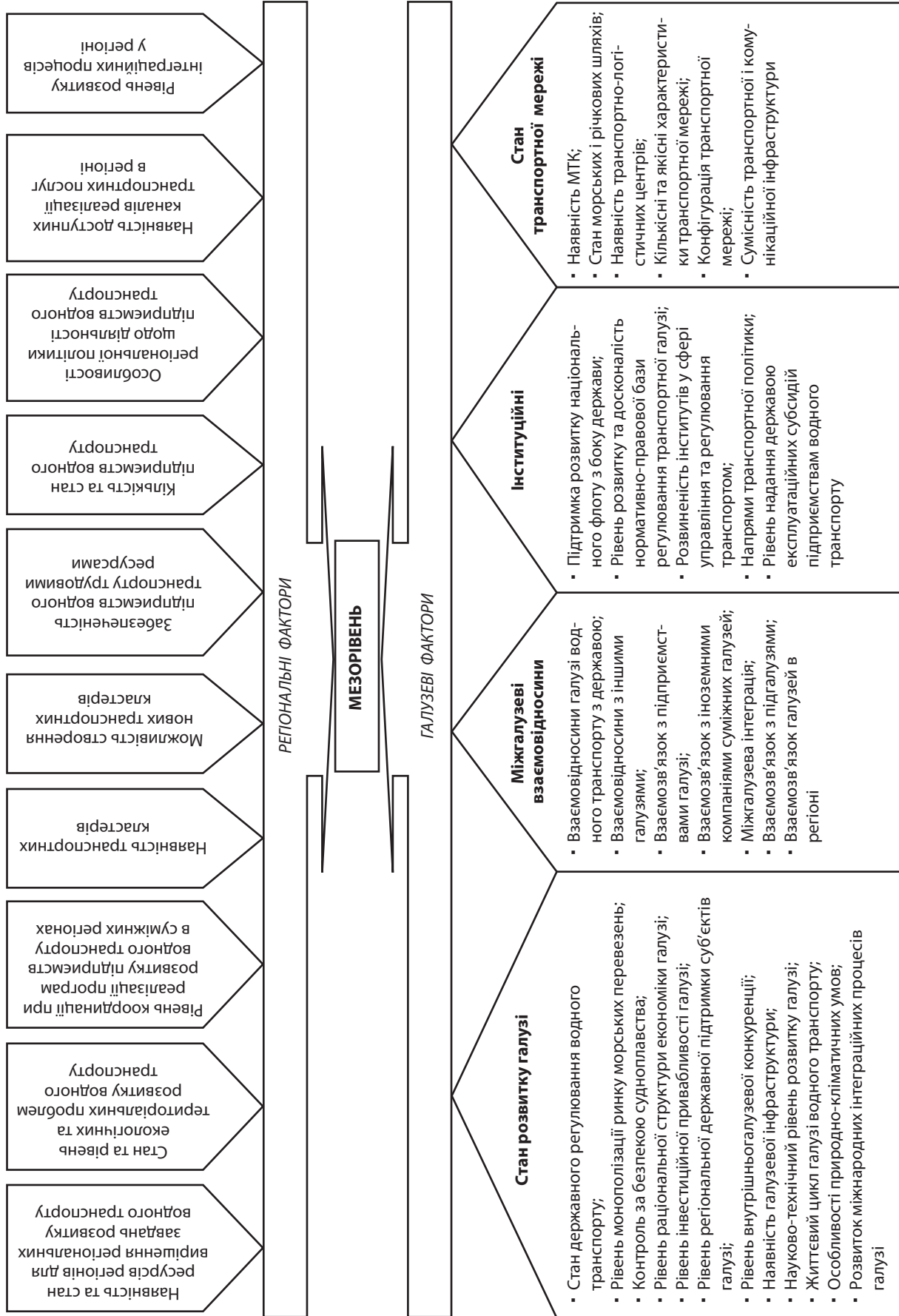


Рис. 1. Класифікація факторів впливу мезорівня на діяльність підприємств водного транспорту, авторська розробка

Можливість створення нових транспортних кластерів. Створення транспортного кластера передбачає забезпечення умов для збільшення вантажопотоків і пасажиропотоків; спільне використання інформаційних, маркетингових, технологічних та інших можливостей суб'єктів транспортної інфраструктури регіону; вдосконалення технології міжнародних перевезень; підвищення ефективності та якості транспортного обслуговування в міжнародному сполученні регіону; підвищення рівня конкурентоспроможності та розвиток підприємницької діяльності у морегосподарському комплексі регіону; підвищення рівня транспортного та туристичного потенціалу регіону на міжнародному ринку; забезпечення можливості некомерційного партнерства на підставі ефективної взаємодії суб'єктів приватного сектора з органами державної влади і місцевого самоврядування [9].

Тобто, завдяки створенню і формуванню транспортних кластерів та механізму їх зворотного зв'язку, залучені до роботи в кластерах виробники, науковці, постачальники послуг мають можливість в межах групи підприємств, які обслуговуються, розповсюджувати корисну інноваційну інформацію. Отже, наявність та можливість створення нових транспортних кластерів є одним з головних факторів розвитку регіону.

Забезпеченість підприємств водного транспорту трудовими ресурсами.

Важливим фактором ефективного функціонування підприємств транспорту є їх забезпечення трудовими ресурсами відповідного рівня кваліфікації та компетентності. В сучасних умовах безперервного розвитку нової техніки та передових технологій, більшість трудових ресурсів не відповідають новим вимогам та не пристосовані до нових умов організації виробництва та праці. Компетентні фахівці галузі водного транспорту працюють під закордонним прапором, у зв'язку з вищою оплатою праці; поступово звільняються спеціалісти пенсійного віку, а їх місця повністю не заповнюються перспективною молоддю. Таким чином втрачаються кваліфіковані кадри на вітчизняних підприємствах водного транспорту.

Особливості регіональної політики в сфері діяльності підприємств водного транспорту. При визначенні факторів впливу особливо увагу необхідно приділяти ефективності діяльності регіональної (місцевої) влади щодо управління транспортним розвитком країни в регіональному аспекті. Тобто регулюванню, пов'язаному з взаємовідносинами між державою і регіонами, а також регіонів між собою у питаннях: співвідношення і взаємодії рушійних сил регіонального розвитку транспорту, зокрема транспортних підприємств; відношення до завдання підйому економіки відсталіх транспортних підприємств; освоєння ними нових районів; рівня регіональної автономії, ступеню централізації планування і управління щодо розвитку та фінансування діяльності транспортних підприємств тощо.

Рівень координації при реалізації програм розвитку підприємств водного транспорту в суміжних регіонах. Не менш важливим є координація при реалізації програм розвитку підприємств водного транспорту в суміжних регі-

онах. Принцип партнерства та встановлення взаємозв'язку і контакту в діяльності допомагає успішному здійсненню важливих заходів соціально-економічного характеру.

Наявність доступних каналів реалізації транспортних послуг в регіоні. Наявність та вибір каналів збуту є складним маркетинговим рішенням, оскільки вони безпосередньо впливають на кількість та ефективність транспортних послуг, які полягають у транспортуванні масштабних вантажів.

Рівень розвитку інтеграційних процесів в регіоні. Інтеграційні процеси не можуть проходити осторонь жодної держави, вони все більше захоплюють як окремі підприємства, так і цілі галузі та регіони. Практичним відображенням інтеграційних процесів підприємств водного транспорту є застосування інтермодальних та комбінованих перевезень, які сприятимуть підвищенню конкурентоздатності, покращенню якості, здешевленню транспортних послуг як підприємства, так і регіону, а також розширення підприємств за рахунок приєднання до них інших суб'єктів господарювання. Тобто інтеграція сприяє усуненню обмежень, які існують на різних видах транспорту та створює сприятливі умови для взаємовигідної співпраці.

Необхідність здійснення класифікації факторів на рівні галузі обумовлюється індивідуальністю організації, управління, регулювання і контролю діяльності підприємств в різних галузях народного господарства. Водний транспорт є специфічною галуззю, діяльність якого безпосередньо має міжнародний характер, обслуговуючи зовнішньо-економічні зв'язки, проте й здійснює міжрайонні внутрішні перевезення, забезпечуючи органічний і постійний зв'язок з виробничою діяльністю інших галузей, у тому числі й з іншими видами транспорту. Тому, визначення галузевих факторів впливу на діяльність підприємств водного транспорту є актуальним та необхідним. Здійснення їх розподілу доцільне відповідно до чотирьох класифікаційних груп, а саме стан розвитку галузі, міжгалузеві взаємовідносини, стан транспортної мережі та інституційні фактори.

Перша група враховує *стан розвитку галузі* водного транспорту та включає наступні фактори: стан державного регулювання водного транспорту; рівень монополізації ринку морських перевезень; контроль за безпекою судноплавства; рівень раціональної структури економіки галузі; рівень інвестиційної привабливості галузі; рівень регіональної державної підтримки суб'єктів галузі; рівень внутрішньогалузевої конкуренції; наявність галузевої інфраструктури; науково-технічний рівень розвитку галузі; життєвий цикл галузі водного транспорту; особливості природно-кліматичних умов; рівень розвитку міжнародних інтеграційних процесів галузі.

Оскільки транспортна галузь по своїй суті і призначенню є обслуговуючою галуззю її основною метою являється забезпечення *міжгалузевих взаємовідносин* і спрощення взаємозалежності між ними, шляхом ефективного надання транспортних послуг всім галузям народного господарства і плідної співпраці між різними видами транспорту. Саме тому, у розрізі підприємств водного транспорту, до даної групи відносяться наступні фактори: взаємовідносини галузі водного транспорту з державою; взаємовідносини

з іншими галузями; взаємозв'язок з підприємствами галузі; взаємозв'язок з іноземними компаніями суміжних галузей; міжгалузева інтеграція; взаємозв'язок з підгалузями; взаємозв'язок галузей в регіоні.

Стан транспортної мережі пов'язаний з перевагами чи недоліками економічного та політичного місцерозташування, а також наявністю та ступенем розвитку транспортної інфраструктури в країні. Кількісні та якісні характеристики транспортної мережі, стан та перспективи її розвитку мають вагомий вплив на ефективність діяльності підприємств, у зв'язку з чим до даної групи доцільно віднести наступні фактори: наявність міжнародних транспортних коридорів; стан морських і річкових шляхів; наявність транспортно-логістичних центрів; кількісні та якісні характеристики транспортної мережі (довжина та щільність шляхів сполучення, їх пропускна здатність, відповідність сучасним світовим стандартам); конфігурація транспортної мережі; сумісність транспортної і комунікаційної інфраструктури.

Ще однієї класифікаційної групою, на нашу думку, є інституційні фактори. Цей погляд поділяє О. В. Захарова та виділяє інституційні фактори впливу на транспортну систему, до яких відносить сукупність факторів, пов'язаних з управлінням та регулюванням транспортної сфери та інших сфер економічної діяльності, що безпосередньо впливають на функціонування транспортної системи. У системі цих факторів автор виділяє наявність та дієвість державних та комерційних інститутів у сфері управління та регулювання транспортом, рівень розвитку та досконалість нормативно-правової бази регулювання, напрями транспортної політики та стратегії країни. Ці чинники забезпе-

чують регулювання та управління основними складовими транспортного процесу: техніко-технологічною складовою, соціально-економічними факторами транспортного процесу, підприємницькою діяльністю на транспорті та участю національного транспортного комплексу в системі міжнародних транспортних послуг [3].

Оскільки ми розглядаємо дану групу факторів на галузевому рівні та відносно підприємств водного транспорту, то до них варто віднести наступні: підтримка розвитку національного флоту з боку держави; рівень розвитку та досконалість нормативно-правової бази регулювання транспортної галузі; розвиненість інститутів у сфері управління та регулювання транспортом; напрями транспортної політики; рівень надання державою експлуатаційних субсидій підприємствам водного транспорту.

Таким чином, запропонований підхід до систематизації факторів впливу на діяльність підприємств дозволив класифікувати їх за рівнями управління, а саме на мезорівні.

Висновки. Отже, в результаті проведеного дослідження було розроблено класифікацію факторів впливу мезорівня на діяльність підприємств водного транспорту, який полягає у врахуванні не тільки характеру впливу факторів, але й напрями та масштабу їх впливу.

Переваги запропонованої класифікації полягають у високому рівні її системності та повноти, що дозволяє відобразити залежність діяльності підприємств від регіональних і галузевих факторів впливу та здійснювати аналіз, який забезпечить максимально повну оцінку його стану з подальшим прийняттям ефективних управлінських рішень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Акімова О. В. Факторы влияния на транспортный процесс в системе trampового судоходства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/SND/Tecnic/4_akimova.doc.htm.
2. Боняр С. М. Судоходство река-море: проблемы развития судовладельческих компаний. Научная монография. Одесса. ИПРЭИ НАН Украины, 2009. – 288 с.
3. Захарова О. В. Факторы влияния на формування та розвиток потенціалу світової транспортної системи [Електронний ресурс] / О. В. Захарова // Економічний простір. – 2011. – №51. – С. 5–13. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2011_51/zmist.htm.
4. Коба В. Г., Гладка І. В. Шляхи виходу з економічної кризи судноплавних компаній України / В. Г. Коба, І. В. Гладка // Водний транспорт. Зб. наук. праць КДАВТ. – К.: КДАВТ, 2012. Вип. 2(14). – С.67–72.
5. Липинська О. А., Крисюк Л. М. Торговельне судноплавство України: перспективи розвитку [Електронний ресурс] / О. А. Липинська, Л. М. Крисюк // Економічні інновації. – 2012. – Вип. 47. – С. 99–107. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/PORTAL/Soc_Gum/Ei/2012_47/PDF/10_Lipin.pdf.
6. Мальяр С. Б. Класифікація деструктивних факторів економічної безпеки підприємств портової діяльності [Електронний

REFERENCES

- Akimova, O. V. «Faktory vliianiia na transportnyy protsess v sisteme trampovogo sudokhodstva» [Factors influencing the transport process in the tramp shipping]. http://www.rusnauka.com/SND/Tecnic/4_akimova.doc.htm.
- Boniary, S. M. *Sudokhodstvo reka-more: problemy razvitiia sudovladelcheskikh kompaniy*. [River-sea navigation: the problems of shipping companies.]. Odessa: IPREI NAN Ukrainy, 2009.
- Belkina, O. V. «Problemy organizatsii protsessa upravleniia strategiy razvitiia v sfere sudoremonta» [Problems of organization of the management of the development strategy in the field of ship repair]. <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=3038>.
- Koba, V. H., and Hladka, I. V. «Shliakhy vykhodu z ekonomichnoi kryzy sudnoplavnykh kompanii Ukrainy» [Ways out of the crisis shipping Ukraine]. *Vodnyi transport*. Zb. nauk. prats KDAVT., no. 2(14) (2012): 67–72.
- «Klastery vodnoi transportnoi lohistyky (portovi klasteri)» [Clusters water transport logistics (port clusters)]. <http://ucluster.org/universitet/klasteri-ukraina/2012-study/perspektivni-napryamki-klasterizatsii-vodnikh-resursiv/klasteri-vodnoi-transportnoi-logistiki-portovi-klasteri/>.
- Lypynska, O. A., and Krysiuk, L. M. «Torhovelne sudnoplavstvo Ukrainy: perspektivy rozvytku» [Shipping Ukraine Trade Perspective]. http://www.nbu.gov.ua/PORTAL/Soc_Gum/Ei/2012_47/PDF/10_Lipin.pdf.

- ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/Portal/Soc_Gum/Rmugt/2010_32/Files/3210.pdf.
7. Щербина В. В. Методичні засади оцінки інтеграції судноплавних та стивідорних компаній в умовах глобалізації світової торгівлі [Електронний ресурс] / В. В. Щербина // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – №26. – С.51–55. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/PORTAL/Natural/Vetp/2009_26/index.html.
8. Белкина О. В. Проблемы организации процесса управления стратегией развития в сфере судоремонта [Електронний ресурс] / О. В. Белкина // Проблемы современной экономики. – 2010. – №1(33). – Режим доступу: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=3038>.
9. Аналітична записка «Щодо перспектив створення морських кластерів в Одеській області» [Електронний ресурс].
10. Кластери водної транспортної логістики (портові кластери) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ucluster.org/universitet/klastery-ukraina/2012-study/perspektivni-napryamki-klasterizacii-vodnikh-resursiv/klasteri-vodnoi-transportnoi-logistiki-portovi-klasteri/>.
- Maliar, S. B. «Klasyfikatsiia destruktivnykh faktoriv ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv portovoi diialnosti» [Classification of destructive factors of economic security companies port activity]. http://www.nbu.gov.ua/Portal/Soc_Gum/Rmugt/2010_32/Files/3210.pdf.
- Shcherbyna, V. V. «Metodychni zasady otsinky intehratsii sudnoplavnykh ta styvidornykh kompanii v umovakh hlobalizatsii svitovoi torhivli» [Methodological principles of evaluation integration of shipping and stevedoring companies in a globalizing world trade]. http://www.nbu.gov.ua/PORTAL/Natural/Vetp/2009_26/index.html.
- Zakharova, O. V. «Faktory vplyvu na formuvannia ta rozvytok potentsialu svitovoi transportnoi systemy» [Factors influencing the formation and development potential of the global transport system]. http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2011_51/zmist.htm.
-