

## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ МОРСКИХ ПОРТОВ КРЫМА

Морские порты составляют важную часть экономики Крыма и играют определенную роль, прежде всего, во внешнеэкономических отношениях и транзите грузов и пассажиров, а также для внутриэкономических связей. Роль морских портов возрастает в связи с интеграцией Украины в мировую транспортную систему.

В экономической литературе и ряде других источников проблема экономической и финансовой устойчивости морских портов не освещена, что и послужило причиной подготовки настоящей статьи [1,2,3].

Целью статьи является раскрытие экономической устойчивости морских портов Крыма.

Портовое хозяйство Крыма включает в себя пять действующих морских портов. Морские грузовые торговые порты: Керченский порт и Керченская паромная переправа, Феодосийский, пассажирские порты Ялтинский и Евпаторийский, а также порт Севастополя имеют большое значение для перевалки грузов из Юго-Западной, Центральной и Восточной Украины.

В настоящее время по объемам транзита грузов, Крымские порты (12,9% оборота страны) значительно уступают портам Одесского региона, которые сосредотачивают 64,4% грузооборота Украины. Доля Крымских портов в экспорте составляет только 3%, а импорте продукции 7%. Они играют важную роль, так как в них завершаются железнодорожные международные торгово-транспортные коридоры Критский, ЧЭС и автомобильные (Балтийское море - Черное море, Евразийский).

Морские порты Крыма имеют перспективы дальнейшего развития. Предполагается реконструкция действующих и строительство новых специализированных комплексов по перегрузке наливных, зерновых, химических и других навалочных грузов. За последние годы коллективы портов уделяли много внимания реконструкции, модернизации и техническому перевооружению своих объектов.

В перспективе поток грузов в направлении стран Кавказа и Центральной Азии должен возрасти. Украинское зерно, растительное масло, минеральные удобрения, металл, промышленное оборудование пользуются спросом в Грузии, Азербайджане, Туркмении, Казахстане. В «обратном» направлении ожидаются поставки нефти и нефтепродуктов, хлопка. По расчетам специалистов, уже в начале XXI века грузооборот Евро-Азиатского транспортного коридора составит 20-30 млн. т в год, определенная доля которых будет приходиться на порты полуострова. Говоря в целом об интеграции Украины в мировую экономику посредством международных транспортных коридоров, потребуется недюжинная политическая воля для решения социально-экономических проблем портов. Валовой доход морских портов как сумма объемов реализации услуг и операционных доходов имел тенденцию к росту в Керченском порту с 126 млн. грн. в 2000г. до 203 млн. грн. в 2003г., в Феодосийском порту с 72,7 млн. грн. - 2000г. до 167,3 млн. грн. - 2003г. В других портах также произошел рост объемов выполненных работ: в Ялтинском - с 26,5 до 28,4 млн. грн., в Севастопольском - с 16,4 до 21,7 млн. грн., в Евпаторийском - с 4,3 до 9,8 млн. грн. Однако их объемы выполняемых работ намного меньше ведущих портов Крыма.

Позитивные изменения в объемах произведенных работ свидетельствуют, что наращивается производственный потенциал, отражающий экономическую устойчивость их деятельности. Кроме того, необходимо отметить, что каждый порт «базируется» на земельной собственности, которая также получила денежную оценку. Суммарный капитал морских портов способствует росту производства всех видов работ, которые имеют стоимостную оценку как валовой доход морских портов и чистая прибыль, полученная в результате их деятельности.

Все это позволяет судить об экономической устойчивости морских портов, определяемой на основе прироста чистой прибыли по отношению к изменениям совокупного капитала морских портов (табл.1).

Таблица 1. Расчет показателей экономической устойчивости морских портов Крыма

Показатели	Керченский		Феодосийский		Ялтинский		Севастопольский		Евпаторийский	
	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.
Собственный капитал, млн. грн.	55,1	55,1	18,4	18,7	61,5	66,7	18,5	22,8	16,4	31,7
Человеческий капитал, млн. грн.	295,6	647,0	236,0	395,8	48,9	78,2	38,1	92,3	7,5	7,5
Земельный капитал, млн. грн.	1,35	1,35	1,75	1,75	1,3	1,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Совокупный капитал, млн. грн.	352,0	703,4	256,1	763,0	111,7	146,4	57,1	115,6	24,4	39,2
Чистая прибыль млн. грн.	14,6	4,05	13,5	51,6	-2,68	-3,2	0,35	-0,16	0,01	0,11
Уровень рентабельности совокупного капитала, %	4,1	0,57	5,27	6,04	-2,39	-2,18	0,61	-0,13	0,06	0,03
Коэффициент экономической устойчивости	-0,03		0,075		-0,0146		-0,0087		0,0067	

Из табл.1 видно, что Керченский, Ялтинский и Севастопольский морские порты имеют негативные приросты прибыли и, следовательно, коэффициент экономической устойчивости свидетельствует о снижении значения этого показателя. Феодосийский и Евпаторийский порты имеют позитивный прирост экономической устойчивости. Этот важный показатель свидетельствует о рациональном использовании факторов производства и собственного капитала, как совокупности основного и оборотного капитала, а также человеческого капитала. После выяснения сущности и значения фактора экономической устойчивости морского порта рассмотрим четыре группы показателей финансовой устойчивости морских портов ликвидности, платежеспособности, деловой активности и экономической эффективности. Показатели ликвидности морских портов Крыма рассмотрены в табл. 2.

Таблица 2. Показатели ликвидности морских портов Крыма

Коэффициенты ликвидности	Керченский		Феодосийский		Ялтинский		Севастопольский		Евпаторийский	
	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.
Абсолютной ликвидности	8,38	0,72	9,31	3,43	0,22	0,59	1,2	0,34	4,32	0,73
Быстрой ликвидности	11,5	1,07	10,2	6,5	0,66	1,24	3,7	0,63	4,58	2,08
Коэффициент покрытия	17,7	3,63	13,4	8,5	34,6	2,93	3,53	1,0	34,6	2,93

Способность за счет собственных денежных средств покрыть текущие обязательства, то есть коэффициент абсолютной ликвидности во всех морских портах Крыма очень высокий. В условиях сложного финансового состояния предприятий сфер всех экономики Крыма, морские порты выделяются именно по этому коэффициенту. Однако во всех портах, кроме Ялтинского наблюдается снижение этого показателя. В условиях, когда не хватает собственных денежных средств для покрытия текущих обязательств привлекают еще дебиторскую задолженность и производственные запасы. Морские порты не нуждаются в привлечении своих финансовых средств и других видов оборотного капитала.

Финансовая устойчивость предприятия зависит от структуры источников средств, от внешних инвесторов.

О показателях платежеспособности можно судить по данным табл.3.

Коэффициент концентрации собственного капитала, который иногда называют коэффициентом независимости, характеризует возможности предприятия выполнять свою деятельность за счет использования собственных средств. Рекомендуются, чтобы этот коэффициент был выше чем 0,5, то есть

более 50 % функционирующего капитала должно быть своим. Вместе с тем не привлекать заемный капитал, как это делает Севастопольский, Ялтинский и Евпаторийский порты - значит сужать свою деятельность. Увеличивать долю заемного капитала, как это делает Феодосийский порт - это увеличивать свою зависимость от заемных средств.

Таблица 3. Показатели платежеспособности морских портов Крыма

Коэффициенты, отражающие платежеспособность	Керченский		Феодосийский		Ялтинский		Севастопольский		Евпаторийский	
	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.
Коэффициент концентрации собственного капитала	0,556	0,408	0,256	0,17	0,72	0,79	0,961	0,973	0,83	0,78
Коэффициент концентрации заемного капитала	0,444	0,592	0,744	0,83	0,28	0,21	0,039	0,036	0,17	0,12
Соотношение заемного и собственного капитала	0,798	1,45	2,9	4,88	0,38	0,29	0,04	0,036	0,205	0,153

Деловая активность морского порта характеризуется системой показателей, которые отражают скорость движения производственных запасов, дебиторской и кредиторской задолженности. Некоторые исследователи включают в количество показателей также оборот хозяйственного имущества, продолжительность операционного цикла. Вся совокупность этих показателей морских портов показана в табл. 4. Система показателей деловой активности отражает способность руководства морского порта активно использовать запасы и финансовые ресурсы предприятия. Особенностью является то, что величина производственных запасов морских портов, также как и дебиторская и кредиторская задолженность невелика.

Таблица 4. Показатели деловой активности морских портов Украины

Показатели	Керченский		Феодосийский		Ялтинский		Севастопольский		Евпаторийский	
	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.	2000 г.	2003 г.
Оборачиваемость запасов, обороты	8,88	14,5	8,14	21,5	35,0	22,8	5,9	11,6	5,58	24,7
Количество дней оборота запасов	40,9	24,8	44,2	16,7	10,3	15,8	61,0	31,0	54,5	14,5
Оборачиваемость дебиторской задолженности	17,9	8,36	33,4	10,8	19,7	20,1	5,1	36,3	46,7	35,9
Количество дней оборота дебиторского долга	20,1	43,0	10,7	33,3	18,2	17,9	70,5	9,9	7,7	10,0
Оборачиваемость кредиторской задолженности	22,8	7,0	16,7	21,3	6,26	7,5	5,7	4,8	11,0	13,6
Количество дней оборота кредитного долга	15,7	51,4	21,5	16,9	57,5	48,0	63,1	75	32,7	26,4
Оборачиваемость собственного капитала	2,29	3,68	3,9	8,9	0,35	0,46	0,99	0,95	0,57	1,3
Оборачиваемость хозяйственного имущества	0,78	0,66	0,98	0,66	3,4	2,68	1,06	1,08	2,07	0,98
Коэффициент финансового левереджа	1,79	2,45	3,89	2,7	1,22	1,14	1,04	1,03	1,2	1,28
Продолжительность операционного цикла, дней	76,7	114,2	76,9	66,9	86,0	81,7	194	116	94,4	50,9

Каждый порт имеет достаточно денежных средств, о чем свидетельствовали рассмотренные нами показатели ликвидности. Оборачиваемость производственных запасов как отношение себестоимости работ к величине производственных запасов морских портов Крыма свидетельствует о росте деловой активности предприятий. Все морские порты (кроме Ялтинского) улучшили этот показатель, хотя и у Ялтинского порта он является очень хорошим: всего за две недели происходит оборот запасов. Здесь оборачиваемость дебиторской задолженности достаточно высокая, но несколько замедлилась. Значительно возросла в Севастопольском порту. Оборачиваемость кредиторской задолженности достаточно высокая. Показатель финансового левереджа как соотношение активов порта к собственному капиталу свидетельствует о росте доли заемного капитала в Керченском порту и, наоборот, о снижении в Феодосийском. В других портах серьезных изменений показателя левереджа не было.

Продолжительность операционного цикла, как сумма дней, в процессе которых осуществляются дебетово-кредитные финансовые операции свидетельствует о том, что имеет место их замедление в Керченском порту, в то время как другие морские порты сократили время операционного цикла.

Следует отметить появившееся в экономической литературе многообразие видов рентабельности: как соотношение прибыли к валовому доходу (включая объемы реализации услуг); как показатель рентабельности продаж; как соотношение прибыли с капиталом - рентабельность капитала; как соотношение прибыли с оборотным капиталом - рентабельность оборотных активов, как соотношение прибыли со стоимостью баланса - рентабельность хозяйственного имущества. Из морских портов Крыма Ялтинский и Севастопольский порты работают с убытком, а Евпаторийский морской порт близок к нулевой рентабельности.

Для повышения экономической эффективности деятельности морских портов необходимо наращивать объемы грузооборота и пассажирооборота и искать пути снижения производственных затрат.

По итогам исследования можно сделать следующие выводы:

- государственные морские порты Крыма, несмотря на сложное экономическое положение, являются высокоэффективными предприятиями, которые работают рентабельно, обладают высокой ликвидностью, платежеспособностью, деловой активностью и ежегодно направляют на модернизацию материально-технической базы портов крупные собственные средства;
- рассмотрев итоги негативной практики приватизации морских портов России, необходимо сделать вывод, что ключи от дверей в экономику должны находиться в руках государства.

#### Литература:

1. Меркт Е.В. Факторы повышения конкурентоспособности порта //Развиток методів управління і господарювання на транспорті. - Одеса: ОДМУ. 2001.-Вып.8 - С. 74- 85
2. Лепинская А.А. Основные направления возрождения национального флота Украины//Развиток методів управління і господарювання на транспорті. - Одеса: ОДМУ. - 2001.- Вып.10. – С. 5-15.
3. Лепинская А.А., Тимофеев Н.В. Коммерческий базис экономики флота // Судохозяйство.-1997. - №11.- С. 42-46.