

## НАУКОВО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ЖИТТЄЗДАТНОСТІ МОРСЬКОГО ПОРТУ

Кушнір Людмила Володимирівна\*, кандидат економічних наук,  
доцент кафедри менеджменту і маркетингу  
Одеський національний морський університет

\*ORCID 0000-0001-7597-5791

© Кушнір Л.В., 2022

*Стаття отримана редакцією 28.11.2022 р.  
The article was received by editorial board on 28.11.2022*

**Вступ.** Життєздатність підприємства – це складна економічна категорія, в якій переплітається багато теоретичних і практичних аспектів. Актуальність дослідження життєздатності підприємств як економічної категорії посилюється в умовах мінливості зовнішнього середовища і кризової ситуації, яка характеризується фінансовою, політичною нестабільністю в діяльності підприємств. На сучасному етапі розвитку як закордонна, так і вітчизняна практика економічного управління застосовує цілий ряд методів для дослідження життєздатності підприємств. Кожен з них має як свої переваги, так і недоліки, а тому досить часто необхідним є застосування системи методів з урахуванням особливостей господарської діяльності підприємства. Велика кількість методів, розроблених сучасною наукою, ускладнює діяльність економістів. Недостатня наукова розробленість проблем управління функціонуванням та розвитком підприємств морського сектору призводить до того, що на практиці дуже часто воно здійснюється інтуїтивно та без обґрунтування параметрів управління. На даний час не вироблена єдина класифікація методів дослідження та забезпечення життєздатності морських підприємств, в тому числі морських портів. Адже, життєздатність підприємства – це здатність підприємства здійснювати процес функціонування, адаптації та розвитку за допомогою сукупності різних управлінських інструментів та механізмів динамічної взаємодії внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства протягом необмеженого періоду для досягнення ефективності, результативності та конкурентоспроможності [1]. Таким чином, недосконала методологія дослідження життєздатності підприємства, в т.ч. морського порту, зумовлює необхідність наукового підходу до оцінки міри впливу виробничо-господарської діяльності на рівень життєздатності.

**Огляд останніх джерел досліджень і публікацій.** Життєздатність підприємства виступає об'єктом дослідження в роботах багатьох вчених. При цьому автори розглядали як загальну систему управління життєздатністю підприємства, так й були розглянуті окремі елементи управління та забезпечення життєздатності організації. Увага дослідників була сконцентрована на підприємствах як економічних системах і розробці механізмів, за допомогою яких можна було дослідити життєздатність підприємств. Теоретичні дослідження зробили вагомий внесок в розвиток теорії життєздатності, а саме в напрямок вирішення економічних проблем життєздатності підприємств. Вирішенню вказаних проблем присвячені наукові дослідження і публікації таких учених як С. Біра, І.В. Федотова, В.Г. Шинкаренко, Г.М. Шпілевська, Л.Н. Сергєєва, А.В. Бакурова, В.В. Воронцова, С.О. Зульфугарова, М.Г. Молла, Т.М. Гамма, В.П. Мартиненко. Також, аналіз економічної літератури показав, що наразі існує багато специфічних методів та інструментів дослідження, на основі яких можна побудувати відповідну систему дослідження рівня життєздатності підприємства. Так, С. Мочерний у праці [2] надає наступне визначення «...метод – це засіб пізнання як певна сукупність або комплекс прийомів і операцій з метою теоретичного відтворення економічної системи, її законів і суперечностей...» [2].

На думку Л. Жилінської, в дослідженні [3] класифікацію методів до розвитку підприємства можна розглядати з позицій традиційного підходу; за критеріями; за функціями управління; з позиції стратегії.

У зв'язку із вищевикладеним, постає необхідність дослідження даних питань, враховуючи особливості діяльності сучасних підприємств морського транспорту, а саме морських портів.

**Метою статті** є розроблення адаптованих до підприємств морського транспорту різних методик дослідження їх рівня функціонування та розвитку, які складатимуть науково-методологічну основу для визначення рівня життєздатності даних підприємств. В свою чергу, методологічною базою для даного дослідження слугували фундаментальні положення економічної теорії, менеджменту та математичної статистики. У роботі було використано такі загальнонаукові методи дослідження: порівняння, узагальнення, групування, аналіз, синтез, а також економіко-статистичне моделювання.

**Основний матеріал і результати.** Поняття «життєздатність» дуже часто розглядається з двох позицій як система й як умови життєздатності. Вивчення літературних джерел підтверджують, що на сьогоднішній день немає єдиного підходу до визначення змісту поняття «життєздатність підприємства» і ця категорія є недостатньо обґрунтованою в економічній літературі, тому це спонукає до пошуку методологічного інструментарію дослідження даної категорії. Основними причинами можуть бути як складність змісту цього поняття, різноманітність його смислових навантажень, а також множинність сфер його застосування.

Вітчизняні науковці О. Кузьмін, Л. Чернобай, О. Романко вважають, що саме застосування комплексних методів дає повний аналіз усього спектру найважливіших параметрів функціонування підприємства. Перевагою таких методів є отримання достовірної і найбільш точної інформації про підприємство, його переваги та «вузькі місця» за найбільш розширеним переліком порівняльних переваг. Крім того, науковці наголошують на тому, що оцінка підприємства повинна базуватися на комплексному, багатовимірному підході і враховувати як внутрішнє, так і зовнішнє середовище, рівень фінансової стійкості підприємства і реальне становище підприємств-конкурентів [4].

У роботі В.М. Бондаренко проведено комплексний аналіз життєздатності кількох вітчизняних підприємств та визначено рейтинг показників, що її характеризують [5]. До показників, що характеризують життєздатність автор віднесла наступні: коефіцієнт поточної ліквідності, рентабельність власного капіталу, коефіцієнт фінансової незалежності, коефіцієнт оборотності активів, рентабельність активів за чистим прибутком (коефіцієнт віддачі активів), коефіцієнт оборотності оборотних активів, коефіцієнт абсолютної ліквідності, коефіцієнт маневреності власних коштів, коефіцієнт співвідношення власних і залучених коштів [5].

Л.Н. Сергеева доводить, що життєздатність існування та розвитку соціально-економічної системи забезпечується наявністю таких властивостей як стійкість, надійність, живучість та вмотивованість. Якщо проаналізувати ці чотири складові, то стає зрозумілим, що кожна з них доповнює одна одну та розкриває більш глибоко сутність поняття життєздатності. Розглянемо більш детально даний методичний підхід на прикладі морського порту. Адже, забезпечення життєздатності морських портів має стратегічне значення для морської галузі країни, оскільки ці підприємства є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави.

Економічна стійкість порту спрямована на забезпечення його здатності здійснювати свої функції та розвиватися в умовах невизначеності. Отже, «стійкість» можна визначити наступним чином – здатність економічної системи, що потрапила за межі її допустимого (нормативного) значення, повернутися у стан рівноваги за рахунок власних та залучених ресурсів [6]. При цьому з позиції системного підходу (аналізу) можна виділити наступні види стійкості: фінансова, економічна, інвестиційно-інноваційна, маркетингова, структурна, виробнича, організаційна, екологічна, інформаційна тощо.

В свою чергу, надійність порту можна охарактеризувати за допомогою показників фінансової стійкості підприємства, оскільки характеризує фінансову незалежність, здатність підприємства маневрувати власними коштами та достатньою фінансовою забезпеченістю діяльності у довгостроковій перспективі. Суть фінансової стійкості визначається ефективним формуванням, розподілом і використанням фінансових ресурсів у процесі управління. Таким чином, фінансова стійкість – це критерій надійності підприємства.

Розвиток будь-якої соціально-економічної системи характеризується живучістю та вмотивованістю. Живучість характеризується тривалістю, часом існування й здатністю системи відновлюватися.

Тобто, виокремлюються напрямки функціонування та розвитку підприємства в контексті забезпечення його життєздатності. Але, якщо розглядати життєздатність порту в контексті управління, то потрібно приділяти особливу увагу його взаємодії у внутрішньому та зовнішньому середовищі.

Наступна складова розвитку соціально-економічної системи вмотивованість. Поняття вмотивованості є одним з центральних в теорії мотивації. Тобто, вмотивованість, як складову розвитку життєздатного підприємства, можна визначити так, що це дії, спрямовані на мотивацію на духовному, емоційному та фізичному рівнях, рух та розвиток людського капіталу будь-якого підприємства за часом, протягом якого відбуваються зміни в організації для досягнення запланованих цілей.

Таким чином, формування умов функціонування та розвитку підприємств, в тому числі сфери морського транспорту, здійснюється за напрямками, як забезпечення: надійності, яка визначається структурою системи; стійкості при взаємодії із зовнішнім середовищем; живучості, яка розкриває потенціал розвитку; вмотивованості, що спрямована на рух, мотивацію та розвиток людського капіталу.

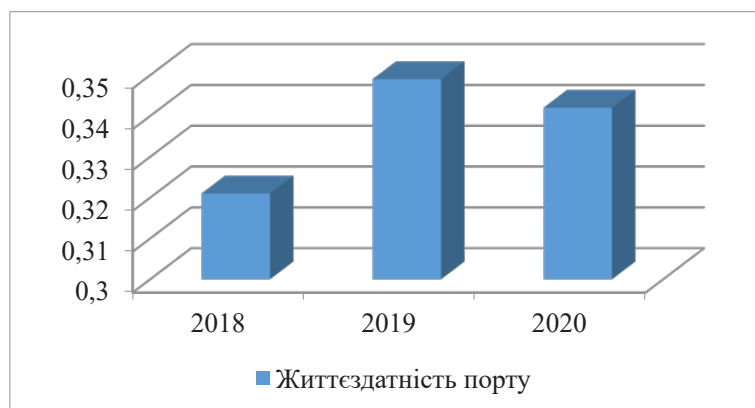
Кожна із цих чотирьох складових має певні показники вимірювання. Так, зокрема, В.П. Мартиненко вважає, що основним завданням підтримки життєздатності підприємства є уникнення збитковості, а рівень якої залежить від основних ознак, що характеризують аспекти видів діяльності, а саме: платоспроможність, фінансова стійкість, показники ділової активності, рентабельності, конкурентоспроможність.

Застосовуючи саме цей спектр показників, було проведено дослідження життєздатності державного підприємства «Морський торговельний порт «Чорноморськ». Для визначення фінансових коефіцієнтів, які було віднесено до показників, що забезпечують стійкість підприємства (коефіцієнт поточної ліквідності, коефіцієнт абсолютної ліквідності, коефіцієнт рентабельності власного капіталу, рентабельність активів за чистим прибутком, оборотність активів, ресурсовіддача, фондівіддача); надійність (коефіцієнт фінансової незалежності (автономії), коефіцієнт маневреності власних обігових коштів, коефіцієнт фінансової стабільності, коефіцієнт фінансової стійкості, показник фінансово левериджу), використані дані фінансової звітності ДП «МТП «Чорноморськ», а саме баланс (форма № 1) та звіт про фінансові результати (форма № 2). А для розрахунку живучості та вмотивованості використані наступні показники – реальний рівень чистого доходу, реальний рівень фінансових інвестицій, рівень використання інвестиційних ресурсів підприємства, рівень інноваційного розвитку коефіцієнт оборотності власного капіталу та показник плинності кадрів, коефіцієнт обороту з прийняття персоналу на роботу, рентабельність персоналу підприємства, продуктивність праці персоналу, рівень соціальної захищеності персоналу відповідно.

Інтегральне оцінювання чотирьох компонент системи (стійкість, надійність, живучість та вмотивованість) відбувається на основі наведеної сукупності показників, що характерні для кожної з них. А сам інтегральний показник кожної із чотирьох компонент розраховується як середнє геометричне з їх нормованих показників. Інтегральний показник життєздатності порту за період розраховуємо як суму добутоків інтегральних показників чотирьох компонент досліджуваної системи та відповідних вагових коефіцієнтів.

Таким чином, на основі запропонованої методології, яка оснований на концепції життєздатності соціально-економічних систем та являє собою функції оцінок її стійкості, надійності, живучості та вмотивованості, оцінено рівень життєздатності порту протягом трьох років (рис. 1).

Аналізуючи рівень життєздатності даного порту протягом 2018–2020 років, можна сказати, що в цілому порт має низький рівень, оскільки розраховані показники далекі від одиниці і порт є збитковим, в 2019 році життєздатність підприємства трохи покращилась за рахунок показників надійності, проте в 2020 році спостерігається падіння рівня життєздатності за рахунок зниження рівня стійкості, живучості та вмотивованості порту.



**Рис. 1.** Динаміка рівня життєздатності ДП «МТП «Чорноморськ» протягом 2018–2020 років

Проте, це не єдина методика, за допомогою якої можна визначити рівень життєздатності. Наприклад, у наш час існує ряд методик оцінки стійкості підприємств [7]:

- методики, засновані на аналізі фінансової звітності підприємств, оцінюють структуру активів і капіталу по формах, дозволяють прогнозувати неплатоспроможність (банкрутство);
- методики, засновані на застосуванні теорії стійкості систем, інтерпретуючи математичні показники стійкості, які враховують вплив зовнішнього і внутрішнього середовищ;
- методики, засновані на принципах системного підходу, що визначають інтегральний показник стійкості, які поєднують оцінки різних підсистем.

Як згадано вище, саме стійкість підприємства є критерієм його надійності. Більша частина літератури щодо оцінки стійкості являє собою інформацію про інструменти управління стійкістю певних видів діяльності підприємства, автори приділяють увагу винятково окремим видам стійкості (фінансовій, економічній), не розглядаючи в достатній мірі інші види діяльності підприємства. Такі підходи не дозволяють у комплексі оцінити рівень стійкості функціонування.

Наразі, проблема оцінки стійкості підприємства є теоретично мало розробленою й досить складною, насамперед тому, що при такій оцінці необхідно брати до уваги результати багатьох сторін діяльності підприємства, а враховуючи нестабільність політичної та економічної ситуації, воєнні загрози – це питання набуває стратегічного значення для вітчизняних підприємств. Сьогодні в розробках науковців не існує єдиної думки при виділенні видів діяльності для оцінки стійкості підприємства. Здатність соціально-економічної системи зберегти свої якості в умовах мінливого середовища розуміється як стійкість.

Стійкість системи залежить від великої групи факторів. Оцінка ж стратегічної стійкості підприємства передбачає оцінювання різних сторін його діяльності.

Метою дослідження стратегічної стійкості морського порту є розрахунок і аналіз рівня стійкості підприємства в цілому, а також всіх підсистем діяльності порту, виявлення і оцінювання резервів його розвитку, визначення стратегій подальшого розвитку з урахуванням впливу факторів нестабільного ринкового середовища.

На основі вивчених літературних джерел [6; 7; 8], автором пропонується система показників для оцінки стратегічної стійкості основних видів діяльності морського порту, складених з урахуванням специфіки діяльності підприємств морського транспорту (рис. 2).

До даних компонент можна включати екологічну, оскільки порт – це підприємство підвищеної небезпеки та здійснює певний вплив на навколишнє середовище. Екологічна стійкість визначає взаємозв'язок економіки підприємства, його екологічної безпеки та мінімізації шкідливого впливу господарської діяльності на навколишнє середовище.

Таким чином, даний алгоритм оцінки стратегічної стійкості порту дає змогу зробити висновки про сильні та слабкі підсистеми підприємства, а, отже, дозволяє правильно визначити стратегічні напрямки його розвитку.

Як було з'ясовано в даному дослідженні, одним із елементів забезпечення життєздатності порту є економічний результат його діяльності.

На дохідність портової галузі впливають різноманітні фактори, оцінити їх вплив можна також за допомогою економіко-статистичних та математичних методів.

Для аналізу факторів впливу на кінцевий результат діяльності порту доцільно скористатися економічним аналізом. При побудові економіко-математичної моделі необхідно обрати декілька факторів, що найбільше впливають на результативний показник.

З метою моделювання доцільно у якості результативного показника обрати чистий дохід (виручка) від реалізації послуг. Оскільки основним джерелом грошових надходжень порту є виручка (дохід) від виробничої діяльності. Одним з основних факторів, що впливає на виручку від реалізації є обсяг навантажувально-розвантажувальних робіт. Саме цей вид діяльності порту в основному забезпечує 80-95% доходів [9]. Технологічний процес порту забезпечується висококваліфікованим персоналом, тому можна обрати саме чисельність працівників зайнятих в основному процесі порту другою складовою моделі. Включення у модель показника витрат пояснюється тим, що завданням кожного підприємства є одержання максимального прибутку при мінімальних витратах.

Отже, у якості залежної змінної обрано показник чистого доходу (виручки) від реалізації продукції ( $Y_i$ ), тобто від навантажувально-розвантажувальних робіт. Якщо незалежними змінними обрати: обсяг

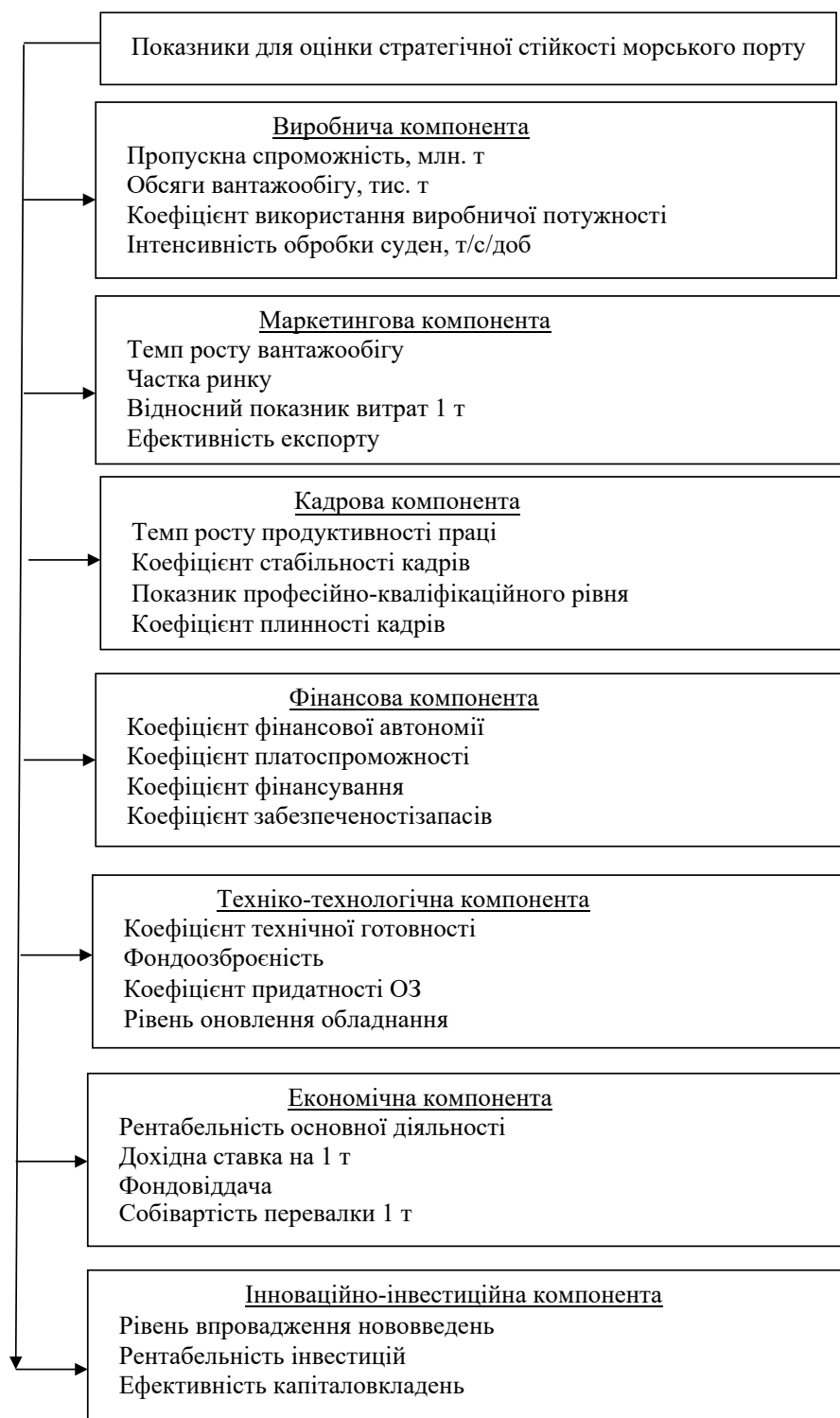


Рис. 2. Система показників для оцінки стійкості морського порту

навантажувально-розвантажувальних робіт ( $V_{нрр}$ ); чисельність працівників, зайнятих в основній діяльності порту ( $Ч_{з.н.}$ ); виробничі витрати ( $V_e$ ), то багатофакторна економетрична модель буде мати наступний вигляд [9]:

$$Y_i = a_0 + V_{нрр} \cdot a_1 + Ч_{з.н.} \cdot a_2 + V_e \cdot a_3,$$

де  $a_0, a_1, a_2, a_3$  – постійні коефіцієнти (параметри моделі).

Дана модель є нормативною. В ній враховано такі складові елементи життєздатності морського порту як економічна, виробнича, кадрова.

Таким чином, даний методичний підхід дозволяє оцінити вплив перелічених факторів на формування результативного показника доходу морського порту і проаналізувати стан економічної, виробничої та кадрової складових його життєздатності.

Використовуючи дану методику та маючи статистичну інформацію із фінансово-економічних звітів [10], для прикладу, побудуємо багатофакторну модель для державного підприємства «Морський торговельний порт «Південний». Дослідити великий масив інформації значень запропонованих в моделі показників можливо саме методом кореляції та регресії.

При кореляційно-регресійному аналізі та моделюванні узагальнюються закономірності варіювання кількісних значень факторів впливу і фінансово-економічних результатів діяльності державного порту. Тобто йдеться про здобуття кількісних оцінок залежностей, які вимірюються коефіцієнтами регресії, про виявлення механізму формування величини результативного фінансово-економічного показника (доходу) і кількісної міри впливу на нього факторних показників, які входять до нормативної кореляційно-регресивної моделі, а також величини їх відносного впливу через коефіцієнт детермінації. Коефіцієнти регресії відображають кількісний ефект впливу факторних ознак на результативний показник  $Y$ , показують на скільки одиниць в середньому змінюється  $Y$  при зміні факторів на одиницю свого вимірювання.

Таким чином, проаналізувавши дохід, витрати, обсяги перевалки та середньооблікову чисельність працівників, зайнятих в основній діяльності ДП «МТП «Південний»», отримали наступну модель:

$$Y = -655217 + 237,05 V_{\text{прп.}} + 0,47 Ч_{\text{з.п.}} - 23,95 V_{\text{в}}$$

Із даної моделі видно, що найбільший кількісний вплив на формування доходу має обсяг навантажувально-розвантажувальних робіт, а витрати обернено пропорційно впливають на величину доходу морського порту, що підтверджується на практиці.

Таким чином, даний методичний підхід дозволяє оцінити вплив перелічених факторів на формування результативного показника доходу морського порту і проаналізувати, як саме кожен фактор необхідно змінювати аби досягнути найбільш ефективного результату виробничої діяльності порту.

**Висновки.** Однією з головних задач в управлінні діяльністю підприємства в умовах економічної нестабільності є забезпечення його життєздатності. Для цього необхідно мати ефективний науково-методичний інструментарій дослідження рівня функціонування і розвитку підприємства. Використання представленої в статті методології дослідження рівня життєздатності морського порту дозволяє проаналізувати рівень діяльності підприємства в цілому, стан економічної, виробничої, кадрової, фінансової та інших підсистем для визначення подальшої стратегії розвитку підприємства, а також визначити вплив визначальних факторів на економічну складову функціонування порту.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Федотова І.В. Управління життєздатністю підприємства: сутність та концептуальні положення. *Економічний журнал Одеського політехнічного університету*. 2020. № 2(12). С. 94–101.
2. Мочерний С. Метод економічної теорії. *Економічна енциклопедія* : У трьох томах. Т. 2 / ред. С.В. Мочерний. Київ : Вид. центр «Академія», 2001. С. 330.
3. Жилінська Л.О. Теорія, методологія, практика управління розвитком промислових підприємств : монографія. Маріуполь : ПДТУ, 2015. 429 с.
4. Кузьмін О.Є., Чернобай Л.І., Романко О.П. Методи аналізування конкурентоспроможності підприємств. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2011. Випуск 21.10. С. 159–166.
5. Бондаренко В.М. Моніторинг і діагностика життєздатності підприємства (за матеріалами акціонерних товариств Закарпатської області) : дис. канд. екон. наук : 08.00.04. Ужгород, 2010. 280 с.
6. Гордієнко М.І. Економічна стійкість як основа забезпечення конкурентоспроможності підприємств машинобудування : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Суми, 2018. 20 с.
7. Федотова І.В. Теоретико-методологічні засади управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту : монографія. Харків : ФОП Бровін О.В., 2020. 420 с.
8. Андрущенко І.Є. Формування життєздатності промислових підприємств : монографія. Маріуполь : ПДТУ, 2017. 329 с.
9. Кушнір Л.В. Методичний підхід до визначення тенденцій життєздатності морського порту : Матеріали 75 професорсько-викладацької науково-технічної конференції : збірник тез доповідей. Одеса : ОНМУ, 2022. С. 165–167.
10. Показники роботи державних морських портів. *Адміністрація морських портів України* : вебсайт. URL: <https://www.uspa.gov.ua/reports>

**REFERENCES:**

1. Fedotova I.V. (2020) *Upravlinnia zhyttiezdatnistiu pidpriemstva: sutnist ta kontseptualni polozhennia* [Enterprise viability management: essence and conceptual provisions]. *Ekonomichnyi zhurnal Odeskoho politekhnichnoho universytetu* [Economic Journal of Odessa Polytechnic University] (electronic journal), no. 2(12), pp. 94–101.
2. Mochernyi S. (2001). *Metod ekonomichnoi teorii. Ekonomichna entsyklopediia: U trokh tomakh* [Method of economic theory. Economic encyclopedia: In three volumes], vol. 2. Kyiv: Vyd. tsentr "Akademiia". (in Ukrainian)
3. Zhylynska L.O. (2015). *Teoriia, metodolohiia, praktyka upravlinnia rozvytkom promyslovykh pidpriemstv: monohrafiia* [Theory, methodology, practice of managing the development of industrial enterprises: monograph]. Mariupol: PDTU. (in Ukrainian)
4. Kuzmin O.Ie., Chernobai L.I., Romanko O.P. (2011) *Metody analizuvannia konkurentospromozhnosti pidpriemstv* [Methods of analyzing the competitiveness of enterprises]. *Naukovi visnyk NLTU Ukrainy* [Scientific bulletin of NLTU of Ukraine], vol. 21.10, pp. 159–166.
5. Bondarenko V.M. (2010). *Monitorynh i diahnozyka zhyttiezdatnosti pidpriemstva (za materialamy aktsionernykh tovarystv Zakarpatskoi oblasti)* [Monitoring and diagnostics of the viability of the enterprise (based on the materials of joint-stock companies of the Zakarpatska region)] (PhD Thesis), Uzhhorod.
6. Hordiienko M.I. (2018) *Ekonomichna stiikist yak osnova zabezpechennia konkurentospromozhnosti pidpriemstv mashynobuduvannia* [Economic stability as a basis for ensuring the competitiveness of machine-building enterprises] (PhD Thesis). Sumy.
7. Fedotova I.V. (2020) *Teoretyko-metodolohichni zasady upravlinnia zhyttiezdatnistiu pidpriemstv avtomobilnoho transportu: monohrafiia* [Theoretical and methodological principles of managing the viability of road transport enterprises: monograph]. Kharkiv: FOP Brovin O.V. (in Ukrainian)
8. Andriushchenko I.Ie. (2017) *Formuvannia zhyttiezdatnosti promyslovykh pidpriemstv: monohrafiia* [Formation of viability of industrial enterprises: monograph]. Mariupol: PDTU. (in Ukrainian)
9. Kushnir L. V. (2022) *Metodychnyi pidkhid do vyznachennia tendentsii zhyttiezdatnosti morskoho portu* [A methodical approach to determining seaport viability trends]. Proceedings of the Materialy 75 profesorsko-vykladatskoi nauko-vo-tekhnichnoi konferentsii: zbirnyk tez dopovidei (Ukraine, Odessa: September 30, 2022), Odessa: ONMU, pp. 165–167.
10. Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy (2022) *Pokaznyky roboty derzhavnykh morskyykh portiv* [Performance indicators of state seaports]. Kyiv: Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy.

УДК 005.656.07

JEL C1, D6, R4

**Кушнір Людмила Володимирівна**, кандидат економічних наук, доцент кафедри менеджменту і маркетингу, Одеський національний морський університет. **Науково-методологічні засади дослідження життєздатності морського порту.**

В даній статті досліджено сутність поняття «життєздатність», основні точки зору науковців щодо вирішення економічних проблем життєздатності підприємств, розглянуто різні методологічні підходи дослідження рівня життєздатності морського порту: на основі концепції життєздатності соціально-економічних систем, яка являє собою функції оцінок її стійкості, надійності, живучості та вмотивованості; на основі дослідження стратегічної стійкості морського порту, тобто розрахунок і аналіз рівня стійкості підприємства в цілому, а також всіх підсистем діяльності порту (автором запропоновано систему показників для оцінки стійкості основних видів діяльності морського порту, складених з урахуванням специфіки діяльності підприємств морського транспорту), та на основі оцінки факторів впливу на дохідність порту за допомогою економіко-статистичного моделювання. Кожен з цих методів є науково обґрунтованим та дає можливість оцінити міру впливу виробничо-господарської діяльності на рівень життєздатності морського порту.

**Ключові слова:** життєздатність, методологія, метод, морський порт, стратегічна стійкість, економіко-статистичне моделювання.

UDC 005.656.07

JEL C1, D6, R4

**Liudmyla Kushnir**, PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Management and Marketing, Odessa National Maritime University. **Scientific and methodological principles of seaport resiliency research.**

This article examines the essence of the concept of "resiliency", the main points of view of scientists regarding the solution of economic problems of the resiliency of enterprises, considers various methodological approaches to the study of the level of viability of a seaport: based on the concept of the viability of socio-economic systems, which is a function of assessments of its stability, reliability, vitality and motivation. On the basis of this approach, a study of the viability of the state enterprise "Commercial Sea Port "Chornomorsk" was conducted, it can be said that in general the port has a low level of viability. The second approach is based on the study of the strategic

sustainability of the seaport, that is, the calculation and analysis of the level of sustainability of the enterprise as a whole, as well as all the subsystems of the port's activity. For this approach, the author proposed a system of indicators for assessing the sustainability of the main types of activities of the sea port, compiled taking into account the specifics of the activities of maritime transport enterprises. The third approach is based on assessment of factors affecting the profitability of the port using economic and statistical modeling. Each of these methods is scientifically based and provides an opportunity to assess the degree of influence of industrial and economic activity on the level of resiliency of the seaport. this methodical approach allows you to assess the impact of the listed factors on the formation of the effective indicator of the seaport's income and to analyze the state of the economic, production and personnel components of its viability. Using this methodology and having statistical information from financial and economic reports [10], for example, let's build a multifactor model for the state enterprise "Commercial Sea Port «Yuzhniy»". It was found that the volume of loading and unloading works has the greatest quantitative influence on the formation of income, and the costs have an inversely proportional effect on the amount of income of the sea port, which is confirmed in practice.

**Key words:** viability, methodology, method, seaport, strategic sustainability, economic and statistical modeling.