

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ МОРСЬКОГО ПРАВА ТА
МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра менеджменту та економіки
морського транспорту

Ухова Вероніка Сергіївна

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА БАКАЛАВРА

НА ТЕМУ

СТИВІДОРНИЙ БІЗНЕС В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПРОДОВОЛЬЧОЇ
БЕЗПЕКИ В СВІТІ

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

Освітня програма – «Менеджмент в галузі морського та річкового
транспорту»

Науковий керівник
к.е.н., доцент
Мезіна Л.В.

Здобувач вищої освіти _____

Науковий керівник _____

Завідуючий кафедрою _____

Нормоконтроль _____

Одеса 2024

ЗАВДАННЯ

на розробку кваліфікаційної роботи бакалавра

за темою:

СТИВІДОРНИЙ БІЗНЕС В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ПРОДОВОЛЬЧОЇ БЕЗПЕКИ В СВІТІ

	Зміст окремих частин дослідження	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета: аналіз та дослідження роботи стивідорного бізнесу для забезпечення продовольчої безпеки в світі	08.04.24	08.04.24
2	Об'єкт дослідження: стивідорна компанія	08.04.24	08.04.24
3	Предмет дослідження: діяльність стивідорних підприємств у забезпеченні продовольчої безпеки в світі	08.04.24	08.04.24
4	ВСТУП	10.04.24	10.04.24
5	РОЗДІЛ 1. МЕХАНІЗМ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ СТИВІДОРНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ	20.04.24	20.04.24
6	РОЗДІЛ 2. МОРСЬКІ ТОРГІВЕЛЬНІ ПОРТИ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН	02.05.24	02.05.24
7	РОЗДІЛ 3. ОБГРУНТУВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ СТИВІДОРНИХ ПІДПРИЄМСТВ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕКОНОМІЧНОЇ ТА СОЦІАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ	10.05.24	10.05.24
8	РОЗДІЛ 4. БЕЗПЕКА ТА ВИЖИВАННЯ НА МОРІ	20.05.24	20.05.24
9	ВИСНОВКИ	25.05.24	25.05.24

10	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	27.05.24	27.05.24
11	Анотація	30.05.24	30.05.24
12	Формування ілюстративного матеріалу	04.06.24	04.06.24
13	Відгук керівника	до 6.06.24	
14	Рецензування	до 7-10.06.24	
15	Дата захисту	17-21.06.24	

Здобувач вищої освіти: Ухова Вероніка Сергіївна

Керівник: Мезіна Лілія Василівна

Завідувач кафедри:

ЗМІСТ

	С.
ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. МЕХАНІЗМ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ СТИВІДОРНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ	8
1.1. Оптимізація виробничо-фінансового стану стивідорних підприємств	8
1.2. Концепція механізму управління адаптацією стивідорних підприємств	13
1.3. Критеріальне забезпечення економічної стійкості стивідорного бізнесу	21
РОЗДІЛ 2. МОРСЬКІ ТОРГІВЕЛЬНІ ПОРТИ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН	29
2.1 Фактори економічної стійкості функціонування торгових портів	29
2.2. Методи адаптації стивідорного бізнесу до змін	35
2.3. Функціонування тимчасового Українського морського коридору для забезпечення продовольчої безпеки	41
РОЗДІЛ 3. ОБГРУНТУВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ СТИВІДОРНИХ ПІДПРИЄМСТВ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕКОНОМІЧНОЇ ТА СОЦІАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ	46
3.1. Функціонування морських торгових портів в забезпеченні економічної та соціальної безпеки	46
3.2. Оцінка економічного стану Стивідорного підприємства ДП МТП «Південний»	56
РОЗДІЛ 4. БЕЗПЕКА ТА ВИЖИВАННЯ НА МОРІ	65
4.1 Поняття ризику. Оцінка і управління ризиками при експлуатації суден	65
4.2. Основні національні та міжнародні нормативні документи з охорони праці на морському транспорті	67

4.3. Попередження виникнення пожеж на суднах	71
4.4. Призначення та зміст Міжнародної конвенції щодо контролю суднових баластних вод і осадів та управління ними 2004 року	72
ВИСНОВКИ	74
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	77
АНОТАЦІЯ	85

ВСТУП

Актуальність теми кваліфікаційної роботи. На тлі поточної продовольчої кризи в світі міжнародна торгівля вимагає ефективної та безпечної логістичної інфраструктури, де стивідорний бізнес виступає однією з ключових ланок у забезпеченні надійного транспортування вантажів. Україна є одним з найкрупніших експортерів зерна та олії для багатьох країн зі сталим розвитком, тому функціонування стивідорних компаній є важливим елементом для забезпечення стабільності експорту товарів у ці країни та загального конкурентоспроможного розвитку морегосподарського комплексу.

З метою сприяння посилення виробничих потужностей стивідорного бізнесу необхідно оптимізувати процеси планування, управління та розробити стратегії адаптації для підприємств.

Аналіз методів адаптацій стивідорних компаній до змін показав, що перебої у функціонуванні морегосподарського комплексу України суттєво впливають на роботу портів та терміналів, але українські стивідорні компанії розробили стратегії оптимізації своїх процесів та пристосувалися до продовження обробки вантажів в умовах невизначеності та постійних викликів.

Метою кваліфікаційної роботи є аналіз та дослідження роботи стивідорного бізнесу для забезпечення продовольчої безпеки в світі.

Досягнення поставленої мети вимагало постановки та вирішення наступних завдань:

- дослідити принципи оптимізації діяльності стивідорних підприємств;
- розглянути теоретичні основи у напрямку покращення концепцій управління адаптацією;
- визначити критерії для забезпечення економічної стійкості стивідорних компаній;

- проаналізувати економічну стійкість функціонування торгових портів;
- дослідити методи адаптацій стивідорного бізнесу до змін;
- проаналізувати функціонування тимчасового українського морського коридору для забезпечення продовольчої безпеки;
- визначити функції стивідорних підприємств в забезпеченні економічної та продовольчої безпеки;
- оцінити економічний стан стивідорного підприємства ДП МТП «Південний» в умовах воєнного стану;
- визначити методичні рекомендації щодо розвитку стивідорної компанії.

Об'єктом дослідження в даній роботі є функціонування та розвиток стивідорного бізнесу в Україні.

Предметом дослідження є методи ефективного управління стивідорними підприємствами.

Методи дослідження. Для розв'язання поставленої задачі було використано ряд загальних та специфічних методів наукового пізнання. Основою для проведення дослідження виступали принципи аналітичного, описового, дедуктивного, економіко-математичного, порівняльного аналізу, методи моделювання, оптимізації, узагальнення та групування різних джерел інформації.

Науково-методичною основою дослідження є чинні законодавчо-правові та нормативно-методичні акти. Інформаційну базу дослідження становлять дані Міністерства Інфраструктури України, Review of Maritime Transport, показники міжнародних рейтингів та статистичних збірок.

РОЗДІЛ 1

СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ СТИВІДОРНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ

1.1 Оптимізація виробничо-фінансового стану стивідорних підприємств

За останні десятиріччя, із поступовою інтернаціоналізацією економіки, важливість наявності розвиненої інфраструктури, яка здатна була б обробляти перевезення вантажів та пасажирів у найшвидші способи та робити це за найкращою та конкурентоспроможною ціною, значно виросла у всіх галузях та ланках. У цьому сенсі транспортна політика стала життєво важливим інструментом для конкурентоспроможної економіки, одночасно заохочуючи її зростання та соціальний добробут. Крім того, європейська транспортна політика наголошує на важливості сприйняття використання морського транспорту та інтермодальності як можливої альтернативи автомобільному транспорту, сподіваючись на зменшення заторів, екологічних проблем та як шанс посилити конкурентоспроможність морського транспорту. Саме тому важливою є тема оптимізації виробничих та фінансових потужностей портових підприємств, зокрема стивідорних компаній.

Стивідорні компанії це компанії, які спеціалізуються на навантажувально-розвантажувальних роботах у портах та розміщенні морських контейнерів. До функцій стивідорних компаній входять класифікація вантажів по групах, їх транспортування в межах порту та керування деякими логістичними аспектами [1].

Доцільно буде дати пояснення терміну стивідор. Тож, стивідори це фахівці, які займаються вантажними операціями: навантаженням, розподілом і транспортуванням вантажу та іншими функціями в доку. Вони відповідають за навантаження та розвантаження вантажу судна. Ці працівники розвантажують вантаж і транспортують його на інші судна та з них або в інше

місце в межах порту. Вони також відповідають за будь-яке інше укладання або сортування вантажу в межах порту, коли це необхідно, за керування транспортними засобами та підйомним обладнанням, необхідним для стивідорних послуг, таким як навантажувачі, крани та інші спеціальні транспортні засоби, за кріплення піддонів, які використовуються для укладання вантажу після розвантаження, класифікацію вантажу в різних місцях порту для зберігання або підготовки до відправлення, класифікацію та зберігання кожного контейнера, який використовується під час транспортування вантажу та повинні знати курс і маршрут перевезення вантажів [2].

Якщо говорити про оптимізацію роботи стивідорних підприємств в Україні, слід зазначити, що українська портова інфраструктура має велику низку питань, які мають бути вирішені комплексно. Так, покращення роботи стивідорних підприємств тісно пов'язане із покращенням роботи усієї системи інфраструктури морегосподарського комплексу України.

За даними Кабінету Міністрів України, для розвитку, відновлення та модернізації інфраструктури морського та внутрішнього водного транспорту потрібно створити наступні умови [3, с. 57]:

- відновити першочергові об'єкти, які були зруйновані російськими терористичними військами, для необхідного нормального функціонування морського та внутрішнього водного транспорту;
- усунути лімітуючі ділянки на річці Дніпро;
- відновити та покращити стан шлюзового господарства на річці Дніпро, побудувати другий Каховський шлюз з розширеними характеристиками;
- створити ефективний механізм залучення приватних інвестицій у фінансування робіт з ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва об'єктів портової інфраструктури та об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;

- внести зміни у законодавство з метою реалізації інфраструктурних проектів, що, як наслідок, призведе до відновленню зруйнованої інфраструктури та планів розвитку в морських та річкових портах України;

- покращити працю Річкової інформаційної служби, створити інформаційну систему автоматизованого обліку перевезень внутрішніми водними шляхами та баз даних Адміністрації судноплавства;

- покращити транспортне сполучення морських портів та річкових портів (терміналів) на території України.

Також, Кабінетом Міністрів України було визначено ряд дій для розширення мережі річкових портів (терміналів) та підвищення ефективності використання наявних потужностей в річкових портах (терміналах):

- створення умов для залучення приватних інвестицій;

- покращення інвестиційного клімату в річкових портах (терміналах) України (спрощення механізму будівництва на внутрішніх водних шляхах, віднесених до категорії судноплавних);

- будівництво нових терміналів і місць зберігання для імпорту критично важливої продукції для оборони та економіки України (продуктів нафтопереробки, мінеральних добрив);

- запуск Реєстру об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;

- стимулювання приватних інвесторів щодо будівництва терміналів для прийому зрідженого природного газу та інших баз паливно мастильних матеріалів.

Важливо відзначити особливе значення цифровізації та діджиталізації для оптимізації виробничо-фінансового стану стивідорних підприємств. Своєчасне впровадження новітніх технологій дає змогу багатьом підприємствам покращити рівень конкурентоспроможності, набути належної гнучкості та забезпечити більш ефективний механізм співпраці робітників та прийняття рішень. Прикладами інноваційних рішень є впровадження

робототехніки для більш зручного керування процесами транспортування вантажів, автоматизація процесів обробки документів, впровадження безпілотних транспортних засобів та обладнання, впровадження систем автоматичного аналізу та прогнозу, експертних систем з елементами штучного інтелекту, імітаційного моделювання виробничих процесів, а також технології блок-чейн, яка являє собою систему запису та передачі інформації, що дозволяє надійно зберігати дані у вигляді ланцюжка блоків та зменшити витрати на проведення транзакцій [4].

Однак, успішний розвиток цифровізації вимагає тісної співпраці між усіма зацікавленими сторонами цієї галузі (приватними та державними організаціями) для прискорення впровадження сучасних рішень. Таким чином, цифровізація матиме не лише загальний характер, але й буде впроваджуватися для малих та середніх підприємств і буде стимулювати розвиток стивідорної галузі [5].

Для оптимізації фінансових процесів в стивідорних підприємствах також дуже важливим є покращення управління фінансами та зниження витрат. Ключовими аспектами для регулювання цих процесів є: ретельне бюджетування та планування фінансових ресурсів, яке дозволяє ефективніше розподіляти кошти та уникати недофінансування важливих проєктів, включаючи оплату праці, закупівлю обладнання, транспортні витрати, податки тощо; ефективне управління оборотними коштами, що включає управління запасами, поточними активами та платіжними зобов'язаннями для забезпечення стабільної ліквідності підприємства та зниження витрат; аналіз податкової стратегії та використання доступних податкових пільг і знижок, який може допомогти зменшити податкове навантаження на підприємство та збільшити його прибутковість; регулярний аналіз фінансової звітності для виявлення можливих проблемних ситуацій та вчасного прийняття заходів для їх вирішення, що також допомагає визначити області для оптимізації витрат та підвищення ефективності фінансових процесів тощо.

Наступним важливим чинником для оптимізації роботи стивідорних підприємств є удосконалення управлінської системи, що включає в себе розробку та впровадження ефективних стратегій управління, які допоможуть забезпечити ефективну організацію та координацію різних функцій підприємства. Для вдалого покращення управління важливими є стратегічне планування, управління фінансовими, людськими та матеріальними ресурсами, постійний аналіз виробничих процесів, стратегічне управління якістю надання послуг, управління ризиками та впровадження інновацій в систему управління.

Прикладом стратегії покращення управлінської системи, яку можна використовувати для стивідорних підприємств є Система управління якістю (СУЯ) «ISO 9001». Ця система допомагає підприємствам стандартизувати процеси, покращити якість послуг, а також підвищити задоволеність клієнтів. Основні принципи, на яких базується Система управління якістю «ISO 9001», включають зосередженість на клієнті, лідерство, участь персоналу, процесний підхід, підхід до прийняття рішень на основі доказів, взаємовигідні стосунки з постачальниками та постійне покращення процесів [6].

Міжнародний досвід показує, що впровадження на підприємстві чи в організації системи управління якістю, розробленої відповідно до стандарту «ISO 9001», дозволяє спростити систему надання послуг і підвищити їхню якість, налагодити зворотний зв'язок зі споживачами, поліпшити робоче середовище, забезпечити стабільне функціонування в умовах плинності кадрів, а також допомагає у прийнятті раціональних та ефективних рішень. В результаті діяльність підприємства (організації) стає більш зрозумілою та прозорою, відбувається чіткий розподіл обов'язків, підвищується рівень внутрішньої організації та зменшується кількість помилок (див. рис. 1.1).



Рис. 1.1. Модель системи управління якістю, розробленою відповідно до стандарту «ISO 9001»

Джерело: сформовано автором на основі [7]

Таким чином, для досягнення оптимізації виробничо-фінансового стану стивідорних підприємств важливим є застосування різних методів та стратегій, таких як автоматизація процесів, впровадження сучасних технологій, вдосконалення логістичних систем, оптимізація фінансових процесів, підвищення рівня кваліфікації персоналу та вдосконалення управлінської системи.

1.2 Концепція механізму управління адаптацією стивідорних підприємств

В умовах кардинальних змін ринкового середовища особливої актуальності та значущості набуває питання вдосконалення менеджменту,

спрямованого на управління виробничими процесами, досягнення високих кінцевих результатів у виробничо-господарській діяльності підприємств та підвищення їх конкурентоспроможності. Можна з впевненістю стверджувати, що сьогодні саме конкуренція систем управління та організації рішень починає визначати загальний успіх, життєздатність і перспективи розвитку галузей національної економіки.

Оскільки портова діяльність з переробки вантажів в Україні наразі відбувається в нових інституційних умовах, головним чином у зв'язку з прийняттям закону «Про морські порти в Україні» [8] та виконанням портів функцій на основі нового законодавства, постає проблема пошуку адекватної форми сучасних форм організації виконання портових функцій, придатних для використання в складних умовах. У зв'язку з накопиченням низки проблем перед державою постає завдання оновлення правового забезпечення портової діяльності та виконання основної функції – надання послуг з переробки вантажів клієнтам порту. В останній редакції Стратегії розвитку морських портів України до 2038 року питанням оптимізації управління портовою галуззю приділено достатньо уваги, проте наукове підґрунтя для розв'язання цих питань залишається обмеженим, враховуючи світові тенденції та ситуацію невизначеності й підвищеного ризику в основних сферах діяльності операторів морських терміналів країни [9].

Важливо зазначити, що потреба у змінах та реструктуризації стосується не лише транспортних компаній у кризових ситуаціях, але й успішних організацій, де керівництво не чекає кризових ситуацій, щоб прийняти необхідні рішення. Важливість таких механізмів управління, методичного забезпечення та інструментальних методів як засобу економічної адаптації підприємств зумовлена тим, що в умовах динамічного зовнішнього середовища підприємства змушені постійно змінюватися.

З точки зору системного підходу, сучасні торговельні порти (як комплекс підприємств, що діють на їх території та акваторії) є складними відкритими динамічними системами, що функціонують в умовах невизначеності та ризику.

Як і будь-яка відкрита система, порт функціонує в чітко визначеному зовнішньому середовищі, що складається з безлічі клієнтів (портових структур, різних підприємств). Система взаємодіє із зовнішнім середовищем через входи і виходи системи. Входи відносяться до точок або областей, які впливають на систему ззовні, в той час як виходи відносяться до точок або областей, де система впливає на зовнішнє середовище. Вплив входів є невизначеним або випадковим, що створює додаткові труднощі в управлінні цією системою, але в основному зовнішні впливи організовуються через договори перевезення, купівлі-продажу тощо (див. рис. 1.2).

Як динамічні системи, портові спільноти можуть перебувати в різних станах у різний час. Зазвичай, діапазон станів таких систем є постійним. Стан системи в певний момент часу можна з певною точністю охарактеризувати за допомогою набору внутрішніх параметрів. У випадку портів, такими параметрами є, наприклад, кількість суден, що завантажуються або очікують початку завантаження біля причалів, кількість транспортних засобів або автомобілів, що завантажуються або розвантажуються, кількість одиниць навантажувальної техніки, докерів та водіїв. Однак, найбільш важливими параметрами є кількість і обсяг вантажообігу та процес управління розподілом, що здійснюється портовим оператором, тобто стивідорною компанією [10, с. 90 - 91].

Найважливішим елементом системного підходу до роботи портового терміналу є організація системи управління. Організаційна концепція включає в себе формування та оперативне управління системою. З моменту створення порту всі її елементи повинні працювати у взаємодії один з одним для того, щоб найкращим чином досягти максимального значення обраних критеріїв ефективності і, відповідно, поставлених цілей.

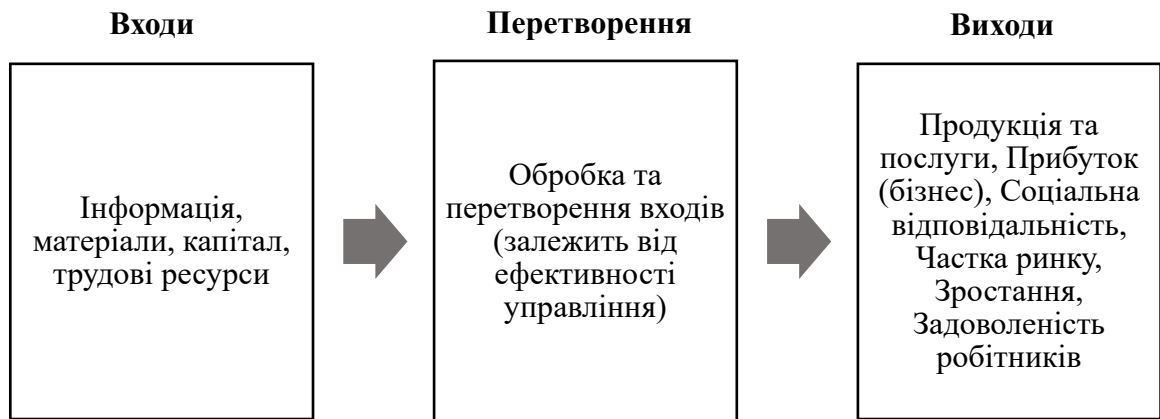


Рис. 1.2. Система входів і виходів відкритої системи

Джерело: Сформовано автором на основі [11, с. 37]

Під основними функціями управління портовим терміналом розуміють наступні [11, с. 63]:

- планування виробничо-господарської діяльності;
- оперативне управління переробкою вантажів;
- управління розвитком і технічною готовністю переробки вантажів;
- управління матеріально-технічним постачанням;
- контроль якості виробленої продукції;
- обслуговування та облік фінансової діяльності;
- технічне забезпечення та управління організаційно-господарською діяльністю портових терміналів;
- підбір, розстановка і підготовка кадрів, підвищення культурного і технічного рівня робочої сили;
- управління соціальним розвитком портового терміналу;
- удосконалення організації обслуговування, праці та управління.

Під адаптивним управлінням розуміють процес прийняття та реалізації управлінських рішень, які дозволяють підприємству та всім його структурним підрозділам своєчасно реагувати на зміни параметрів зовнішнього та

внутрішнього середовища. Метою адаптивного управління є пошук найбільш ефективних варіантів прийняття та реалізації рішень щодо функціонування та розвитку підприємств в умовах конкурентного середовища.

Завданням адаптивного управління є досягнення мети функціонування та розвитку підприємств на основі створення методологій, організації процесів адаптивного управління, розробки теоретичних і практичних механізмів реалізації управління в умовах стабілізації становища підприємства в конкурентному середовищі та оцінки адаптивності моделей управління [12].

Потреба в адаптивному управлінні з боку портових операторів зумовлена наступними чинниками:

- незбалансованість національного законодавства. Національне законодавство постійно "реагує" на зміни національних факторів і міжнародних правил, пов'язаних з глобальною морською торгівлею, або безпосередньо, або через "сприятливі" правила (наприклад, конвенції з безпеки, охорони навколишнього середовища та інші);

- гнучкі тарифи на послуги з обробки вантажів у портах як відповідь на зміни національних і міжнародних торговельних умов, що впливають на обсяги переміщення вантажів;

- науково-технічний прогрес у галузях техніки і транспортних технологій, у тому числі в галузі переробки вантажів;

- нові якісні людські ресурси, включаючи кваліфікацію, соціальні потреби та зайнятість;

- вплив політичних, економічних, гідрометеорологічних факторів і надзвичайних ситуацій на процес прибуття судна і перевалки вантажу.

Адаптивність тісно пов'язана з ризиками, пов'язаними з портовою діяльністю в кожному з вищезазначених аспектів. Тому при впровадженні адаптивного управління для стивідорних компаній завжди слід враховувати потенційні ризики і використовувати сучасні методи управління ризиками для мінімізації їхнього впливу.

Не слід також забувати, що для того, щоб стивідорна компанія досягла бажаного рівня ефективності та конкурентоспроможності, вкрай важливо правильно розробити адаптивну організаційну структуру. Її створення повинно супроводжуватися відповідними методологічними принципами, які дозволятимуть стивідорним компаніям досягти поставлених цілей і завдань на операційному та стратегічному рівні.

Від особливостей стратегій стивідорних компаній та впливу зовнішнього середовища залежить тип обраної організаційної структури. Так, можна виділити два основних типи організаційних структур: адаптивні та механістичні. До адаптивних структур відносяться проектні, матричні, програмно-цільові та мережеві структури, в той час як до механістичних структур відносяться лінійні, лінійно-функціональні та дивізіональні структури.

Як приклад функціонування адаптивної структури для стивідорної компанії можна розглянути матричну організаційну структуру.

Матричні організаційні структури відрізняються своїм високим рівнем гнучкості та ефективності управління. Вони включають в себе поєднання двох або більше організаційних структур, як правило, функціональної та дивізіональної. У матричній організаційній структурі працівники мають кілька ліній підпорядкування і звітують перед кількома керівниками та менеджерами (див. рис. 1.3). Основною метою такої структури є підвищення швидкості реагування організації на запуск нових проектів і сприяння відкритій комунікації всередині організації [13].

Підготовка технологічних схем є найважливішим етапом технічного проектування. Від нього залежить ефективність управління вантажними роботами в порту. На рис. 1.4. можна побачити приклад загальної схеми управління вантажними роботами на терміналі стивідорної компанії. Підйомно-транспортне обладнання підбирається за його технічними характеристиками з урахуванням реальних можливостей порту згідно з розробленою технологічною схемою.

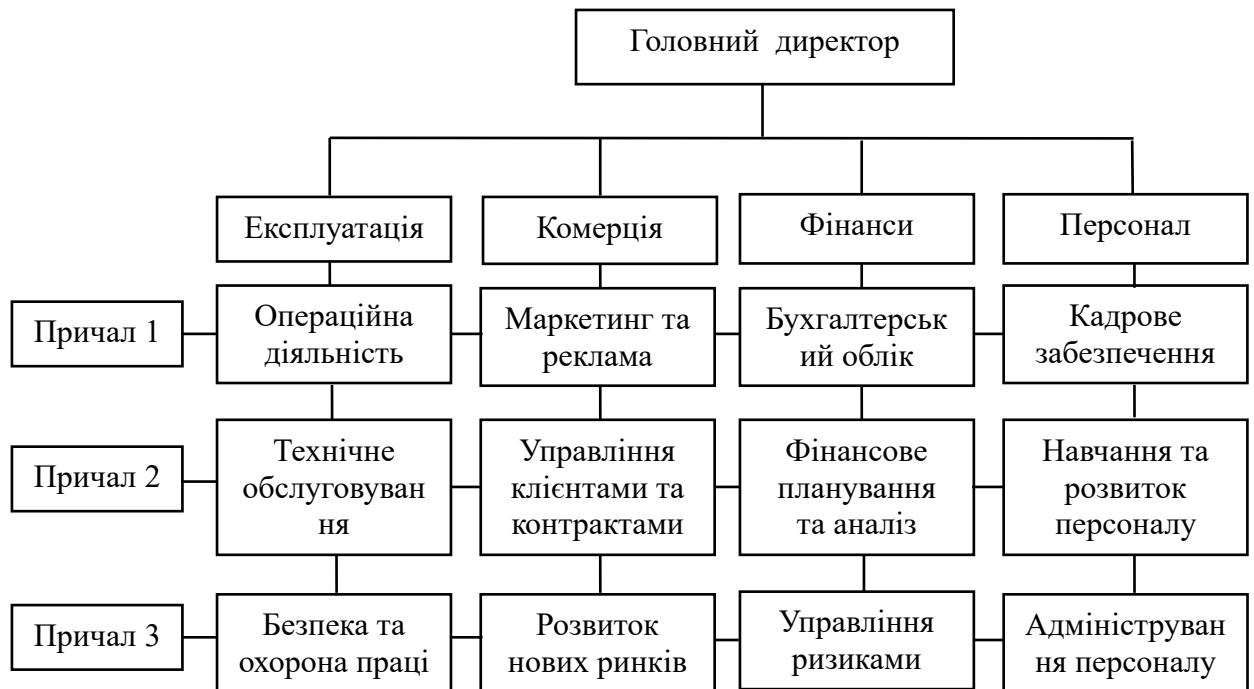


Рис. 1.3. Матрична організаційна структура стивідорної компанії

Джерело: сформовано автором на основі [14, с. 68]

Загалом, матрична структура є складною, і її впровадження вимагає тривалого навчання працівників та відповідної організаційної культури. Поєднання результатів досліджень математичних моделей управління використовується для розробки комплексних механізмів управління в матричних організаційних структурах. Перевагою таких механізмів є їх висока адаптивність до динамічних змін та вимог виробництва (див. рис. 1.5) [14].

Підсумовуючи, можна зазначити, що в умовах конкурентного середовища та постійного виникнення різноманітних ризиків найбільш ефективними структурами управління для стивідорних підприємств є матричні структури адаптивного управління та використання більш складних наукових методів адаптацій. Їх використовують в портовій практиці для прогнозування виникнення несприятливих ситуацій (наприклад, низького вантажообігу, поведінки конкурентів, політичних, комерційних тощо).

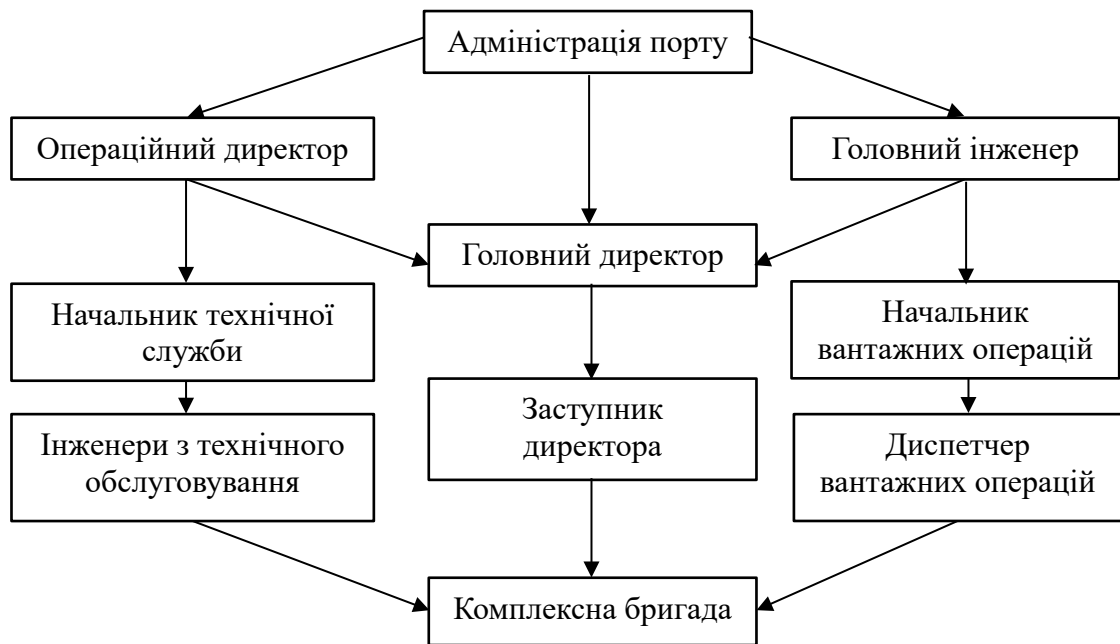


Рис. 1.4. Загальна схема управління вантажними роботами в порту

Джерело: сформовано автором на основі [14, с. 69]

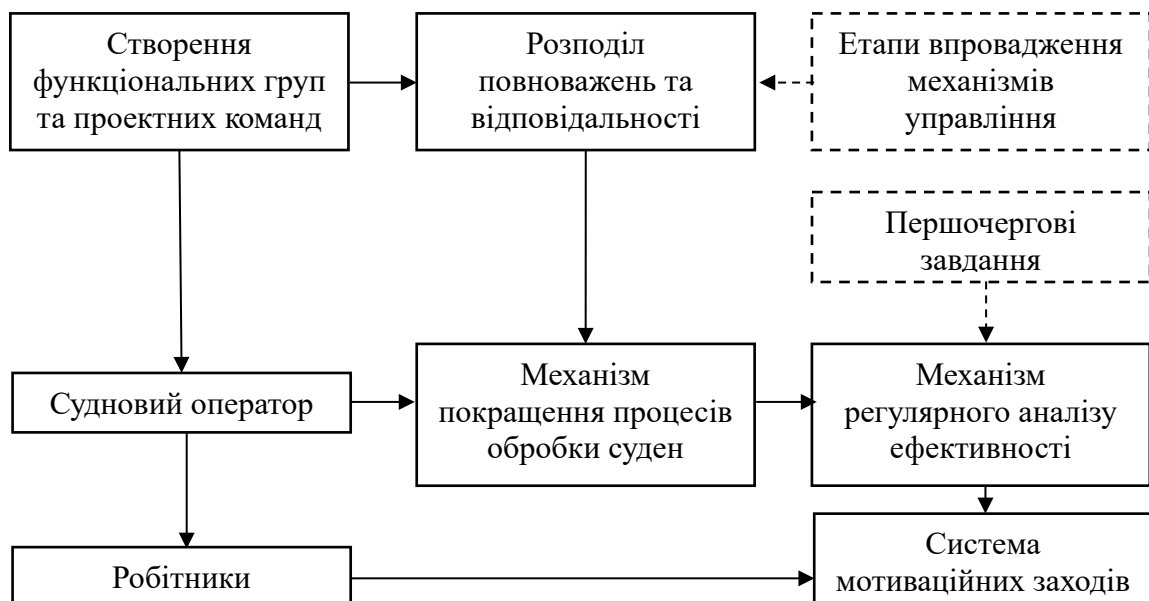


Рис. 1.5. Схема комплексного механізму управління в матричній організаційній структурі

Джерело: сформовано автором на основі [14, с. 74]

Також, складні методи прогнозування вантажопотоків терміналів дозволяють сформулювати і вирішити основні завдання щодо вдосконалення

операційного управління терміналом. Перевага адаптивного управління полягає у його гнучкості та багатофункціональності у використанні різних схем та структур в умовах безперервної мінливості виробничих ситуацій, що дозволяє найбільш ефективно використовувати потенціал компанії.

1.3 Критеріальне забезпечення економічної стійкості стивідорного бізнесу

Забезпечення економічної стійкості будь-якого бізнесу на сам перед пов'язане із постійними ризиками різного характеру, які підприємці повинні брати на себе у зв'язку із невизначеним та хитким ринковим становищем.

Фінансовий ризик характеризується ймовірністю виникнення збитків у результаті здійснення господарської діяльності, насамперед операційної та інвестиційної [15]. Актуальність управління фінансовими ризиками як суб'єктивно-об'єктивною категорією, яка не тільки спричиняє втрати, але й дає додаткові вигоди при ефективному управлінні, стрімко зростає, оскільки без фінансового ризику неможливо здійснювати будь-яку фінансово-комерційну діяльність [16, с. 168].

Вид діяльності підприємства та його галузеві особливості впливають на інтерпретацію та оцінку фінансового ризику. Так, для порткових підприємств "загроза діяльності може виходити від конкурентів, від власних прорахунків у плануванні та управлінні, від помилок у підборі персоналу. У будь-якому випадку важливо не уникати ризику взагалі, а передбачати і зводити його до мінімуму" [17, с. 79].

Сьогодні багато організацій, включаючи стивідорні компанії, експедиторські, агентські, сюрвейерські і логістичні компанії, надають послуги і здійснюють операції від імені судновласників і вантажовідправників. Стивідорна діяльність є частиною загальної економічної діяльності портів та важливим комерційним активом. Вона спрямована на отримання грошових

коштів або інших видів доходу, є регулярною і безперервною та пов'язана з фінансовими ризиками. На даний момент портові компанії залишаються байдужими до питання вдосконалення оцінки фінансових ризиків як в теорії, так і на практиці.

Зокрема, необхідність оцінки фінансових ризиків стивідорних компаній обумовлена наступними причинами:

- ймовірністю настання фінансових наслідків, пов'язаних з існуванням домінуючої частки розрахунків в іноземній валюті, що безпосередньо впливає на наявність валютного ризику, пов'язаного з валютними коливаннями, які в останні роки в Україні були досить значними [18];

- посиленням ролі приватного сектору в діяльності портових підприємств: поряд з підвищенням економічної ефективності функціонування портового комплексу за рахунок поєднання інтересів усіх учасників процесу, спостерігається зростання ймовірності виникнення ризикових фінансових операцій [19];

- інфляційні процеси, що призводять до зростання вартості ресурсів (матеріалів, палива тощо) та впливають на чистий прибуток компанії;

- кредитні ризики, які пов'язані з нездатністю клієнта виконати свої зобов'язання перед стивідорною компанією в обумовлені терміни, що призводить до фінансових втрат;

- процентні ризики, які пов'язані з залученням кредитних коштів для будівництва гідротехнічних споруд та об'єктів портової інфраструктури, придбання перевантажувального обладнання;

- тенденція до зниження фінансової стійкості державних стивідорних компаній України;

- воєнні дії на території України та неможливість здійснювати заплановане у повній мірі.

Наслідками нехтування управлінням фінансовими ризиками є (див. рис. 1.6): більші втрати; нестабільна прибутковість; обмежена гнучкість;

вразливість до криз; недовіра інвесторів; зниження конкурентоспроможності; недостатній захист; ризик банкрутства.

Діяльність стивідорних компаній з управління фінансовими ризиками пов'язана не лише з міжнародною економічною інтеграцією та загальними транспортними стратегіями, але й з новими ринковими умовами та комерційною практикою.

Так, одним із факторів сильного впливу та фінансових ризиків для судноплавних компаній є нестабільність курсу долара США. Цінова політика стивідорних компаній базується на статті 21 Закону України "Про порти України", згідно з якою послуги, що надаються в портах, за винятком спеціальних послуг, є безоплатними і визначаються договором між оператором, що надає відповідну послугу, та її замовником. Тому обіг послуг з обробки, зберігання, швартовних зборів та буксирування вантажів може відрізнятися від фактично досягнутого через коливання валютного курсу, що істотно впливає на фінансові втрати компаній.

В умовах світової кризи, після приходу пандемії та війни, для забезпечення економічної стійкості багато підприємств, зокрема глобальні контейнерні перевізники, вимушені були заради виживання обрати процеси консолідації, злиття та поглинання. Ці стратегії виживання допомагають посилити компаніям своє конкурентне положення на ринку, покращити ефективність їх функціонування, максимізувати прибуток та залишатися економічно ефективними, навіть у часи масштабних економічних криз.

Враховуючи характер середньострокового фрактового циклу, судноплавним компаніям необхідно постійно підвищувати операційну ефективність і оптимізувати використання виробничих потужностей. Судновласники, які забезпечують ефективність інвестиційних та інноваційних рішень, виявляються лідерами. Слід зазначити, що нові технології, такі як адитивні технології та електронна комерція, можуть призвести до зниження попиту в сегменті лінійних перевезень. Спільність економічних інтересів виробників та інших учасників системи логістичних ланцюгів постачання

робить доцільним об'єднання інтелектуального потенціалу для розробки рішень, спрямованих на забезпечення стійкості цього сектору ринку.



Рис. 1.6. Наслідки нехтування управлінням фінансовими ризиками

Джерело: сформовано автором на основі [20]

Внаслідок зміни умов на ринку контейнерних перевезень торговельним портам необхідно розробити механізми адаптації техніко-економічного рівня портової інфраструктури з урахуванням появи контейнерів більшого тоннажу. Це стосується не тільки великих світових контейнерних портів, що обслуговують основні маршрути, а й регіональних торговельних портів у зв'язку з переходом великих контейнеровозів з основних на другорядні маршрути.

Однак, слід зазначити, що лише глобальні торговельні порти можуть належним чином фінансувати своє удосконалення за новими стандартами у сфері технологій. Слід також враховувати можливість деяких олігополій обмежувати науково-технічний прогрес з метою збереження своєї норми прибутку за відсутності достатньо сильних конкурентів. В Україні наразі прослідковується інноваційно-технологічна відсталість функціонування

морських портів порівняно з іншими провідними країнами світу. Але останнім часом українські підприємства намагаються це виправити впровадженням новітніх технологій для покращення їх становища та роботи загалом.

На здатність забезпечувати економічну стійкість на ринку морської торгівлі значною мірою впливає й тарифна політика. Гарна та продумана тарифна політика призводить до підвищення пропускну здатності торгових портів та навпаки.

В Україні, на жаль, тарифне навантаження на бізнес знизило конкурентоспроможність українських стивідорних підприємств. Постало питання покращення застарілого механізму нарахування портових зборів в державних морських торговельних портах і усунення нерівномірності їх розподілу, підвищення рівня кваліфікації працівників та більш якісного управління. Для належного функціонування портової системи України необхідна добре продумана та фінансово стійка система нарахування ставок портових зборів для кожного порту [21].

Для покращення рівня економічної стійкості стивідорних підприємств важливу роль відіграє підвищення рівня автоматизації процесів у портах. Успішні країни інвестують у технологічний прогрес та безпечну інфраструктуру в портах, щоб захистити свої дані та операції.

Як вже було зазначено вище (див. розділ 1.1), впровадження технології блок-чейн для оптимізації роботи стивідорних підприємств має ряд переваг, які повинні враховуватися при плануванні покращення їх роботи. Так, до основних практичних результатів впровадження блок-чейну у систему оброблення суден належать такі [22, с. 83]:

- зменшення витрат часу на оброблення інформації, документів, запитів;
- зменшення грошових витрат на оброблення інформації, документів, запитів;
- збільшення рівня безпеки операційної діяльності морських портів;
- підвищення рівня конкурентоспроможності українських портів у міжнародних транспортних операціях.

Тісна співпраця портів є ще одним чинником для покращення рівня економічної стійкості стивідорних підприємств. Український портовий сектор працює переважно в сегменті B2B, що переводиться з англійської як «бізнес до бізнесу» та означає бізнес модель, у якій одна компанія продає товари чи послуги іншій, але не кінцевому споживачу [23]. Український портовий сектор орієнтований на широке коло зацікавлених сторін, включаючи місцеві ради та органи влади, мешканців портів та портових операторів. Спільні маркетингові зусилля стивідорних компаній та інших портових організацій на зовнішніх ринках можуть залучити транзитні вантажопотоки та інтегрувати українські порти в міжнародний ланцюг поставок, що покращить їх економічну стійкість шляхом залучення додаткового фінансування з боку інвесторів та інших зацікавлених сторін.

На рис. 1.7 можна побачити взаємозв'язок макро- і мікро- економічних факторів, що впливають на конкурентне позиціонування стивідорного бізнесу в Україні.

Таким чином, аналізуючи фактори впливу на діяльність стивідорних підприємств, при розробці плану по зміцненню економічної стійкості стивідорного бізнесу в Україні, важливо оперувати наступними критеріями:

- врахування економічних ризиків для покращення праці стивідорних підприємств;
- врахування валютних коливань та рівня інфляції;
- обирання стратегій консолідації, злиття та поглинання для більш ефективного функціонування та максимізації прибутку;
- підвищення операційної ефективності і оптимізації використання виробничих потужностей із впровадженням інноваційних технологій для пришвидшення якості обробки вантажів;
- врахування поточної тарифної політики для покращення застарілого механізму нарахування портових зборів в державних морських торговельних портах;



Рис. 1.7. Фактори впливу на конкурентне позиціонування стивідорного бізнесу в Україні

Джерело: сформовано автором на основі [21, с. 111]

- підвищення рівня кваліфікації персоналу;
- зосередження на розвитку стратегічної інфраструктури та створенні комфортних умов інвестування приватними компаніями;
- співпраця з іншими портовими організаціями на зовнішніх ринках для залучення транзитних вантажопотоків та інтеграції українських портів у міжнародний ланцюг поставок.

РОЗДІЛ 2

МОРСЬКІ ТОРГІВЕЛЬНІ ПОРТИ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

2.1 Фактори економічної стійкості функціонування торгових портів

У наші часи, економічній стійкості функціонування торгових портів приділяється окрема увага в системі торгівельних відносин. Завдяки цьому аспекту можна чітко відстежувати ситуацію з постачанням товарів в країну та з неї, та мати чітке уявлення про подальші стратегії розвитку та функціонування цієї важливої ланки перевезення вантажів. Від стану портової галузі залежить логістична ефективність великих експортно-орієнтованих компаній. Та правильне її функціонування не тільки знижує витрати на закупівлю імпорту та реалізацію готової продукції, але й дозволяє збільшити доходи від збільшення обсягів перевезень.

Як і кожне підприємство, порти мають свої унікальні характеристики:

- перш за все, порти надають можливість великому розмаїттю практик участі приватного капіталу, починаючи від оренди та експлуатації і закінчуючи приватизацією;
- існує потенціал для внутрішньої конкуренції через існування фірм, що пропонують подібні або взаємодоповнюючі послуги;
- також існує можливість розділити основну послугу (обробка вантажів) на елементи, які можуть виконуватися різними учасниками портової діяльності;
- вартість земельної ділянки, на якій розташований порт, з часом значно зростає, що робить його привабливим об'єктом для інвестицій;
- портові витрати є здебільшого фіксованими. Завдяки цьому порт може швидко підвищити ефективність за сприятливих умов і створити додатковий фінансовий тягар за несприятливих умов;

– порти створюють ефект масштабу, яким можуть скористатися як постачальники послуг, так і їхні клієнти, тобто прибутковість портів зазвичай підвищується за рахунок їхнього розміру та видів діяльності.

У портовому господарстві України відбулися суттєві зміни протягом останніх 10 років. Причин для цього було декілька: несприятлива політична ситуація, яка почалася в 2014 році та призвела до суттєвих змін, пандемія COVID-19 та початок повномасштабного вторгнення росії на територію України у 2022 році. Таким чином, Україна втратила свою морську цілісність через пандемію та воєнні дії, але залишила володіння потужним портовим потенціалом серед країн Чорного моря.

На сьогодні портова система України налічує 18 морських портів, 13 з яких знаходяться на континентальній території України, і 5 портів – на тимчасово окупованій території АР Крим. Загальна потужність континентальних портів та терміналів становить 313,3 млн. тонн. Наразі функціонує 6 морських портів України, а саме чорноморські порти Великої Одеси – Одеса, Південний, Чорноморськ і дунайські порти – Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ.

За участі ООН, після початку повномасштабного вторгнення, Україна разом із Туреччиною та росією підписали угоду, спрямовану на забезпечення безпечного експорту зерна та інших продуктів харчування з українських портів на Чорному морі. Її назва – Чорноморська ініціатива (ЧІ) або «Зернова ініціатива». Вона була підписана 22 липня 2022 року і припинила свою дію 17 липня 2023 року з виходом російської федерації з угоди.

Після виходу росії з «Зернової ініціативи» розпочалися інтенсивні обстріли українських чорноморських портів, завдавши серйозної шкоди основним терміналам. За цей час було пошкоджено 184 об'єкти портової інфраструктури, 7 цивільних суден і понад 300 тис. тонн зерна.

У середині серпня 2023 року Україна оголосила про відкриття нового, власного морського коридору, його ще називають «Українським коридором». Блискучі операції Збройних Сил України (ЗСУ) та українського спецназу

призвело до втрати ворогом панування в Чорному морі та відновлення контролю над більшою частиною північно-західного морського регіону. Завдяки дипломатичним зусиллям Україна створила безпечний шлях у територіальних водах прибережних країн (Туреччина, Болгарія, Румунія) від Босфору до територіального моря України (12-мильна зона), де безпеку забезпечують збройні сили.

Першими цим маршрутом скористалися судна, які зупинилися в українських портах після початку повномасштабного російського вторгнення. Позитивна діяльність «Українського коридору» і, як наслідок, збільшення суднопотоку позитивно вплинули на настрої судовласників, вантажовласників і страхових компаній. Наразі він використовується переважно для експорту зерна, але вже планується залучення контейнерних вантажів.

Як зазначає Голова ДП «Адміністрація морських портів України» Юрій Литвин, у 2023 році вдалося досягти рекордних результатів щодо вантажообігу портів – за рік через порти Дунаю пройшло понад 29 млн. тонн вантажів. Це приріст майже у 6 разів (597%) порівняно з довоєнним періодом (див. рис. 2.1). Наведена динаміка вантажообігу морських портів дунайського регіону за період з 2021 по 2023 рік поступово зростає, що є дуже хорошим показником роботи дунайських портів.

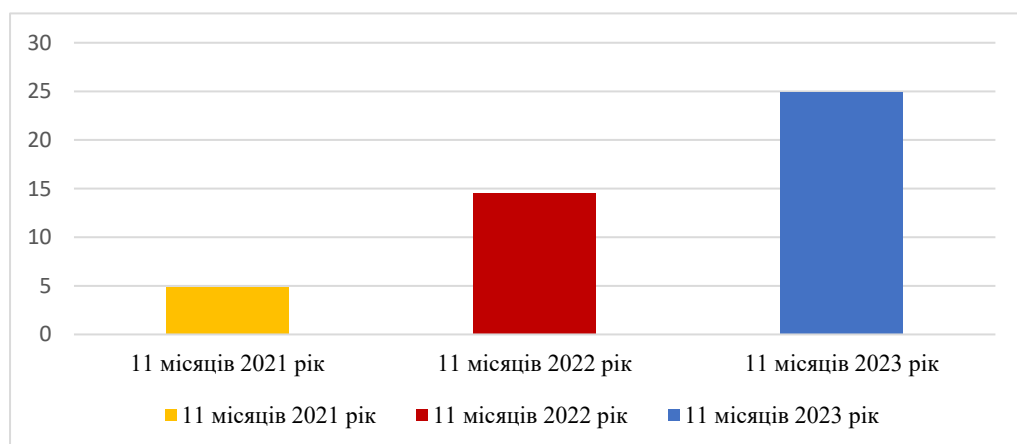


Рис. 2.1. Вантажообіг портів Дунайського Регіону 2021-2023

Джерело: сформовано автором на основі [24]

Також, кількість суднозаводів збільшилася вдвічі – 13 045 оброблених суден порівняно з 8 944 у 2022 році (див. рис. 2.2). Динаміка оброблених суден за 2021 – 2023 роки вказує на покращення ефективності роботи та адміністрування морських портів дунайського регіону.

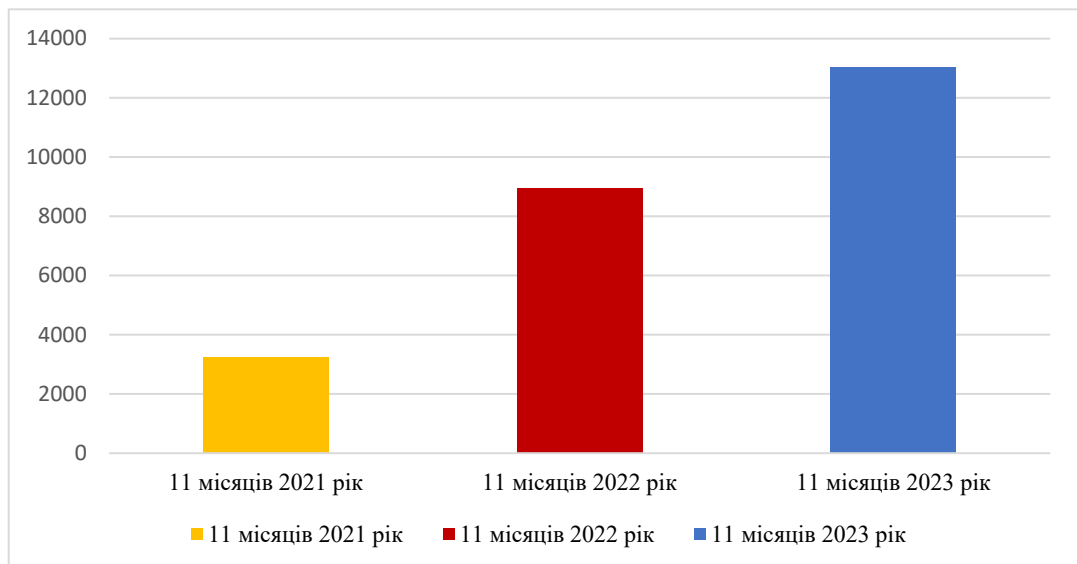


Рис. 2.2. Кількість оброблених суден Морських Портів Дунайського Регіону 2021-2023

Джерело: сформовано автором на основі [24]

За 2023 рік було запущено 23 точки перевалки, та в реалізації є ще 15 інвестиційних проектів у портах Ізмаїлу та Рені. Протягом 2022 – 2023 років виконано експлуатаційне днопоглиблення в обсязі 3,33 мільйона кубічних метри, що допомогло суттєво збільшити кількість прохідних суден. Також було здійснено збільшення чисельності лоцманського складу, що допомогло в обробці понад 121 тис. тонн вантажів на добу та понад 4,1 тис. автомобілів на добу. У порту Рені біля причалів одночасно розміщувались 22 морських судна і 40 барж та оброблений балкер – «CAPE SCOTT» з дедвейтом – 28,7 тис. тонн.

У пріоритетах на 2024 рік Юрій Литвин окреслив [24]:

– підтримання паспортних глибин морських портів України;

- діджиталізацію процесів у дунайських портах, об'єднання їх в одну загальну диспетчерську систему з портами Великої Одеси;
- технічну підтримку лоцманів та оновлення систем моніторингу руху суден;
- ремонт автомобільних та залізничних доріг;
- міжнародну співпрацю в рамках RDNA 3;
- розвиток українського морського коридору та розширення номенклатури вантажів, що обробляються в портах.

За даними моніторингової групи «Інституту чорноморських стратегічних досліджень», у період з 16 вересня по 21 жовтня через тимчасовий коридор до портів Великої Одеси зайшло 42 судна загальним дедвейтом 1,7 млн. тонн. За цей же період з портів вийшло щонайменше 23 судна загальним дедвейтом 0,85 млн. тонн. Ця цифра є дещо заниженою, оскільки до середини жовтня було експортовано приблизно 1 млн. тонн зернових вантажів [25].

Серед суден, що проходили через морські порти України протягом 2023 року були помічені судна кардинально різної вантажопідйомності. Від відвідувального судна «Маранта» дедвейтом 5,1 тис. тонн до великих балкерів «Jolanda» та «Kmax Emperor» дедвейтом 180,6 тис. тонн та 91,8 тис. тонн відповідно. Розмір вантажу на балкері «Jolanda», з огляду на його дедвейт, дослідники оцінюють у приблизно 170 тис. тонн. 30 березня 2024 року порт «Південний» прийняв найбільше судно з початку воєнних дій – балкер «Captain Leonidas» дедвейтом 203 тис. тонн [26]. Варто також зазначити, що через підвищений ризик розголошення інформації щодо розташування суден, більшість інформації найчастіше не висвітлюється. На думку експертів, більшість з суден проходить коридором саме із зерновим вантажем.

Усього, станом на 1 квітня 2024 року, за 7 місяців роботи «Українського коридору» порти експортували приблизно 33,8 млн. тонн вантажів, що є більше ніж за рік функціонування «Зернової ініціативи» (див. рис. 2.3).



Рис. 2.3. Сукупний експорт з українських портів за 7 місяців роботи
«Українського коридору»

Джерело: сформовано автором на основі [27]

Найбільше вантажів було оброблено в порту «Південний» – 14,3 млн. тонн (5,7 млн. тонн зернових та 8,6 млн. тонн інших вантажів, переважно металургія). У порту «Чорноморськ» було перевантажено 11,4 млн. тонн вантажів (10,7 млн. тонн зернових та 0,7 млн. тонн інших вантажів), а у порту «Одеса» – 8,1 млн. тонн (6,9 млн тонн зернових та 1,2 млн. тонн інших).

На рис. 2.4 детально проілюстрована різниця між вантажообігом портів та видно, що попри найбільшу кількість оброблених вантажів портом «Південний», порт «Чорноморськ» має найбільший показник обробки зернових вантажів.

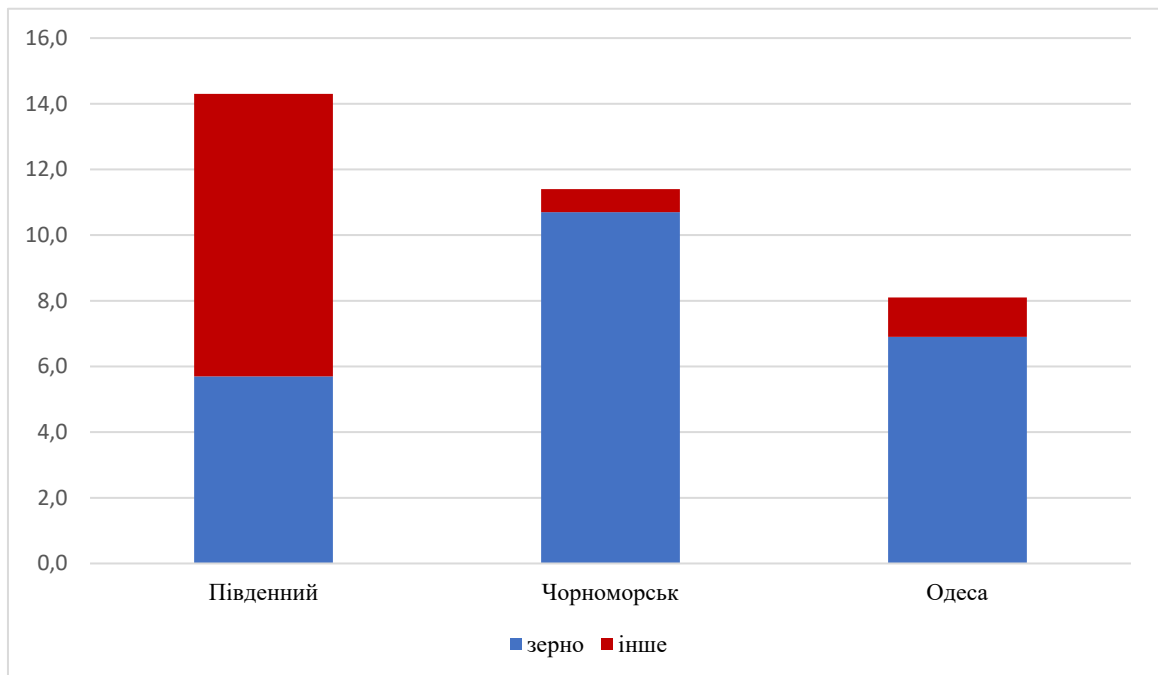


Рис. 2.4. Загальний вантажообіг українських портів за 7 місяців роботи «Українського коридору»

Джерело: сформовано автором на основі [27]

Отже, для належного функціонування торгових портів на території України та їх економічної стійкості треба насамперед забезпечити постійне функціонування «Українського коридору», оскільки експорт через морські порти Великої Одеси та Дунайські порти показує високу ефективність роботи та дозволяє українським експортерам знизити логістичні витрати, що позитивно вплине на їх фінансові та виробничі показники.

2.2. Методи адаптації стивідорного бізнесу до змін

Завдяки всесвітній виробничій глобалізації, перевезення вантажів морським транспортом набуває все більшої актуальності. За останні часи, глобальна морська торгівля пережила негативні наслідки всесвітньої кризи, пандемії та продовжує боротьбу із наслідками війни України проти росії.

Разом із цим, постраждали й усі галузі та ланки морегосподарської діяльності, у тому числі – стивідорні підприємства. Саме тому, у ці важкі часи, підприємствам важливо знати, як адаптуватися до змін та бути готовими до мінливих подій у навколишньому середовищі.

На прикладі Стивідорної компанії «Danube Logistics Group», яка була запущена під час повномасштабного вторгнення росії на територію України, було проведено аналіз рівня адаптації компанії до труднощів та виявлено ряд переваг, які допомагають їй успішно функціонувати по сьогоднішній день.

Стивідорна компанія «Danube Logistics Group» працює в портах Великої Одеси та Дунайських портах. Вона спеціалізується на перевалці вантажів, транспортно-експедиторських послугах та митному оформленні експортних та імпорتنих вантажів. Для себе вона виявила такі фактори успіху: гнучкість, сучасне технічне оснащення, оперативність обробки вантажів, професіоналізм співпрацівників, якість виконаної роботи та розвинену інфраструктуру. У розпорядженні компанії знаходиться потужна технічна база, доступ до причалів різного призначення, наявність відкритих майданчиків для зберігання вантажів та критих складів. Компанією проводиться безупинний облік кількості та аналіз якості вантажу, що надходить і вже відправився, а навантаження суден здійснюється у суворій відповідності до узгоджених вантажних планів, а також згідно виваженої морської практики [28].

Значним бонусом до оптимізації роботи стивідорного підприємства «Danube Logistics Group» є його багатофункціональність. Вони побудували свою діяльність таким чином, що в умовах сучасного швидкого темпу наростання об'єму роботи та завантаження портів, вони змогли оптимізувати свою діяльність, роблячи додаткові послуги у виді оформлення потрібної документації на дозвіл розвантаження та завантаження вантажів, а також їх митного оформлення. Ці фактори сприяють швидкій обробці вантажів, мінімізують їх час знаходження у портах та, відповідно, скорочують витрати клієнтів, що робить цю компанію конкурентоспроможною та надає можливість працювати на високому рівні, не зважаючи на продовження бойових дій.

Як зазначає Іван Ніякий, директор «Danube Logistics Group», проблеми були на кожному етапі реалізації проекту. Інколи, через велику завантаженість трас вантажними машинами, дорога займала більше часу, ніж повинна була б, що перешкоджало вчасній доставці документів. Також, під час проблем з постачанням електрики за причиною постійних ракетних атак, співпрацівники не мали змоги бути на зв'язку із клієнтами, та підприємство вимушено було призупинити свою роботу на деякий час. Зараз компанія прийняла певні заходи задля усунення подальшого розвитку таких проблем, а саме здійснила закупівлю маршрутизаторів «Старлінк» та генераторів. Як наслідок, у компанії тепер немає проблем із зв'язком, а техніка може працювати цілодобово, що значно покращує ефективність роботи.

З відкриттям «Зернового Коридору» в компанії «Danube Logistics Group» з'явилася можливість надавати клієнтам послуги в Одесі. Туди було надіслано партії зерна по 7-12 тис. тонн, а у грудні 2023 року був відвантажений перший хендісайз компанії, який перевозив 27 тис. тонн ячменя та кукурудзи. За перші 4 місяці роботи «Danube Logistics Group» відвантажила на експорт 259 тис. тонн зернових вантажів через порт Рені та Одесу. Станом на 30 січня 2023 року, компанія відправила 9 суден Зерновим Коридором, серед яких були 3 хендісайзи [29].

Цікаво, що в Одесі «Danube Logistics Group» налагодили відвантаження зернових культур на Одеському портовому холодильнику (ОПХ). Це термінал, що раніше був пристосований тільки для роботи з рибою або цитрусами. Та завдяки співпраці компанії із керівництвом одеського морського терміналу було розроблено технологію для приймання, накопичення та завантаження зернових вантажів. Таким чином, компанія мінімізувала свої витрати у порту та адаптувалася до нового об'єму роботи.

Іншим прикладом є адаптація до змін стивідорної компанії ТОВ «ДП ВОРЛД ТІС ПІВДЕННИЙ». На відміну від попередньої, компанія розпочала свою діяльність задовго до початку бойових дій. Основна її діяльність полягає

у наданні послуг з перевалки контейнерів та неконтейнерних вантажів, таких як зерно, вугілля, глина, олія тощо.

Реалізація «Зернової Угоди» від 22 липня 2022 року дозволила компанії залишатися прибутковою протягом усього 2022 року, генеруючи стабільні грошові потоки без збитків. З січня по березень 2023 року компанія продовжувала працювати за «Зерновою Угодою», попри блокування росією деяких суден, що прямували до Одеського порту. Такі перебої в роботі змусили термінал закритись. Термінал зміг відновити роботу лише в середині листопада 2023 року, після відкриття цивільного морського коридору, забезпеченого українськими військовими, і підтвердженням готовності клієнтів працювати в цьому коридорі.

За 2023 рік компанією ТОВ «ДП ВОРЛД ТІС ПІВДЕННИЙ» було забезпечено перевалку зернових вантажів та соняшникової олії, що принесло їй чистого прибутку на суму 81 732 тис. гривень. За 2022 рік цей показник був 254 886 тис. гривень. Так як термінал за період 2023 року на деякий час призупиняв роботу, діяльність підприємства не вважається збитковою (див. рис. 2.5).

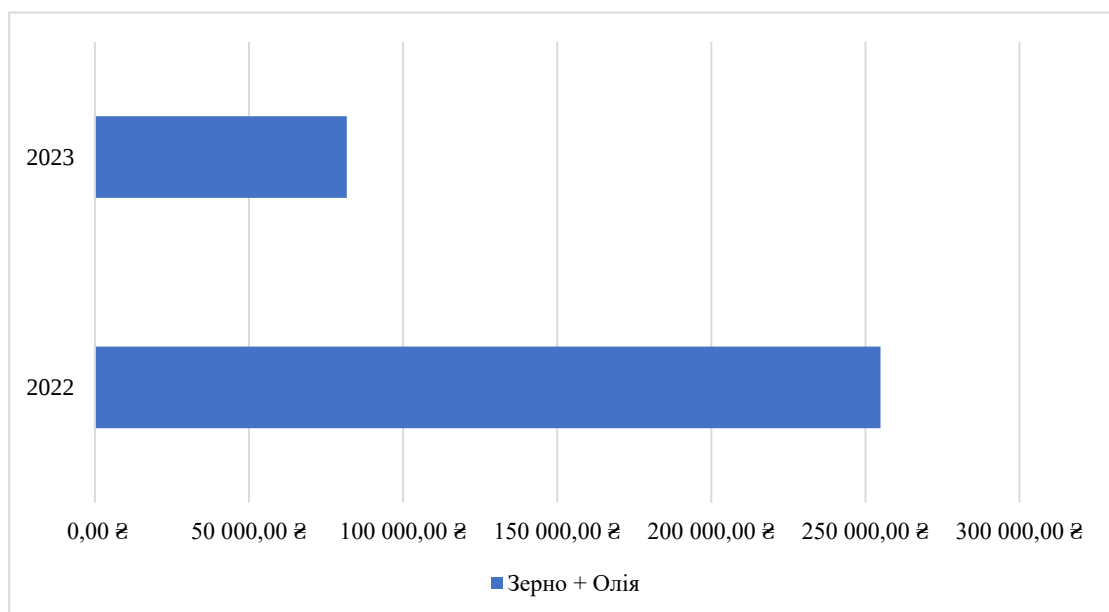


Рис. 2.5. Перевалка зерна та соняшникової олії за 2022-2023 рр.

Джерело: сформовано автором на основі [30]

Станом на 20 квітня 2024 року на території України продовжуються активні бойові дії. Енергосистема України зазнає значної шкоди практично кожен день, а від перебоїв у електропостачанні страждають як домогосподарства, так і підприємства. У випадку повномасштабного відключення електроенергії компанія ТОВ «ДП ВОРЛД ТІС ПІВДЕННИЙ» має певні пріоритети щодо відновлення електропостачання. Крім того, підприємство придбало та доставило два великих генератори, яких буде достатньо, щоб впоратися з будь-яким відключенням електроенергії.

В планах на 2024 рік компанія ТОВ «ДП ВОРЛД ТІС ПІВДЕННИЙ» окреслила безперервне продовження діяльності терміналу та планування свого подальшого функціонування шляхом розробки сценаріїв праці в умовах війни, розширення перевалки інших вантажів та подальшу обробку контейнерів.

Незважаючи на воєнний конфлікт, грошові кошти та короткострокові депозити зросли до 572 тис. гривень за 2023 рік, тоді як у 2022 році цей показник дорівнював 520 тис. гривень. Додатковим бонусом до діяльності компанії можна вважати надмірний попит з перевалки зерна в портах, розташованих відносно далеко від лінії фронту. За 2023 рік компанія обробила 408 тис. тонн зерна та 401 тис. тонн олії, що більше ніж у 2022 році на 159.87% та 8.38% відповідно (2022рік: 157 тис. тонн зерна та 370 тис. тонн олії) (див. рис. 2.6).

Також, для забезпечення фінансової стійкості, компанія повністю або частково, в залежності від їх виду, скоротила свої витрати. Це дасть їй змогу продовжувати роботу попри скрутне політичне становище в країні. Станом на 31 грудня 2023 року компанія ТОВ «ДП ВОРЛД ТІС ПІВДЕННИЙ» не має жодних кредитних відношень з банками або іншими фінансовими установами, та не має наміру залучати додаткові кредитні ресурси, що свідчить про високий рівень власного капіталу компанії. Також, слід зазначити, що протягом 2023 року кількість працівників стивідорної компанії не зазнала суттєвих змін, що

дає змогу компанії й надалі функціонувати на належному рівні та забезпечувати стабільність надання своїх послуг [30].

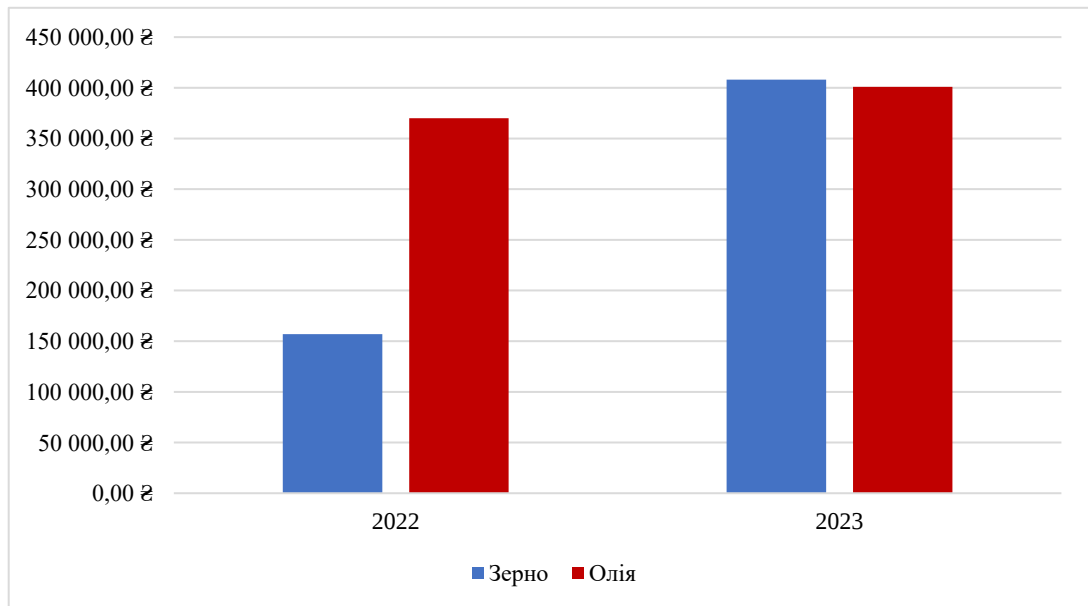


Рис. 2.6. Показники обробки зерна та олії за 2022-2023 рр.

Джерело: сформовано автором на основі [30]

Підсумовуючи, слід зазначити, що адаптація стивідорних підприємств, як і будь-яких інших, до змін – це завжди випробування та труднощі. Рішення виходу зі скрутного становища та методи пристосування до складнощів можуть варіюватися залежно від ситуацій. Інколи треба повністю перероблювати концепцію управління, а інколи достатньо налагодити одну ланку, що погано працює. У випадку з «Danube Logistics Group», їх метод адаптації, на мій погляд, полягав у швидкій реакції на мінливі обставини та своєчасному їх вирішенні. Це дає змогу компанії успішно продовжувати роботу по сьогоднішній день. Якщо говорити про діяльність компанії ТОВ «ДП ВОРЛД ТІС ПІВДЕННИЙ», то її адаптація полягала у вмінні вдало оперувати власними коштами та доходами від операційної діяльності, а також своєчасному створенні стратегічного плану для попередження настання кризової ситуації.

2.3 Функціонування тимчасового Українського морського коридору для забезпечення продовольчої безпеки

Російська федерація та Україна є глобальними гравцями на ринках зерна та агропродовольства і до війни були важливими постачальниками пшениці, кукурудзи, ячменю, ріпаку, соняшникової олії та насіння для багатьох країн світу, що розвиваються, в тому числі багатьох країн із низьким рівнем доходу, які є чистими імпортерами продовольства.

Наприклад, за даними UNCTAD, у 2020 році частка імпорту пшениці з російської федерації та України у 36 найменш розвинених країн світу у відсотках від загального обсягу складала 50% [31]. У 2021 році Єгипет на 75% імпортував пшеницю з російської федерації та України (див. рис. 2.7), а загально на них припадало 27% світового експорту пшениці, згідно з даними UNCTAD (див. рис. 2.8) [32].

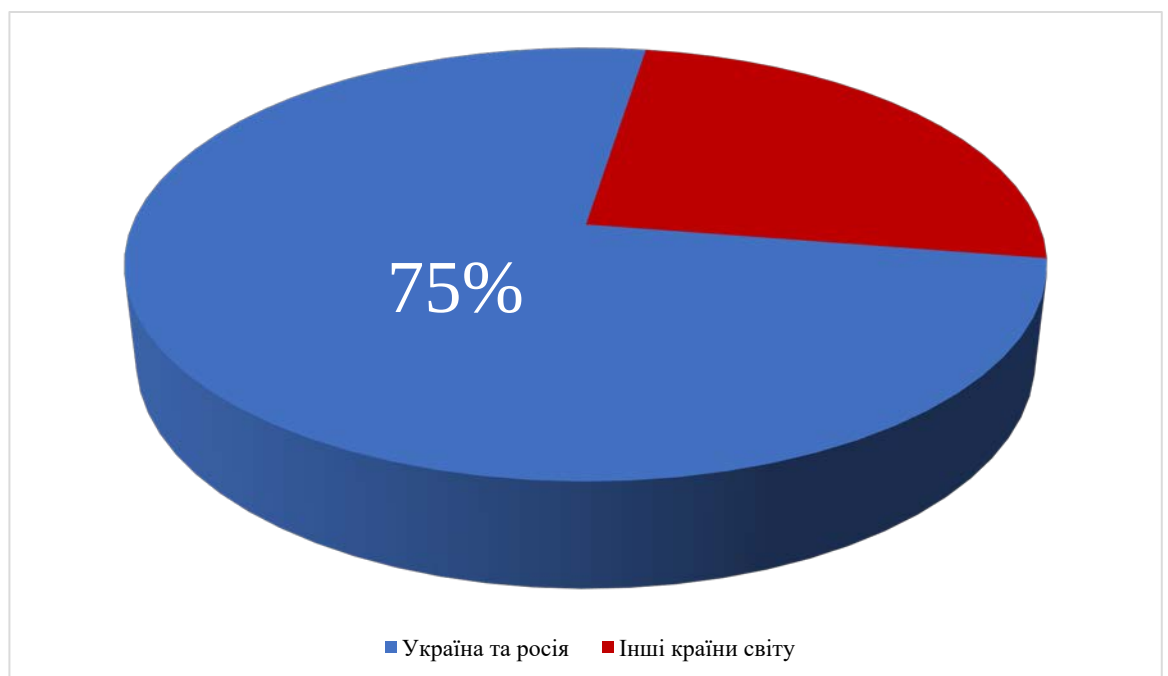


Рис. 2.7. Імпорт пшениці до Єгипту за 2021 рік у відсотках

Джерело: сформовано автором на основі [32]

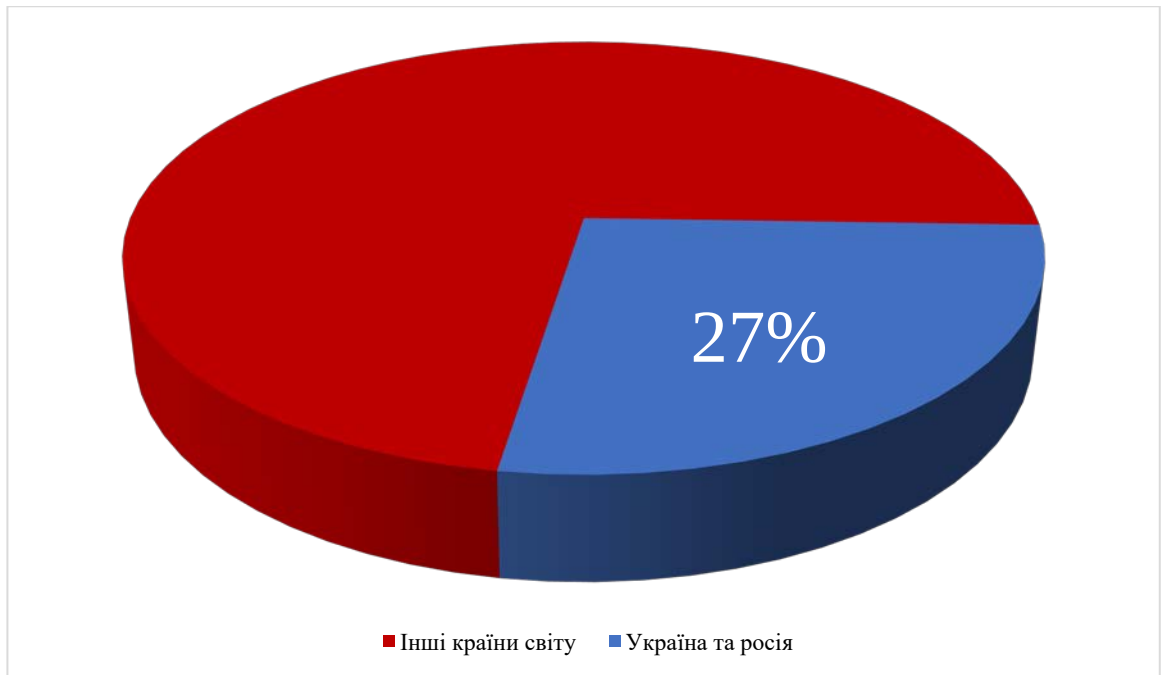


Рис. 2.8. Загальний світовий експорт пшениці за 2021 рік у відсотках
Джерело: сформовано автором на основі [32]

У цьому контексті перебої в судноплаванні та роботі чорноморських портів, спричинені війною в Україні, призвели до розриву в обсягах відвантаження зерна з українських портів, що призвело до скорочення світового обсягу торгівлі зерном на 2,6% у 2022 році. Щоб допомогти стабілізувати зростання світових цін на продовольство через погіршення продовольчої безпеки на тлі вже високого рівня цін, спричиненого пандемією, Організація Об'єднаних Націй виступила посередником у реалізації Чорноморської ініціативи (ЧІ) або «Зернової угоди». Після припинення її дії Україною було створено власний «Український коридор».

З моменту введення в експлуатацію нового «Українського коридору» у серпні 2023 року ним скористалося понад 241 судно (див. рис. 2.9), що перевезло понад 8,6 млн тонн вантажів, у тому числі 6 млн тонн сільськогосподарської продукції. Вдалось розширити асортимент товарів і, зокрема, відновити експорт продукції металургії. А також відкрити порти для імпорту.

Як повідомляє Міністерство Відновлення України, 8 лютого 2024 року балкер «SKY GATE» з 25 тисячами тонн української гуманітарної пшениці для Нігерії пройшов українським коридором. Це перше в 2023 році судно з гуманітарною пшеницею, зафрахтоване Всесвітньою продовольчою програмою ООН в рамках програми «Grain From Ukraine».



Рис. 2.9. Кількість оброблених суден «Українським коридором»

Джерело: сформовано автором на основі [34, 35]

За думкою Олександра Кубракова, віце-прем'єр-міністра з питань відновлення України, міністра розвитку громад, територій та інфраструктури, наразі успішна робота "Українського коридору" має велике значення не лише для відновлення економіки України, але й для підтримки продовольчої безпеки у всьому світі. Так, завдяки цьому коридору протягом півроку з моменту його запуску було транспортовано понад 15 мільйонів тонн українського зерна, включаючи гуманітарну пшеницю, яка була експортована до країн третього світу за програмою «Grain From Ukraine» [33].

Програма «Grain From Ukraine» була ініційована Президентом України Володимиром Зеленським у листопаді 2022 року та реалізується спільно з

Всесвітньою продовольчою програмою ООН та країнами-донорами. Її мета – забезпечити доступ до українського продовольства країнам, які страждають від голоду. За перший рік до програми долучилися 34 країни та різні міжнародні організації. 170 тисяч тонн гуманітарної пшениці вже було відправлено до Ефіопії, Ємену, Сомалі, Кенії та Афганістану.

На другому міжнародному саміті «Grain From Ukraine», що відбувся в Києві 25 листопада 2023 року, було зібрано понад \$100 млн на продовження гуманітарної програми для країн, які найбільше потерпають від нестачі продовольства. Як зазначає Олександр Курбаков, за півроку з моменту відкриття «Українського коридору» 661 судно експортувало понад 15 мільйонів тонн вантажів до 32 країн світу. З яких 14,3 мільйони тонн є продукцією українських фермерів. Це вказує на активну участь України в забезпеченні продовольчої безпеки в світі.

Порти Великої Одеси також не стоять на місці та нарощують перевалку вантажів. У січні було експортовано 6,3 млн тонн, що майже дорівнює довоєнному рівню. Станом на 17 лютого 2023 року за програмою «Grain From Ukraine» в порту «Чорноморськ» відбувалося завантаження судна «VALSMITIS», що є вже 5 судном в рамках цієї програми. За даними Міністерства Відновлення України цей балкер доставив 25 тис. тонн української пшениці до Кенії та 5 тис. тонн до Ефіопії. Окрім цього, в порту «Одеса» було прийнято балкер «ROYAL STAR», який також перевозив гуманітарну пшеницю [34].

В сумі, в рамках цієї програми 110 тис. тонн української пшениці вже було доставлено до Ефіопії та Сомалі, двох найбільш вразливих країн Африки. Загалом, з серпня 2023 року по березень 2024 року, з портів України завдяки «Українському коридору» вийшло 1136 суден, які експортували понад 30 млн тонн українських продовольчих товарів, у тому числі до країн Азії, Європи, Африки та Америки (див. рис. 2.10).

За даними «Forbes Ukraine», у 2024 році для подальшого функціонування «Українського коридору» ключову роль відіграватиме [37]:

– безпека морського коридору та безпека портів: покращення систем ППО та розвиток морського флоту;



Рис. 2.10. Експорт товарів по країнам за 7 місяців дії «Українського коридору»

Джерело: сформовано автором на основі [36]

– компенсації для портових операторів. Потрібен чіткий механізм страхування та відшкодування збитків у разі обстрілів Росією портової інфраструктури України. За прикладом того, як це відбувається зараз з морським коридором;

– зниження портових зборів, яке сприятиме додатковому залученню вантажопотоку;

– налагодження гарного інвестиційного клімату. Потрібно запровадити зрозумілі та зручні механізми, які дозволять бізнесу інвестувати під час війни.

Таким чином, безперервна та якісна робота "Українського коридору" не лише сприятиме розвитку галузі та покращенню економіки країни, але й допоможе країнам зі сталим розвитком подолати продовольчу кризу. Саме тому питання подальшого функціонування українського тимчасового морського коридору має високу пріоритетність серед інших задач держави.

РОЗДІЛ 3

ОБҐРУНТУВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ СТИВІДОРНИХ ПІДПРИЄМСТВ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕКОНОМІЧНОЇ ТА СОЦІАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ

3.1 Функціонування морських торгових портів в забезпеченні економічної та соціальної безпеки

Морські торгові порти мають важливе значення як у забезпеченні економічної, так і соціальної безпеки країн. З економічної точки зору, вони є ключовими вузлами у міжнародній торгівлі, сприяючи ефективному обміну товарами та послугами з іншими країнами (див. рис. 3.1). Це забезпечує стабільний економічний розвиток, стимулює інвестиції та створює нові робочі місця. Окрім того, морські порти забезпечують доступ до різноманітних ресурсів, що є важливим для забезпечення економічної безпеки країни.



Рис. 3.1. Економічна безпека

Джерело: сформовано автором на основі [44]

Функціонування морських торгових портів відіграє ключову роль у забезпеченні економічної безпеки через стимулювання зовнішньо-

торговельного обміну. Ці порти є основними воротами для міжнародної торгівлі, дозволяючи країнам ефективно експортувати свою продукцію та імпортувати необхідні товари. Цей обмін сприяє розвитку національних економік, забезпечуючи стабільний потік доходів та розвиток бізнесу. Морські порти забезпечують ефективне перевезення великих обсягів товарів на великі відстані, що сприяє економічній ефективності та зниженню витрат.

Крім того, розвиток торгового морського флоту та логістичної інфраструктури портів забезпечує розширення торговельних можливостей країн та стимулює міжнародний обмін товарами і послугами. В цілому, зовнішньо-торговельний обмін через морські торгові порти є важливою складовою економічної безпеки, яка сприяє сталому економічному розвитку та процвітанню країн [38].

Диверсифікація економіки через функціонування морських торгових портів сприяє розвитку різноманітних галузей економіки, таких як промисловість, сільське господарство, туризм та послуги. Розвиток цих галузей сприяє створенню нових робочих місць, збільшенню виробництва та рівня доходів населення.

Морські порти також стимулюють інвестиції у регіони, де вони розташовані, сприяючи розвитку інфраструктури, транспортних систем та супутніх галузей економіки, таких як логістика та складське господарство. Диверсифікація економіки за допомогою морських торгових портів дозволяє країнам зменшити залежність від одного або декількох секторів, що знижує економічний ризик і підвищує стійкість до економічних змін і криз. Крім того, ця диверсифікація дозволяє країнам ефективніше використовувати їхні природні та людські ресурси для забезпечення сталого та рівномірного економічного розвитку. Все це сприяє зміцненню економічної бази країни та підвищенню її конкурентоспроможності на міжнародному ринку.

Створення робочих місць та зростання зайнятості також є ключовим фактором для економічної безпеки. Порти є центрами активності, що залучають велику кількість працівників у сферах транспорту, логістики,

складського господарства та митної служби. Розміщення портових інфраструктур сприяє розвитку прилеглих галузей, таких як виробництво, торгівля та послуги, що також генерують додаткові робочі місця. Зростання обсягів торговельного обміну через морські порти створює попит на робочу силу у різних секторах економіки, що сприяє зниженню рівня безробіття та підвищенню рівня зайнятості. Крім того, морські порти можуть бути джерелом висококваліфікованих робочих місць, сприяючи розвитку експертної та технічної компетенції працівників у зв'язку з технологічними інноваціями у галузі морської логістики.

Розвиток логістичної інфраструктури включає в себе складські приміщення, термінали, автомобільні та залізничні зв'язки, а також системи вантажоперевезень, що забезпечують ефективний рух та обробку товарів. Розвиток логістичної інфраструктури портів дозволяє оптимізувати ланцюг постачання, зменшуючи час та витрати на перевезення товарів. Крім того, вдосконалення логістичної інфраструктури сприяє збільшенню пропускної спроможності портів, покращує якість обслуговування та підвищує конкурентоспроможність порту на світовому ринку [39].

Залучення інвестицій та технологій дозволяють покращити ефективність та конкурентоспроможність портових операцій, забезпечуючи більш швидке та ефективне обслуговування суден і вантажів. Технологічні інновації, такі як автоматизовані системи керування портовими процесами та використання штучного інтелекту для прогнозування вантажних потоків, допомагають оптимізувати робочі процеси та підвищувати продуктивність.

Диверсифікація торговельних шляхів через функціонування морських торгових портів є важливою стратегією для забезпечення економічної безпеки. Морські порти відкривають доступ до різних маршрутів та напрямків для торгівлі, що дозволяє країнам мінімізувати ризики, пов'язані з концентрацією на одному чи обмеженому числі торговельних шляхів. Це особливо важливо в умовах геополітичних коливань або змін на світових ринках.

Забезпечення доступу відіграє важливу роль у забезпеченні економічної безпеки. Морські порти є ключовими воротами для імпорту різноманітних ресурсів, таких як сировина, енергія, продукти харчування та інші сировинні матеріали, які є необхідними для виробництва та функціонування економіки. Цей доступ дозволяє країнам забезпечувати стабільний виробничий процес та задовольняти потреби населення у різних товарах та послугах.

Крім того, морські порти є важливими каналами для експорту власних ресурсів та продукції на міжнародні ринки, що сприяє розвитку експортно-орієнтованих галузей та підвищенню конкурентоспроможності країни. Забезпечення доступу до ресурсів через морські торгові порти є важливим фактором у забезпеченні сталого розвитку та економічної самодостатності країн, що є важливим для збереження їхньої економічної безпеки [40].

Малі та середні підприємства (МСП) часто використовують морські порти як важливі платформи для експорту та імпорту своїх товарів, що дозволяє їм отримувати доступ до міжнародних ринків та розширювати свої бізнес-можливості. Морські порти також надають МСП доступ до ефективної та надійної логістичної інфраструктури, яка допомагає зменшити витрати та покращити конкурентоспроможність їхньої продукції. Крім того, у багатьох морських портах існують спеціалізовані зони або парки для МСП, де ці підприємства можуть отримати підтримку, включаючи фінансові стимули, консультації та інші послуги, що сприяють їхньому розвитку.

Морські порти створюють комфортні умови для розвитку різноманітних морських галузей, включаючи суднобудування, ремонт та обслуговування суден, рибальство та аквакультуру, а також туризм та рекреацію. Ці галузі створюють значну кількість робочих місць і виробляють продукцію, яка може експортуватися на міжнародні ринки, забезпечуючи економічну стабільність країни. Крім того, розвиток морських галузей економіки сприяє диверсифікації господарства і зменшенню залежності від інших секторів, що забезпечує стійкість економіки в умовах змін на світових ринках.

Морські порти генерують значні економічні користі для місцевих громад, включаючи створення нових робочих місць у портовій діяльності, логістиці, транспорті та супутніх секторах економіки. Це сприяє зниженню рівня безробіття та підвищенню життєвого рівня місцевого населення. Крім того, морські порти часто є центрами інновацій та підприємництва, що стимулює розвиток нових бізнесів та стартапів у сферах торгівлі, логістики та послуг. Інвестиції в розвиток морських портів також сприяють модернізації інфраструктури, покращенню життєвих умов місцевого населення та збільшенню привабливості регіону для інших видів інвестицій. Узагальнюючи, створення місцевого економічного ефекту через морські торгові порти відіграє важливу роль у забезпеченні стабільності та процвітання регіональної економіки [41].

Що стосується забезпечення соціальної безпеки, функціонування морських портів сприяє розвитку інфраструктури та підвищенню життєвого рівня місцевого населення (див. рис. 3.2). Вони створюють тисячі робочих місць в сферах транспорту, логістики, торгівлі та послуг, що сприяє зменшенню безробіття та зростанню соціального добробуту. Крім того, морські порти можуть бути центрами культурного обміну та туристичних подорожей, що сприяє розвитку місцевих громад та підвищенню їхнього соціокультурного рівня.

Створення робочих місць через функціонування морських торгових портів є важливою складовою соціальної безпеки. Порти створюють широкий спектр робочих місць для місцевого населення, включаючи докерів, моряків, інженерів, адміністративний персонал та інші професії. Це створює можливості заробітку для різних категорій працівників, що сприяє зменшенню рівня безробіття та соціальних нерівностей у спільноті.

Крім того, робочі місця в портах часто вимагають різних навичок та кваліфікації, що стимулює освітні та професійні ініціативи в місцевих громадах. Враховуючи велику кількість робочих місць, порти стають

важливим джерелом економічного зростання та підтримки соціальної стабільності в регіоні.



Рис. 3.2. Соціальна безпека

Джерело: сформовано автором на основі [42]

Функціонування морських торгових портів сприяє розвитку інфраструктури в місцевих громадах. Це може включати розширення та модернізацію доріг, зв'язків з громадським транспортом, а також розвиток систем водопостачання та електроенергетики. Покращення інфраструктури значно полегшує доступ до освіти, медичних послуг та інших життєво важливих установ, що підвищує якість життя мешканців.

Крім того, розвиток інфраструктури може сприяти економічному зростанню регіону, створюючи нові можливості для підприємництва та привертаючи інвестиції. В цілому, розвиток інфраструктури через морські порти має значний вплив на підвищення якості життя та соціальної безпеки в місцевих громадах [43].

Культурний обмін та взаєморозуміння між різними культурами та національностями. Порти є місцями, де зустрічаються люди з різних частин

світу, що створює унікальні можливості для спілкування та взаємодії. Це сприяє розвитку толерантності, відкритості та розуміння різноманітності культурних та соціальних звичаїв.

Культурний обмін в морських портах може включати обмін мистецтвом, музикою, кулінарією та іншими аспектами культури. Цей процес сприяє поглибленню взаєморозуміння між людьми різних національностей і сприяє створенню гармонійних міжкультурних відносин. У результаті, морські торгові порти можуть виступати як платформа для розвитку культурного розмаїття та співпраці, що сприяє підтримці соціальної стабільності та миру.

Нові можливості для освіти та розвитку в місцевих громадах. Перш за все, це створює попит на різноманітні професії, пов'язані з морськими транспортними системами, включаючи моряків, механіків, логістичних менеджерів та інших фахівців. Завдяки цьому, молодь має більше можливостей для отримання вищої освіти або професійної підготовки у відповідних галузях. Крім того, розвиток морської промисловості може стимулювати інвестиції в морську освіту та дослідження, що сприяє розвитку новітніх технологій та інновацій.

Це також може включати створення спеціалізованих навчальних закладів або програм підготовки для підтримки потреб морської галузі. В цілому, функціонування морських портів створює широкі можливості для освіти та розвитку, що сприяє підвищенню кваліфікації та конкурентоспроможності місцевого населення.

Забезпечення безпеки та охорони здоров'я працівників у морських торгових портах є невід'ємною частиною їх функціонування. Працівники портів зазвичай стикаються з різними потенційно небезпечними ситуаціями, включаючи роботу з важкими обладунками, рух транспортних засобів та вантажів, а також можливість нещасних випадків у воді. Тому важливо впроваджувати ефективні системи безпеки та охорони здоров'я, які включають навчання та підготовку працівників з питань безпеки, встановлення заходів

попередження нещасних випадків, а також надання необхідного захисного спорядження та обладнання.

Крім того, контроль за дотриманням правил безпеки та негайна реакція на випадки аварій чи порушень допомагають запобігти травмам та захворюванням серед працівників портів. Широке впровадження вимог безпеки та охорони здоров'я допомагає забезпечити безпеку працівників та зберегти їхнє здоров'я, що є важливим фактором для забезпечення стабільності та ефективності роботи морських торгових портів.

Морські торгові порти відіграють критичну роль у гуманітарних діях в кризових ситуаціях, таких як природні катастрофи, війни або глобальні кризи. Їх стратегічне розташування надає можливість швидкого реагування та організації доставки гуманітарної допомоги до постраждалих районів через морський шлях. Порти можуть стати центральними пунктами прийому, зберігання та розподілу гуманітарної допомоги, забезпечуючи координацію між різними гуманітарними організаціями та владними структурами.

Доступність морських портів також дозволяє прискорити масштабні операції евакуації та рятування в разі надзвичайних ситуацій. Більше того, морські порти можуть слугувати як головні ворота для міжнародного співробітництва та обміну допомогою між різними країнами та організаціями. У сукупності, гуманітарні дії, організовані через морські торгові порти, відображають важливий аспект їхньої ролі у забезпеченні соціальної безпеки та сприяють міжнародній солідарності та допомозі в кризових ситуаціях [44].

Соціальне партнерство та співпраця в контексті морських торгових портів відіграють ключову роль у підтримці соціальної безпеки. Це означає спільну діяльність між портовими владами, приватним сектором, громадськими організаціями та місцевим населенням для вирішення соціальних проблем та покращення умов життя. Соціальне партнерство може включати в себе різноманітні ініціативи, такі як програми соціального захисту, розвиток місцевої інфраструктури, сприяння освіті та здоров'ю, а також розвиток культурних та спортивних заходів для місцевого співтовариства. Це

сприяє зміцненню взаємодії між всіма зацікавленими сторонами, створюючи сприятливі умови для розвитку і взаємодії у морському портовому регіоні.

У результаті, соціальне партнерство та співпраця допомагають забезпечити сталість та соціальний розвиток у відповідних місцевостях, сприяючи підтримці соціальної безпеки та гармонії в суспільстві.

Розвиток туризму та рекреації в морських торгових портах відіграє важливу роль у забезпеченні соціальної безпеки. Морські порти часто стають важливими туристичними центрами, привертаючи туристів з усього світу. Це створює нові робочі місця та підвищує доходи місцевого населення. Розвиток туризму також сприяє диверсифікації економіки регіону, зменшуючи його залежність від конкретних секторів. Помітний туристичний потік також стимулює розвиток інфраструктури, включаючи готельний бізнес, ресторани, магазини та інші сервіси, що сприяє покращенню якості життя для місцевого населення. Крім того, розвиток туризму сприяє міжнародному спілкуванню та взаєморозумінню між різними культурами, що сприяє стабільності та гармонії в регіоні.

Таким чином, розвиток туризму та рекреації в морських портах має значний соціальний, економічний та культурний вплив на місцеве населення та сприяє забезпеченню його соціальної безпеки.

Забезпечення соціальної справедливості у морських торгових портах також є важливою складовою соціальної безпеки. Це означає створення умов, які дозволяють кожному працівнику мати рівні можливості для заробітку та розвитку. Для цього можуть бути впроваджені заходи, спрямовані на зменшення соціальних нерівностей, такі як мінімальна зарплата, соціальні програми та заходи соціальної підтримки для найвразливіших категорій працівників. Крім того, важливо забезпечувати справедливі умови праці, включаючи дотримання працівниками прав праці та безпечних умов праці для всіх.

Такий підхід сприяє створенню гармонійних відносин між працівниками та роботодавцями та підвищує загальний рівень задоволеності працівників. У

результаті, забезпечення соціальної справедливості у морських портах сприяє зміцненню соціальної стабільності та підтримує розвиток рівних можливостей для всіх учасників морського господарства.

Адаптація до зміни клімату та природних ризиків у морських торгових портах також є одним із ключових елементів забезпечення соціальної безпеки. Зростання рівня моря, зміни в погодних умовах та збільшення частоти та інтенсивності природних катастроф можуть ставити під загрозу інфраструктуру портів та безпеку працівників. Відповідно, морські порти повинні розробляти та впроваджувати стратегії адаптації, такі як підвищення берегоукріплення, зміцнення будівель та інфраструктури, а також вдосконалення систем моніторингу та реагування на надзвичайні ситуації. Крім того, важливо розвивати плани екстрених заходів та навчальні програми для працівників, щоб підвищити їхню готовність до небезпечних ситуацій. Співпраця з науковими установами та громадськими організаціями також може допомогти виявляти та вирішувати потенційні ризики, пов'язані зі зміною клімату. В цілому, адаптація до зміни клімату та природних ризиків у морських портах є необхідною для збереження безпеки працівників та стабільності морського транспорту.

Так, функціонування морських торгових портів дійсно відіграє ключову роль в забезпеченні як економічної, так і соціальної безпеки. Економічна безпека досягається завдяки портовій інфраструктурі, яка стимулює торгівлю та інвестиції, сприяє експорту та імпорту товарів, а також створює робочі місця та генерує доходи для місцевих економік.

Соціальна безпека забезпечується шляхом створення робочих місць, забезпечення безпеки та охорони здоров'я працівників, розвитку освіти та професійної підготовки, а також сприянням розвитку місцевих громад та культурного обміну. У цілому, морські торгові порти є ключовими господарськими центрами, які впливають на розвиток економіки та соціуму в цілому, забезпечуючи економічну та соціальну стабільність.

3.2 Оцінка економічного стану стивідорного підприємства ДП МТП «Південний»

Для оцінки економічного стану стивідорного підприємства ДП МТП «Південний» було обрано такі дані: зарплатовіддача, матеріаловіддача, амортизаційовіддача, рентабельність продажів, вантажопотік, SWOT-аналіз. Даний аналіз буде проводитися за період з 2022 по 2023 роки.

В таблиці 3.1 представлена інформація з усіма використаними показниками у розрахунках.

Таблиця 3.1

Показники для розрахунків [49,50]

Показник	2022	2023
Балансовий прибуток (P_6), тис. грн	-	182 096
Виручка (R), тис. грн	669 709	835 643
Витрати на заробітну платну ($З_п$), тис. грн	513 980	357 088
Витрати на матеріал (B_m), тис. грн	336 156	243 211
Амортизаційні витрати (A_v), тис. грн	222 980	224 807
Кількість вантажу (Q), тонн	7 926 814	11 041 336

Показник рентабельності продажів слід розраховувати за допомогою формули 3.1:

$$ROS = \frac{P_6}{R} * 100\% \quad (3.1)$$

де ROS – рентабельність продажів;

P_6 – балансовий прибуток;

R – виручка.

Підставивши значення до формули 3.1, розраховуємо показник рентабельності продажів для 2022 та 2023 років:

$$ROS_{2023} = \frac{182\,096}{835\,643} * 100\% = 21,2\%$$

У 2022 році ДП МТП «Південний» не мав балансового прибутку, рік видався збитковим. Тому за даний рік показник рентабельності продажів не розраховувався. У 2023 році ситуація покращилася і даний показник склав 21,2%, що свідчить про функціонування компанії на високому рівні попри постійні обстріли та перебої в роботі.

Для покращення показника рентабельності продажів для ДП МТП «Південний» в умовах війни та після її закінчення можна вжити кілька стратегій. По-перше, варто зосередитися на оптимізації внутрішніх процесів та ефективному управлінні ресурсами. Це може включати перегляд витрат, зменшення невикористаних ресурсів та оптимізацію робочих процесів. По-друге, важливо активно працювати над розширенням клієнтської бази та розвитком нових ринків збуту. Це можна зробити шляхом активного маркетингу, підписання нових контрактів та розвитку стратегічних партнерств.

Крім того, інвестиції в технологічні інновації та модернізацію обладнання можуть підвищити ефективність виробничих процесів і знизити загальні витрати. Необхідно також активно вивчати ринкові тенденції та адаптувати стратегії управління підприємством до змін в економічному середовищі.

Далі проаналізуємо оборотність активів ДП МТП «Південний». Цей показник визначає ефективність використання активів для генерації доходів. За результатами 2022 року оборотність активів становила 1 867 997 тис грн, у 2023 – 951 527 тис грн. Даний показник зменшився вдвічі по причинах бойових дій, але навіть такий результат слід вважати досить високим. За пройдений період 2024 року оборотність активів продовжує зростати, що свідчить про активну діяльність підприємства. Висока оборотність активів свідчить про те, що підприємство успішно використовує свої ресурси для виробництва та реалізації товарів і послуг.

Показник зарплатовіддачі вимірює ефективність використання коштів на заробітну плату. Це означає, скільки прибутку отримує компанія за кожен

витрачену гривню на зарплату працівників. Для розрахунку показника зарплатовіддачі використовують наступну формулу:

$$З_в = \frac{R}{З_п} \quad (3.2)$$

де $З_в$ – зарплатовіддача;

R – виручка;

$З_п$ – витрати на заробітну плату.

Підставивши значення до формули 3.2, розраховуємо показники зарплатовіддачі для 2022 та 2023 років:

$$З_{в2022} = \frac{669\,709}{513\,980} = 1,30$$

$$З_{в2023} = \frac{835\,643}{357\,088} = 2,34$$

Показники зарплатовіддачі знаходяться на високому рівні та за 2023 рік показник збільшився до 2,34 порівняно з попереднім роком. Для покращення показника зарплатовіддачі для ДП МТП «Південний» в умовах війни та після її закінчення можна вжити кілька стратегій. По-перше, важливо звернути увагу на ефективне управління персоналом, включаючи оптимізацію робочих процесів та збільшення продуктивності праці. Це може бути досягнуто за допомогою навчання та підвищення кваліфікації працівників, впровадження систем мотивації та стимулювання праці, а також раціоналізацією робочих процесів.

По-друге, варто активно працювати над збільшенням доходів підприємства, щоб мати можливість забезпечити адекватні зарплати працівникам. Це може включати розширення клієнтської бази, розвиток нових ринків збуту та пошук додаткових джерел доходу. Крім того, важливо враховувати соціальні аспекти та потреби працівників, забезпечуючи адекватні умови праці та соціальні гарантії. Необхідно також постійно відслідковувати фінансовий стан підприємства та адаптувати стратегії управління до змін в економічному та соціальному середовищі.

Показник «матеріаловіддача» вимірює ефективність використання матеріальних ресурсів підприємства. Цей показник вказує на те, скільки продукції компанія може реалізувати за кожну одиницю матеріалів, які вона витрачає.

Для розрахунку показника «матеріаловіддача» використовують наступну формулу:

$$MB = \frac{R}{B_M} \quad (3.3)$$

де MB – матеріаловіддача;

R – виручка;

B_M – витрати на матеріали.

Підставивши значення до формули 3.3, розраховуємо показники матеріаловіддачі для 2022 та 2023 років:

$$MB_{2022} = \frac{669\,709}{336\,156} = 1,99$$

$$MB_{2023} = \frac{835\,643}{243\,211} = 3,44$$

Проведені розрахунки вказують на позитивне зростання показника матеріаловіддачі на підприємстві, що свідчить про ефективне використання матеріальних ресурсів. Для покращення показника матеріаловіддачі для ДП МТП «Південний» можна реалізувати кілька стратегій. По-перше, важливо провести аналіз та оптимізацію використання матеріальних ресурсів шляхом зменшення втрат, ефективного управління запасами та раціоналізації виробничих процесів. Це може включати впровадження системи Just-in-Time для зменшення запасів, вдосконалення процесів закупівлі та контролю якості матеріалів.

По-друге, варто розглянути можливості заміни дорогих матеріалів більш доступними аналогами або впровадження альтернативних технологій, які дозволять зменшити витрати на матеріали. Крім того, важливо підтримувати партнерські відносини з постачальниками та шукати нові джерела постачання матеріалів за більш вигідними умовами. Необхідно також постійно

вдосконалювати системи обліку та контролю за використанням матеріальних ресурсів для ефективного моніторингу та управління витратами.

Показник «амортизаціовіддача» вимірює ефективність використання капітальних активів підприємства. Цей показник показує, скільки грошей компанія заробляє за кожен одиницю капітальних активів, на які вона витратила кошти на амортизацію.

Для розрахунку показника «амортизаціовіддача» використовують формулу:

$$A = \frac{R}{A_B} \quad (3.4)$$

де A – амортизаціовіддача;

R – виручка;

A_B – амортизаційні витрати.

Підставивши значення до формули 3.4, розраховуємо показники амортизаціовіддачі для 2022 та 2023 років:

$$A_{2022} = \frac{669\,709}{222\,980} = 3$$

$$A_{2023} = \frac{835\,643}{224\,807} = 3,72$$

Розрахунок показника амортизаціовіддачі вказує на якісне використання амортизаційних коштів компанією. За 2023 рік цей показник збільшився на 23,78% у порівнянні з попереднім 2022 роком. Для покращення амортизаціовіддачі для ДП МТП «Південний» важливо, по-перше, ретельно оцінити стан основних засобів та інвестиційний потенціал підприємства. На основі цього аналізу можна розробити план по модернізації та ремонту обладнання з метою підвищення його тривалості служби та продуктивності.

По-друге, варто впровадити ефективні методи управління амортизаційними витратами, такі як розподіл амортизації з урахуванням навантаження на обладнання та визначення оптимальних строків служби. Крім того, розробка та впровадження програми з енергоефективності може сприяти зменшенню витрат на обслуговування та підвищенню амортизаційної віддачі

за рахунок зменшення витрат на енергію. Необхідно також активно вивчати та впроваджувати нові технології, які дозволять оптимізувати виробничі процеси та зменшити знос основних засобів.

Окрім цього, важливо створити ефективну систему моніторингу та контролю за станом обладнання для своєчасного виявлення потреб у ремонті та підтримці.

Показник вантажопотоку визначається як обсяг товарів чи вантажів, які пройшли через певну точку (наприклад, порт, склад, термінал) за певний період часу. Цей показник може вимірюватися у фізичних одиницях (таких як тонни, контейнери, палети) або у вартісних одиницях (таких як долари, євро).

Для розрахунку показника вантажопотоку зерна необхідно виміряти обсяги вантажів, що проходять через відповідну точку за визначений період часу. Формула для розрахунку цього показника виглядає так:

$$B = \frac{Q}{T} \quad (3.5)$$

де B – вантажопотік;

Q – кількість вантажу;

T – період часу.

Підставивши значення до формули 3.5, розраховуємо показник вантажопотоку для 2022 та 2023 років:

$$B_{2022} = \frac{7\,926\,814}{12} = 660\,567,8 \frac{\text{тон}}{\text{міс}}$$

$$B_{2023} = \frac{11\,041\,336}{12} = 920\,111,3 \frac{\text{тон}}{\text{міс}}$$

Показник вантажопотоку зерна після низького в 2022 році стрімко зростає і в 2023 році приріст становив понад 39%. За пройдений період в 2024 році даний показник продовжує тенденцію зростання.

Для покращення показника вантажопотоку зерна для ДП МТП «Південний» також виділимо кілька заходів. По-перше, важливо активно працювати над розвитком інфраструктури порту та збільшенням його пропускної здатності. Це може включати розширення причалів, модернізацію

обладнання для швидшого обслуговування суден, а також підвищення ефективності роботи портових систем.

По-друге, варто активно просувати порт на міжнародному ринку та розробляти стратегії залучення нових клієнтів та розширення географії вантажних потоків. Це може бути досягнуто шляхом активного маркетингу, участі в міжнародних виставках та просування вантажних ліній.

Крім того, важливо встановити ефективні партнерські відносини з логістичними компаніями та перевізниками для забезпечення стабільного потоку вантажів. Необхідно також вдосконалювати сервіси та послуги, що надаються у порту, для привертання нових клієнтів та збільшення обсягів вантажопотоку.

На завершальному етапі оцінки економічного стану стивідорного підприємства ДП МТП «Південний» варто провести SWOT-аналіз (див. табл. 3.2).

Проведення SWOT-аналізу для стивідорного підприємства ДП МТП «Південний» має велику важливість для ефективного управління його діяльністю.

Перш за все, SWOT-аналіз дозволить виявити внутрішні сильні та слабкі сторони підприємства, такі як ефективність управління ресурсами, рівень технічного оснащення та кваліфікація персоналу. Далі, аналіз допоможе ідентифікувати зовнішні можливості та загрози, такі як ринкові тенденції, конкуренція та зміни у законодавстві.

На основі цього, підприємство може розробити стратегії для використання своїх переваг, усунення слабких сторін, використання можливостей та зменшення впливу загроз. Такий аналіз допомагає підприємству пристосовуватися до змін у своєму оточенні та планувати свою діяльність з урахуванням внутрішніх та зовнішніх факторів.

Таблиця 3.2

SWOT-аналіз для стивідорного підприємства ДП МТП «Південний»

Сильні сторони (Strengths): географічне розташування; сучасна інфраструктура; досвідчене керівництво; співпраця з міжнародними партнерами.	Слабкі сторони (Weaknesses): залежність від погодних умов; обмежена місткість; високі витрати на технологічне оновлення.
Можливості (Opportunities): розширення інфраструктури; розвиток міжнародної торгівлі; співпраця з логістичними партнерами.	Загрози (Threats): конкуренція з іншими стивідорними компаніями; зміни у регулюванні; геополітична ситуація.

Географічне розташування порту на стратегічно важливому морському торговельному шляху надає йому вагому перевагу в доступі до ключових ринків та торговельних партнерів. Це створює сприятливі умови для розвитку інтенсивних торговельних відносин та збільшення обсягів торгівлі. Таке стратегічне розташування сприяє підвищенню конкурентоспроможності порту та сприяє його стабільному розвитку в умовах глобалізації та міжнародної торгівлі.

Сучасна інфраструктура порту, обладнана передовими технологіями та сучасними засобами, дозволяє ефективно та оперативно обробляти великі обсяги вантажів. Використання передових технологій дозволяє значно зменшити час обробки суден, що сприяє підвищенню продуктивності та конкурентоспроможності порту. Це дозволяє підприємству забезпечувати високу якість обслуговування клієнтів та ефективно конкурувати на міжнародному ринку.

Наявність висококваліфікованого та досвідченого керівництва є ключовим фактором успіху для порту. Досвідчені керівники забезпечують ефективне управління всіма аспектами діяльності порту, включаючи оперативні процеси, фінансове планування, а також розвиток та впровадження стратегій розвитку. Вони мають необхідний досвід і знання, щоб вирішувати

складні завдання та реагувати на зміни в економічному та технологічному середовищі, що дозволяє підприємству успішно функціонувати в конкурентному ринковому середовищі.

З оцінки економічного стану стивідорного підприємства ДП МТП «Південний» можна зробити висновок, що в умовах війни керівництво виявило високий рівень адаптивності та готовності до змін. Початково ситуація була вкрай складною, оскільки військові конфлікти та геополітичні турбулентності можуть серйозно вплинути на роботу морського порту.

Проте завдяки оперативним заходам та ефективному керівництву підприємство змогло адаптуватися до нових умов та забезпечити безперебійну роботу. Згодом, завдяки цілеспрямованим діям та стратегічному плануванню, показники діяльності підприємства почали зростати. Це свідчить про високий професіоналізм керівництва та працівників порту, які виявили високу ефективність в процесі діяльності.

РОЗДІЛ 4

БЕЗПЕКА ТА ВИЖИВАННЯ НА МОРІ

4.1 Поняття ризику. Оцінка і управління ризиками при експлуатації суден

Діяльність морського транспорту завжди характеризувалася великими можливостями, що відкриваються перед людством завдяки морській торгівлі та зв'язкам. Проте разом із цими можливостями існує і ряд серйозних викликів та ризиків, які ставлять під загрозу безпеку судноплавства та життя екіпажів. Так, однією з основних складових у забезпеченні безпеки в морській галузі є оцінка й управління ризиками, пов'язаними з експлуатацією суден.

Доцільно буде надати визначення терміну «Ризик». Тож ризик – це будь-яка діяльність, пов'язана з подоланням невизначеності в ситуації неминучого вибору, в процесі якої є можливість кількісно та якісно оцінити вірогідність досягнення очікуваного результату, невдачі або відхилення від цілі [51].

Найбільш поширеними видами ризиків є такі ризики як: фінансові ризики, які пов'язані з економічними втратами; технологічні ризики, що охоплюють несправності обладнання та виробничі аварії; екологічні ризики, пов'язані з забрудненням навколишнього середовища; людські ризики, включаючи травми та загибель членів екіпажу; а також геополітичні ризики, які включають в себе проблеми безпеки в регіонах експлуатації. Особливої важливості при управлінні та оцінці набувають технологічні або виробничі ризики, які можуть статися внаслідок необережного поводження працівників з обладнанням, недоліків у технічному обслуговуванні та ремонті, а також через технічні збої в системах безпеки, оскільки вони можуть призвести до серйозних наслідків для безпеки судноплавства та навколишнього середовища.

Існує кілька різних підходів до управління ризиками для забезпечення безпеки та мінімізації можливих негативних наслідків [52]:

1) проактивний підхід. Він означає, що потенційні ризики визначаються заздалегідь і вживаються певні заходи для їх запобігання. Цей підхід включає аналіз ризиків, оцінку ймовірності нещасних випадків та розробку відповідних політик і процедур для мінімізації ризиків;

2) реактивний підхід: реагування на ризики та надзвичайні ситуації в міру їх виникнення. Сюди входить розробка планів реагування на надзвичайні ситуації, навчання екіпажів процедурам дій у надзвичайних ситуаціях, а також проведення регулярних перевірок і оглядів суден для виявлення та усунення потенційних проблем.

Впровадженням стандартів безпеки на морському транспорті займається Міжнародна Морська Організація (ІМО). Вона заснувала Міжнародну конвенцію з безпеки життя на морі (СОЛАС), яка вважається найважливішою з усіх міжнародних угод щодо безпеки торгових суден. Її основною метою є визначення мінімальних стандартів для конструкції, обладнання та експлуатації суден, сумісних з їхньою безпекою.

Навчання та тренування екіпажу є важливим елементом управління ризиками. Підготовлений і компетентний персонал може ефективно реагувати на непередбачувані ситуації, приймати відповідні рішення і запобігати негативним наслідкам.

Іншими підходами по запобіганню ризикам є впровадження новітніх технологій та ефективного ризик-менеджменту.

Сучасний розвиток новітніх технологій дозволяє підвищити рівень безпеки міжнародних морських перевезень і значно спростити процеси запобігання несприятливих і небезпечних ситуацій на суднах. Прикладами таких технологій є віддалене управління судном, системи виявлення та запобігання зіткнень, системи контролю та управління вантажем, системи моніторингу стану судна та багато інших.

Ризик-менеджмент включає в себе ідентифікацію потенційних загроз і визначення їх ймовірності та потенційних наслідків, розробку стратегій для зменшення ризику, вжиття запобіжних заходів та планування реагування в разі

виникнення непередбачених подій. Основною метою застосування ризик-менеджменту у мореплавстві є максимізація можливостей та мінімізація впливу негативних подій на успішність та безпеку експлуатації суден.

Таким чином, забезпечення безпеки морського транспорту вимагає комплексного підходу, що включає різні стратегії та регуляторні механізми. Оцінка ризиків є невід'ємною частиною стратегічного планування та управління експлуатацією суден, що допомагає забезпечити безпеку, ефективність і стабільність морських операцій.

4.2 Основні національні та міжнародні нормативні документи з охорони праці на морському транспорті

Забезпечення безпеки та здоров'я моряків є однією з найважливіших проблем у сфері мореплавства. Щоб організувати належний захист моряків та ефективну реакцію на можливі ризики, існують ряд міжнародних конвенцій та угод, а також національне законодавство, які регулюють цю сферу. Ці правові норми встановлюють стандарти безпеки та вимоги до умов праці на морі, включаючи навчання, медичне забезпечення та заходи безпеки на суднах. Саме тому, належне їх виконання є гарантом добробуту моряків, а також невід'ємною умовою забезпечення стабільності та успішності мореплавства в цілому.

Серед найбільш важливих конвенцій які регулюють охорону праці в мореплавстві є:

- Міжнародна Конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (International STCW Convention). Ця Конвенція встановлює міжнародні стандарти підготовки, дипломування та несення вахти моряків і містить положення, спрямовані на забезпечення того, щоб моряки на суднах були належним чином кваліфіковані та підготовлені, мали достатній рівень знань, навичок і кваліфікації, відповідали вимогам трудової діяльності, віку, стану здоров'я та були придатні до виконання своїх обов'язків таким чином,

щоб забезпечити охорону людського життя і майна на морі та захист морського середовища.

– Конвенція про працю в морському суднопластві (MLC) – це конвенція Міжнародної Організації Праці (МОП) № 186, прийнята в 2006 році як четверта основа міжнародного морського права та втілює в собі «всі сучасні стандарти існуючих міжнародних конвенцій і рекомендацій про працю в морському суднопластві, а також основні принципи, які можна знайти в інших міжнародних трудових конвенціях» [53].

– Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі (СОЛАС), 1974 р. Основною метою Конвенції СОЛАС є визначення мінімальних стандартів для конструкції, обладнання та експлуатації суден, сумісних з їхньою безпекою.

Доцільно буде розповісти детально про кожну із цих конвенцій окремо.

Як вже було зазначено вище, Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (International STCW Convention) була розроблена для належного регулювання праці моряків та охорони їх праці на морі. Вона була прийнята Міжнародною конференцією з підготовки та дипломування моряків 7 липня 1978 року.

Кодекс STCW містить дві частини: частину А, яка містить обов'язкові положення, на які є конкретні посилання в додатку до Конвенції ПДНВ і які детально визначають мінімальні стандарти, яких повинні дотримуватися сторони, щоб забезпечити повну і всебічну реалізацію положень Конвенції ПДНВ; та частину Б, яка містить рекомендовані керівні вказівки на допомогу сторонам Конвенції ПДНВ і тим, хто бере участь у впровадженні, застосуванні або забезпеченні виконання її заходів, з метою надання Конвенції ПДНВ повної і всеосяжної дії на уніфікованій основі. Рекомендації та вказівки у цій частині в цілому являють собою підхід, узгоджений шляхом обговорень в рамках ІМО та консультацій з іншими міжнародними організаціями [54].

Наступна конвенція Міжнародної Організації Праці (МОП) про працю в морському суднопластві (MLC) 2006 року, також відома як Конвенція про

права моряків, встановлює мінімальні права, на які повинні розраховувати моряки. Вперше в одному документі викладено мінімальні вимоги до того, як слід поводитися з моряками та що вони потребують особливого захисту. Конвенція MLC включає в себе і спирається на 68 існуючих конвенцій і рекомендацій у сфері морської праці, а також на інші основоположні принципи, щоб забезпечити гідні умови праці та життя для всіх моряків.

У широкому сенсі, MLC надає морякам право на безпечне і захищене робоче місце, де дотримуються стандарти безпеки, де моряки мають справедливі умови найму, гідні умови життя і праці, включаючи соціальний захист, такий як доступ до медичної допомоги, охорони здоров'я та соціального забезпечення.

Дія MLC поширюється на всі комерційні морські судна, що працюють у міжнародних водах або між портами різних країн, за винятком рибальських, військово-морських суден і суден традиційної побудови, та на всіх моряків, які працюють за наймом, залучені або працюють у будь-якій якості на борту одного з цих суден. Конвенція діє поряд із правилами Міжнародної морської організації (ІМО), які стосуються судна та його експлуатації.

MLC вимагає від урядів переконатися, що їхні закони та нормативні акти поважають такі фундаментальні права, пов'язані з працею, як:

1. право на свободу об'єднання – право вступати до профспілки за власним вибором;
2. ефективне визнання права на колективні переговори – право профспілок вести переговори про укладання колективного договору (КД) від імені моряка;
3. ліквідація всіх форм примусової або обов'язкової праці – право працювати за власним бажанням і отримувати за це винагороду;
4. ефективне скасування дитячої праці;
5. ліквідація дискримінації у сфері зайнятості та професійної діяльності – право на однакове ставлення до моряків та їх колег-моряків, які виконують

таку ж роботу, незалежно від раси, релігії, національного походження, статі або політичних поглядів.

У чотирьох розділах MLC детально описані зобов'язання урядів і судновласників які стосуються мінімальних вимог до моряків для роботи на судні, умови праці та проживання, умови для відпочинку, харчування, охорони здоров'я, медичного обслуговування, соціального захисту і соціального забезпечення [55].

Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (СОЛАС) була прийнята 1 листопада 1974 року та набула чинності 25 травня 1980 року. Ця конвенція вважається найважливішою з усіх міжнародних угод щодо безпеки торгових суден.

Перша версія була прийнята в 1914 році після катастрофи на пасажирському лайнері «Титанік», друга – в 1929 році, третя – в 1948 році і четверта – в 1960 році; версія 1974 року включає процедуру мовчазного прийняття, яка передбачає, що узгоджена кількість сторін повинна заперечити проти запропонованих поправок до певної дати. Якщо до цієї дати узгоджена кількість держав-учасниць не заперечує проти запропонованих поправок, поправки набувають чинності в цей день. В результаті Конвенція 1974 року неодноразово поновлювалася і доповнювалася. Конвенція, яка по сьогоднішній день залишається чинною, іноді називається SOLAS (СОЛАС) 1974 року з поправками.

Держави прапора несуть відповідальність за те, щоб судна, які плавають під їхнім прапором, відповідали її вимогам, і Конвенція передбачає низку сертифікатів як доказ того, що все функціонує належним чином. Положення про контроль також дозволяють урядам Договірних держав інспектувати судна інших Договірних держав, якщо є чіткі підстави вважати, що судно та його обладнання суттєво не відповідають вимогам Конвенції – ця процедура відома як контроль з боку держави порту. Чинна Конвенція СОЛАС складається зі статей, що встановлюють загальні зобов'язання, процедуру внесення поправок тощо, а також додатку, що складається з 14 розділів [56].

4.3 Попередження виникнення пожеж на судах

Пожежі на судах завжди були викликом для мореплавців та інженерів. У зв'язку з постійним розвитком технологій вони не лише становлять загрозу для життя та майна, але й можуть мати серйозні екологічні наслідки та призвести до значних економічних втрат. У зв'язку з цим, розробка ефективних систем попередження виникнення пожеж на судах має велике значення для безпеки мореплавства та охорони навколишнього середовища.

Для попередження пожеж на судах було розроблено ряд процедур та систем, які опираються на вимоги Конвенції «СОЛАС-74» та міжнародні стандарти безпеки на морських судах. Так, системи пожежогасіння повинні бути завжди готові до реагування на ризик та мати відповідальну особу за її активацію. У випадку загальної тривоги чи перевезення вогнебезпечних вантажів, водопожежна система повинна мати робочий тиск, а резервні насоси повинні бути готовими до роботи. Також важливо контролювати запірні пристрої, систему вентиляції та системи пожежної сигналізації. Кожен член екіпажу несе відповідальність за дотримання протипожежних заходів, щоб запобігти загорянню вантажу чи приміщень. Куріння дозволяється лише у визначених місцях. Особливу увагу приділяють безпеці в машинному відділенні через наявність пального та мастильних речовин [57, с. 23-24].

Основними заходами попередження виникнення пожеж на судах є:

- заборона на будь-які витіки палива з паливних труб, форсунок та його накопичення в піддонах, під котлом або в топці.
- важливість слідкування за станом обмуровки топки котла, обшивки та ізоляції котла.
- заборона внесення в котельне відділення легкозаймистих рідин з температурою спалаху нижче 28 °С.
- систематична перевірка працездатності всіх засобів гасіння пожежі в котельному відділенні не рідше одного разу на місяць та перед кожним виходом в рейс [58, с. 203].

4.4 Призначення та зміст Міжнародної Конвенції щодо контролю суднових баластних вод і осадів та управління ними 2004 року

Міжнародна Конвенція щодо контролю суднових баластних вод і осадів та управління ними 2004 року, відома також як Конвенція BWM (Ballast Water Management Convention), призначена для мінімізації розповсюдження шкідливих водних організмів та патогенів через баластні води, які використовуються суднами для забезпечення стабільності під час плавання. Основна мета конвенції – захист морського середовища від введення іноземних видів і мікроорганізмів через баластні води, що можуть завдати шкоди біорізноманіттю та екосистемам.

Конвенція BWM складається з 16 розділів, які охоплюють різні аспекти контролю баластних вод та управління ними. Перший розділ включає в себе загальні положення та визначає терміни та визначення, які використовуються в конвенції, та надає загальний опис її цілей. Другий розділ визначає область застосування конвенції та повноваження держав-учасниць. Третій розділ встановлює вимоги до суден щодо управління баластними водами. Четвертий розділ встановлює стандарти та процедури для ефективного управління баластними водами. П'ятий розділ визначає стандарти сертифікації та дозволів щодо баластних вод. Шостий розділ регламентує контроль, інспекції та заходи забезпечення виконання вимог конвенції, у той час як сьомий розділ визначає процедури покарання у разі порушення вимог конвенції. Восьмий розділ встановлює механізми міжнародного контролю та співробітництва для виконання конвенції. Дев'ятий регламентує заходи для попередження, припинення та мінімізації забруднення баластними водами. Десятий розділ задає вимоги щодо національних заходів та координування з метою виконання конвенції, у той час як одинадцятий розділ обговорює наукові та технічні аспекти, пов'язані з управлінням баластними водами. Дванадцятий розділ регламентує технічну допомогу та проведення перевірок для виконання конвенції, тринадцятий обговорює міжнародне співробітництво та

координацію для виконання конвенції. Чотирнадцятий розділ встановлює механізми фінансування та переглядів для забезпечення ефективного виконання конвенції, п'ятнадцятий регламентує процедури підписання, ратифікації, прийняття, схвалення та приєднання до конвенції. Останній шістнадцятий розділ визначає прикінцеві положення, включаючи процедури зміни та виходу з конвенції [59].

Основні положення Конвенції BWM включають вимоги щодо: огляду та затвердження систем управління баластними водами (БВ): Судна повинні мати встановлені та схвалені системи управління баластними водами, які дозволяють ефективно контролювати і обробляти баластні води перед їх виливанням у море; стандартів очищення баластних вод: Конвенція встановлює мінімальні стандарти для очищення баластних вод перед їх виливанням у море з метою забезпечення ефективного видалення шкідливих організмів та патогенів; моніторингу та звітності: Конвенція передбачає систему моніторингу та звітності для суден, які використовують баластні води, з метою визначення відповідності вимогам Конвенції; контролю та інспекцій: Країни-учасниці мають право проводити контроль та інспекції суден, щоб переконатися, що вони дотримуються вимог Конвенції; попередження розповсюдження інвазивних видів: Конвенція має на меті попередження введення та розповсюдження інвазивних видів через баластні води.

Отже, Міжнародна Конвенція щодо контролю суднових баластних вод і осадів та управління ними 2004 року є ключовим інструментом у боротьбі з введенням іноземних видів у морські екосистеми через баластні води та сприяє збереженню морського біорізноманіття.

ВИСНОВКИ

Дослідження принципів оптимізації діяльності стивідорних підприємств показало, що застосування таких методів та стратегій як: автоматизація процесів, впровадження сучасних технологій, вдосконалення логістичних систем, оптимізація фінансових процесів, підвищення рівня кваліфікації персоналу та вдосконалення управлінської системи, будуть підвищувати виробничо-фінансовий потенціал компаній та сприятимуть їхньому подальшому розвитку.

При розгляданні теоретичних основ у напрямку покращення концепцій управління адаптацією стивідорних підприємств було виявлено, що в умовах конкурентного середовища та постійного виникнення різноманітних ризиків найбільш ефективними структурами управління для стивідорних підприємств є матричні структури адаптивного управління та використання більш складних наукових методів адаптацій.

Визначення основних критеріїв для забезпечення економічної стійкості стивідорних компаній показало, що використання стратегій консолідації, злиття та поглинання, врахування економічних ризиків, валютних коливань та рівня інфляції, впровадження інноваційних технологій, врахування поточної тарифної політики, підвищення рівня кваліфікації персоналу, зосередження на розвитку стратегічної інфраструктури, створення комфортних умов для інвестування приватними компаніями та співпраця з іншими портовими організаціями на зовнішніх ринках будуть найбільш гарними рішеннями для вдалого економічного існування стивідорного бізнесу в Україні.

При аналізі економічної стійкості функціонування торгових портів України було виявлено необхідність забезпечення постійного функціонування «Українського коридору», оскільки можливість подальшого експорту через морські порти Великої Одеси та Дунайські порти допоможе зберегти тенденцію до підвищення обсягів перевалки вантажів та дозволить

українським експортерам знизити логістичні витрати, що позитивно вплине на їх фінансові та виробничі показники.

Дослідження методів адаптацій стивідорних підприємств до змін на прикладі компаній «Danube Logistics Group» та ТОВ «ДП ВОРЛД ТІС ПІВДЕННИЙ» показало, що найкращими способами адаптацій, що дали змогу компаніям вдало працювати по сьогоднішній день, були: швидке реагування компаній на події в країні та світі, своєчасне їх вирішення, вдале оперування власними коштами та доходами від операційної діяльності та оперативне створення стратегічного плану для попередження настання кризових ситуацій.

Проведений аналіз функціонування тимчасового українського морського коридору показав, що питання його подальшого функціонування має високу пріоритетність серед інших задач держави та сприятиме не лише розвитку галузі та покращенню економіки країни, але й допоможе країнам зі сталим розвитком у подоланні продовольчої кризи.

У ході роботи було виявлено, що функціонування морських торгових портів відіграє ключову роль у забезпеченні економічної та соціальної безпеки країни, стимулюючи експорт та імпорт товарів, ріст інвестицій, покращення рівня освіти та професійної підготовки, створюючи робочі місця, генеруючи доходи для місцевих економік, а також сприяючи розвитку місцевих громад та культурного обміну.

Оцінка економічного стану стивідорного підприємства ДП МТП «Південний» показала, що в умовах війни керівництво виявило високий рівень готовності до змін та завдяки оперативним заходам компанія змогла адаптуватися до нових умов та забезпечити безперебійну роботу. Показники діяльності підприємства мають тенденцію до зростання, що свідчить про високий професіоналізм керівництва та працівників порту. Основними вказівками щодо покращення функціонування компанії були: зосередження на оптимізації внутрішніх процесів та ефективному управлінні ресурсами, впровадження інвестицій в технологічні інновації та модернізацію обладнання, навчання та підвищення кваліфікації працівників, впровадження

систем мотивації та стимулювання праці, раціоналізація робочих процесів, розширення клієнтської бази, розвиток нових ринків збуту та пошук додаткових джерел доходу, впровадження системи Just-in-Time, пошук нових джерел постачання матеріалів за більш вигідними умовами, вдосконалення системи обліку та контролю за використанням матеріальних ресурсів, розробка плану модернізації та ремонту обладнання, впровадження нових методів управління амортизаційними витратами та програм з енергоефективності, створення ефективної системи моніторингу та контролю за станом обладнання для своєчасного виявлення потреб у ремонті та підтримці, розширення причалів, модернізація обладнання, підвищення ефективності роботи портових систем, просування порту на міжнародному ринку, розроблення стратегій залучення нових клієнтів, розширення географії вантажних потоків, створення ефективних партнерських відносин з логістичними компаніями та перевізниками та вдосконалення сервісів та послуг, що надаються у порту, для привертання нових клієнтів та збільшення обсягів вантажопотоку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Що таке стивідор і чим він займається?/ What is a Stevedore and What Do They Do? URL: <https://www.atsinc.com/blog/what-is-a-stevedore> (дата звернення: 13.05.2024 р)
2. Що таке стивідорні послуги?/ What are stevedoring services? URL: <https://www.suiscagroup.com/en/noticias/what-are-stevedoring-services/> (дата звернення: 13.05.2024 р)
3. Проект плану відновлення України, матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури», липень 2022. С. 57- 58. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (дата звернення: 13.05.2024 р)
4. Технологія блокчейн та її роль в екосистемі Bitcoin. URL: https://lb.ua/economics/2023/04/13/550425_tehnologiya_blokcheyn_ii_rol.html (дата звернення: 13.05.2024 р)
5. Національний стандарт України: ДСТУ ISO 9001:2015 (ISO 9001:2015, IDT). Системи управління якістю, Вимоги. Видання офіційне, Київ, ДП «УкрНДНЦ», 2016. URL: <https://khoda.gov.ua/image/catalog/files/%209001.pdf> (дата звернення: 13.05.2024 р)
6. Модель системи управління якістю, заснованої на процесах. URL: <https://www.zdcsms.zp.ua/iso-9001/> (дата звернення: 13.05.2024 р)
7. Закон України «Про морські порти України» № 406-VII із змінами від 04.07.2013 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 13.05.2024 р)
8. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р, Київ: «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text> (дата звернення: 13.05.2024 р)

9. Журнал: «Економічні інновації» 2018 р. Випуск 67: «Structural Adaptation Mechanisms of the Stevedor Activity Management system». С. 88-99. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/503240> (дата звернення: 13.05.2024 р)
10. Управління морським портом/ Вільскій Г.Б. та ін. Одеса «Фенікс», 2010 р. С. 428. URL: <https://c.twirpx.link/file/1088212/> (дата звернення: 13.05.2024 р)
11. Адаптивне управління підприємством в умовах невизначеності. Пугачевська К.Й., Лисенко Е.Р., науковий журнал «Молодий вчений», вип. № 9 (97), 2021. С. 159. URL: <https://molodyivchenyi.ua/index.php/journal/article/view/2236/2220> (дата звернення: 13.05.2024 р)
12. Матрична організаційна структура. URL: <https://ahaslides.com/uk/blog/matrix-organizational-structure/> (дата звернення: 13.05.2024 р)
13. Крук Ю.Ю: «Методи адаптивного управління в діяльності оператора портового терміналу». С. 68 - 74. URL: https://onmu.org.ua/spec_rada/Kruk/dis.pdf (дата звернення: 13.05.2024 р)
14. Невмержицький Я. Фінансовий ризик та дивідендна політика підприємства. Ринок цінних паперів в Україні. 2006. № 5-6. URL: <http://securities.usmdi.org/?p=22&n%20=29&s=280> (дата звернення: 13.05.2024 р)
15. Вінницький П.А., Шокало О.Ю. Управління фінансовими ризиками підприємства. Економічний простір. 2010. № 42. С. 168-173.
16. Бойко М. О. Ідентифікація і побудова класифікації загроз економічної безпеки підприємств портової галузі. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2015, № 1 (50). С. 63-81.
17. Oneshko S., Ilchenko S. Financial monitoring of the port industry companies on the basis of risk-oriented approach. Investment Management and Financial Innovations. 2017. Volume 14, Issue № 1, pp. 191-199. URL: https://www.researchgate.net/publication/317021477_Financial_monitoring_of_the

[port industry companies on the basis of risk-oriented approach](#) (дата звернення: 13.05.2024 р)

18. Онешко С.В. Особливості побудови системи управління економічною безпекою в портовій діяльності. Проблеми розвитку транспорту і логістики: матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції, 26-28 квітня 2017. Одеса. С. 257-259.

19. What is financial risk management? Strategies to protect your business. URL: <https://www.invensis.net/blog/what-is-financial-risk-management> (дата звернення: 13.05.2024 р)

20. Колективна Монографія. Міжнародні економічні відносини та національна економічна діяльність: сучасний стан, проблеми та тенденції розвитку. Полтава 2021. Розділ 3.4. С. 105-112. URL: https://rep.btsau.edu.ua/bitstream/BN AU/6502/1/International_economic_relations.pdf (дата звернення: 13.05.2024 р)

21. Таврійський науковий вісник. Серія: Економіка. Випуск 11, 2022 рік. Перспективи впровадження цифрових технологій у процеси управління операційною безпекою морських портів. С.76 – 85. URL: <http://tnv-econom.ksauniv.ks.ua/index.php/journal/article/view/234/228> (дата звернення: 13.05.2024 р)

22. Термінологічний словник з питань запобігання та протидії легалізації (відмиванню) доходів, одержаних злочинним шляхом, фінансуванню тероризму, фінансуванню розповсюдження зброї масового знищення та корупції / А. Г. Чубенко, М. В. Лошицький, Д. М. Павлов, С. С. Бичкова, О. С. Юнін. Київ: Ваіте, 2018. С. 112. URL: https://finmonitoring.in.ua/wpcontent/uploads/2018/12/terminologichnij_-_slovník_finmonitoring.pdf (дата звернення: 13.05.2024 р)

23. Міністерство Відновлення України. Юрій Литвин: У 2023 році вантажообіг через порти Дунаю став рекордним – понад 29 мільйонів тонн. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35124.html> (дата звернення: 13.05.2024 р)

24. Безпечний коридор: Як зараз працює український експорт через порти. URL: <https://gmcenter/en/posts/safe-corridor-how-ukrainian-exports-through-ports-work-now/> (дата звернення: 13.05.2024 р)
25. Українським морським коридором пройшло найбільше судно від початку його роботи. URL: <https://cfts.org.ua/news/2024/04/01/ukranskim-morskim-koridorom-proyshlo-naybilshe-sudno-vid-pochatku-yogo-roboti-78708> (дата звернення: 13.05.2024 р)
26. В порту «Південний» оброблено 14 млн. тонн вантажів за 6 місяців. URL: <https://cfts.org.ua/news/2024/04/01/v-portu-pivdenniy-obrobleno-14-mln-tonn-vantazhiv-za-6-misyatsiv-78716> (дата звернення: 13.05.2024 р)
27. Danube Logistics Group. Офіційний веб-сайт. URL: <https://danublg.com/> (дата звернення: 13.05.2024 р)
28. Іван Ніякий: Danube Logistics Group вже наближається до лідируючих позицій по об'ємам перевалки в Рені. URL: <https://elevatorist.com/interview/107-ivan-niyakiy-danube-logistics-group-vje-nablijayetsya-do-lidiruyuchih-pozitsiy-po-obyemam-perevalki-v-reni> (дата звернення: 13.05.2024 р)
29. Фінансова звітність за 2023 рік ТОВ «ДП ВОРЛД ТІС ПІВДЕННИЙ». URL: <https://www.dpworld.com/ukraine//media/project/dpwwg-enant/africa/ukraine/media-les/pdf-load-reports/tis-zvit-signed-2023.pdf?rev=1&hash=C90A7F1C8D7D45AE9650510A3D880761> (дата звернення: 13.05.2024 р)
30. UNCTAD brief 2022: Global Impact of war in Ukraine on food, energy and finance systems. URL: https://news.un.org/pages/wp-content/uploads/2022/04/UN-GCRG-Brief-1.pdf?utm_source=United+Nations&utm_medium=Brief&utm_campaign=Global+Crisis+Response (дата звернення: 13.05.2024 р)
31. UNCTAD Commodities Development Report 2023: Inclusive Diversification and Energy Transition. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/ditccom2023d2_en.pdf (дата звернення: 13.05.2024 р)

32. З Великої Одеси вийшов перший цього року зерновоз з гуманітарним зерном для Африки. URL: <https://usionline.com/z-velykoi-odesy-vyjshov-pershyj-tsoho-roku-zernovoz-z-humanitarnym-zernom-dlia-afryky-foto/> (дата звернення: 13.05.2024 р)

33. Міністерство відновлення. Grain From Ukraine: балкер VALSAMITIS доставить 25 тисяч тонн української пшениці до Кенії та 5 тисяч тонн до Ефіопії. URL: <https://mtu.gov.ua/news/34045.html> (дата звернення: 13.05.2024 р)

34. З чорноморських портів України вже вийшло понад тисячу торгових суден. URL: <https://zn.ua/ukr/ECONOMICS/z-chornomorskikh-portiv-ukrajini-vzhe-vijshlo-ponad-tisjachu-torhovikh-suden-brink.html> (дата звернення: 13.05.2024 р)

35. В порту «Південний» оброблено 14 млн. тонн вантажів за 6 місяців. URL: https://cfts.org.ua/news/2024/04/01/v_portu_pivdenniy_obrobleno_14 mln tonn vantazhiv za 6 misyatsiv_78716 (дата звернення: 13.05.2024 р)

36. Forbes Ukraine: Зміцнення ППО, фактор Дунаю та власний коридор замість «зернового». Як Україні вдалося не лише «вибороти» морську галузь із лещат війни, а й відкрити порти для імпорту. Розповідає логіст Іван Ніякий. URL: <https://forbes.ua/money/zmitsnennya-ppo-faktor-dunayu-ta-vlasniy-koridor-zamist-zernovogo-yak-ukraini-ne-lishe-vdalosya-viboroti-morsku-galuz-z-le-shchat-viyni-a-y-vidkriti-porti-dlya-importu-rozpovidae-logist-ivan-niyakiy-27122023-18163> (дата звернення: 13.05.2024 р)

37. Латкіна С. А., Елль М. П. Проблеми оптимізації організаційних процесів портової діяльності в Україні. Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії, 2016. Вип. 3(03). С. 92–95.

38. Рожков В.О. Підходи до визначення сутності поняття економічної безпеки. Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського, 2016. 480 с.

39. Гуренко А. В., Щеникова Е. В., Євсік М. С. Дослідження сучасного потенціалу морегосподарського комплексу України. Вісник Приазовського технічного університету, 2017. Вип. 33. С. 218-224.
40. Кравчук Н.Я., Колісник О.Я., Мелих О.Ю. Фінансова безпека: Навчально-методичний посібник. Тернопіль: Вектор, 2010. 277 с.
41. Сидорчук О.Г. Теоретичні основи визначення соціальної безпеки та формування умов її досягнення // Економічна теорія та публічна політика: цикл конференцій «Людвіг фон Мізес і сучасні суспільства»: зб. наук. пр. /за наук. ред. М.З. Буника, І.Б. Кіянки. Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2014. 224 с.
42. Зеркалов Д.В., Арламов О.Ю. Соціальні проблеми сталого розвитку: монографія. К.: Основи, 2013. 562 с.
43. Козаченко Г.В., Пономарьов В.П., Ляшенко О.М. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення : монографія. К.: Лібра, 2003. 280 с.
44. Бойко О.В., Башинська М.І., Горбаченко С.А. Перспективи використання концесії у сфері портового господарства. Причорноморські економічні студії, 2016. Вип. 8. С. 45–49.
45. Стовба Т.А., Іванова А.Є. Морські порти як полюси економічного розвитку прилеглих територій. Перспективи розвитку територій: теорія і практика: матеріали IV всеукраїнської наук.-практ. конф. здобувачів вищої освіти і молодих учених, м. Харків, 19 20 листопада 2020 р. Харків, 2020. С. 156–159.
46. 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.
47. Офіційний сайт ДП МТП «Південний». URL: <https://www.port-yuzhny.com.ua/> (дата звернення: 13.05.2024 р)

48. Фінансова звітність ДП МТП «Південний» за 2022 рік. URL: https://clarity-project.info/edr/04704790/finances?current_year=2022 (дата звернення: 13.05.2024 р)
49. Фінансова звітність ДП МТП «Південний» за 2023 рік. URL: https://clarity-project.info/edr/04704790/finances?current_year=2023 (дата звернення: 13.05.2024 р)
50. Поняття про ризик. Класифікація ризиків. URL: https://moodle.znu.edu.ua/pluginfile.php?file=/631279/mod_resource/content/1/D0%A2%D0%B5%D0%BC%D0%B0%201.pdf (дата звернення: 13.05.2024 р)
51. Водний Транспорт: Збірник наукових праць. Випуск 1 (37). 2023. Мельник О.М. Актуальні проблеми безпеки морського транспорту. Тенденції, ризики та стратегії врегулювання. С. 116 – 126. URL: <https://vt.duit.in.ua/index.php/home/article/view/260/217> (дата звернення: 13.05.2024 р)
52. Maritime Labour Convention. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Maritime_Labour_Convention (дата звернення: 13.05.2024 р)
53. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Convention>. (дата звернення: 13.05.2024 р)
54. Maritime Labour Convention. URL: <https://www.itfseafarers.org/en/your-rights/maritime-labour-convention#:~:text=The%20International%20Labour%20Organization's%20Maritime,should%20expect%20as%20a%20seafarer> (дата звернення: 13.05.2024 р)
55. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (дата звернення: 13.05.2024 р)
56. Бажак О.В., Урум Н.С., Іваненко В.М., Федунів В.М. Забезпечення протипожежної безпеки на морському транспорті. С. 22- 30. URL: <https://vt.duit.in.ua/index.php/home/article/download/185/147> (дата звернення: 13.05.2024 р)

57. Яким Р.С. Безпека і охорона на морі : навч. посіб. Львів: Видавництво «Бескид Біт», 2005. 304 с.

58. Міжнародна Конвенція про контроль суднового водяного баласту й осадів та поводження з ними 2004 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU04342> (дата звернення: 13.05.2024 р)

АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота на тему «Стивідорний бізнес в забезпеченні продовольчої безпеки в світі» на здобуття освітньо-кваліфікаційного рівня бакалавр.

В першому розділі було розглянуто теоретичні основи стратегічного управління стивідорними підприємствами для забезпечення оптимізації їх виробничо-фінансового стану, досліджено концепції механізмів управління адаптацією та визначено основні критерії забезпечення економічної стійкості для стивідорного бізнесу.

В другому розділі було проаналізовано фактори впливу на економічну стійкість торгових портів, досліджено методи адаптації стивідорних компаній до змін та проаналізовано діяльність тимчасового Українського морського коридору для забезпечення продовольчої безпеки в світі.

В третьому розділі було обґрунтовано функціонування морських торгових портів в забезпеченні економічної та соціальної безпеки та оцінено економічний стан стивідорного підприємства ДП МТП «Південний».

В ході даної кваліфікаційної роботи були виявлені результати, які вказують на можливість покращення ефективності діяльності стивідорних компаній в Україні шляхом застосування якісних стратегій адаптивного управління та стратегічного планування, отримані результати можуть використовуватись у науково-дослідницькій роботі здобувачів вищої освіти.

Ключові слова: стивідорна компанія, оптимізація виробничо-фінансового стану, адаптація, механізми управління, економічна стійкість, морські торгові порти, продовольча безпека, соціальна безпека.