

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
ФАКУЛЬТЕТ МОРСЬКОГО ПРАВА ТА МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра «Менеджменту та економіки
морського транспорту»

Андрієвська Діана Дмитрівна

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА
НА ТЕМУ:
ОБҐРУНТУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ОПЕРАТОРСЬКОЇ ТА
ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ПОРТОВІЙ СФЕРІ

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

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

Науковий керівник

д.е.н., професор

Сенько О.В

Здобувач вищої освіти _____

Науковий керівник _____

Завідуючий кафедрою _____

Нормоконтроль _____

Одеса 2021

ЗАВДАННЯ

На розробку кваліфікаційної роботи магістра

за темою:

**«ОБҐРУНТУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ОПЕРАТОРСЬКОЇ ТА
ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ПОРТОВІЙ СФЕРІ»**

	Зміст окремих частин дослідження	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета дослідження: аналіз інноваційних технологій та їх розробка та впровадження у портову сферу з метою підвищення ефективності та швидкості обробки судна в порту.	11.09.21	11.09.21
2	Об'єкт дослідження: інноваційні процеси, які виникають на підприємствах морського транспорту.	11.09.21	11.09.21
3	Предмет дослідження: економічна раціональність впровадження інноваційних технологій для портового розвитку.	11.09.21	11.09.21
4	ВСТУП	17.09.21	17.09.21
5	РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНИ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ПОРТОВОЇ СФЕРИ	2.10.21	2.10.21
6	РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ПОРТОВОЇ СФЕРИ, АНАЛІЗ ТА НАПРЯМИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ	7.11.21	7.10.21

7	РОЗДІЛ 3. ОБҐРУНТУВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ КОМПАНІЙ – ОПЕРАТОРІВ У ПОРТОВОЇ СФЕРІ	5.12.21	5.12.21
8	ВИСНОВКИ	8.12.21	8.12.21
9	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	8.12.21	8.12.21
10	АНОТАЦІЯ	8.12.21	8.12.21
11	Формування ілюстративного матеріалу	10.12.21	10.12.21
12	Відгук керівника	13.12.21	13.12.21
13	Рецензування	14.12.21	14.12.21
14	Дата захисту	23.12.21	23.12.21

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедри

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ПОРТОВОЇ СФЕРИ.....	8
1.1. Теоретичні засади ефективної операторської діяльності.....	8
1.2. Механізм та інструмент ефективного функціонування компаній-операторів	18
1.3. Особливості інноваційних підходів у портовій сфері.....	23
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ПОРТОВОЇ СФЕРИ, АНАЛІЗ ТА НАПРЯМИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ.....	43
2.1. Аналіз діяльності світових компаній-операторів.....	43
2.2. Інновації портової сфери, світовий досвід та тенденції.....	51
2.3. Український ринок портових послуг, операторство та інновації.....	60
РОЗДІЛ 3. ОБГРУНТУВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ КОМПАНІЙ-ОПЕРАТОРІВ У ПОРТОВІЙ СФЕРІ.....	73
3.1. Міжнародна операторська діяльність на прикладі компанії DP WORLD.....	73
3.2. Обґрунтування функціонування операторів – стивідорів у національному сегменті морського транспорту.....	83

3.3. Розрахунок економічної ефективності операторської та інноваційної діяльності портової сфери на прикладі DP WORLD.....	92
ВИСНОВКИ.....	109
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	112

ВСТУП

Актуальність теми кваліфікаційної роботи. У наш час інновації відіграють важливу роль у підвищенні конкурентоспроможності організацій. Портові оператори не виняток, Інноваційні технології, завдяки яким підвищується економічна ефективність обробки суден у портах, також впливають на прибуток порту та зростання економіки країни. Це, в свою чергу, є визначальним фактором в ціноутворенні на перевезення вантажу та інших товарів і послуг морем, а також впливає на діяльність суб'єктів, чиє виробництво залежить від поставки вантажів.

Метою кваліфікаційної роботи є аналіз інноваційних технологій та їх розробка та впровадження у портову сферу з метою підвищення ефективності та швидкості обробки судна в порту. Основними задачами дипломної роботи:

1. Визначити та проаналізувати сутність поняття «інновації» та особливості інноваційного процесу на морському транспорті;
2. Оцінити сучасний стан та тенденції розвитку портової структури та світовий досвід розвитку інноваційних технологій у портовій сфері;
3. Провести аналіз проблем модернізації портового обладнання;
4. Розглянути сутність та переваги використання інновацій як джерела ефективності та підвищення прибутку порту;
5. Розрахувати економічні показники вантажообігу порту Південний після початку співпраці зі світовим портовим оператором DP WORLD;

Об'єктом дослідження кваліфікаційної роботи є інноваційні процеси, які виникають на підприємствах морського транспорту.

Предметом дослідження кваліфікаційної роботи є економічна раціональність впровадження інноваційних технологій для портового розвитку.

Методами дослідження є методична і теоретична база проведеного дослідження є сукупність підходів до наукового дослідження, наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених, присвячені питанням розвитку морських перевезень. У роботі використані історико-логічний метод при розгляді історії

виникнення перших форм інноваційних технологій судноплавства; метод аналізу-синтезу при оцінці економічного ефекту від впровадження інноваційних технологій на морському транспорті; емпіричний метод при дослідженні переваг и недоліків від використання інноваційних технологій; розрахунково-аналітичний і математичний методи при розрахунках економічної доцільності заміни традиційних методів роботи порту; порівняльний метод при оцінці та порівнянні отриманих при розрахунках результатів.

Елементи наукової новизни дослідження полягають в розробці теоретичних положень і науково-практичних рекомендацій щодо удосконалення портової інфраструктури у портах України.

Практична значущість даної кваліфікаційної магістерської роботи полягає у виробленні пропозицій спеціалістам, які забезпечують ефективне управління портами України, використання сучасних методів щодо збільшення ефективності роботи порту та підвищення конкурентоспроможності стивідорних компаній в цілому на світовому ринку портових послуг. В цій роботі розглядаються варіанти для покращення портової системи України.

Апробація результатів роботи. Основні результати кваліфікаційної роботи розглядались на засіданні кафедри менеджменту та економіки морського транспорту та опубліковано тези:

Український ринок портових послуг, операторство та інновації. Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики : матеріали Міжнародної студентської науково- практичної конференції, 25-26 листопада 2021 року, Одеса: ВидатІнформ НУ«ОМА», 2021.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ПОРТОВОЇ СФЕРИ

1.1. Теоретичні засади ефективності операторської діяльності

Розвиток сучасної економіки характеризується високими темпами зростання міжнародної торгівлі і як наслідок високим попитом на транспортні послуги. Найбільша частина всього вантажообігу припадає на морський транспорт, так як він має ряд переваг перед іншими видами транспорту, які полягають в тому, що морський транспорт дозволяє збільшити дальність транспортування більшої кількості вантажів при відносно невеликих витратах. Морський транспорт в світі є одним з провідних видів транспортування.

Близько 85% світового товарообігу припадає саме на морський транспорт. Такому активному розвитку морського транспорту в другій половині XX ст. сприяло зростання залежності більшості високорозвинених країн від закордонної поставки палива і сировини, а також від збуту власної продукції. Зв'язки з цим, 80% морських перевезень є міжнародними і тільки 20% - каботажних (між портами однієї країни).

На сьогоднішній час світовий торговельний флот налічує близько 80 тис. морських суден, що працюють під прапорами близько 160 держав. Найбільший по тоннажу флот мають дві невеликі країни, що розвиваються: Панама і Ліберія. Це пояснюється тим, що судна під прапором цих країн мають пільги у вигляді зменшеного оподаткування, дешевої робочої сили і т.п. .. Свій прапор «продають» також Кіпр, Багамські острови, Маршаллові острови,

Мальта, Вануату та деякі інші держави. Великий торговий флот мають Японія, Норвегія, США, Греція, Росія, Китай.

На початок 2020 року світовий флот налічував в цілому 98 140 торговельних суден валовою місткістю 100 бр.-рег. т і більше, що еквівалентно провізної здатності 2,06 млрд т дедвейту. У 2019 світовий торговельний флот виріс на 4,1% - найвищий показник зростання за період з 2014 року, який, правда, нижче рівнів 2004-2012 років. Географію морського транспорту визначає мережу морських портів. Основним показником роботи порту є його вантажообіг [2].

Найбільшими вважаються морські порти, що приймають понад 50 млн т вантажів щорічно. Є порти універсальні, що працюють з різними вантажами, і спеціалізовані, які орієнтовані на один товар.

За своєю структурою, морські порти є складним логістичним комплексом інженерних споруд і пристроїв, розташованих на прибережних територіях.

Саме тому при здійсненні експортно-імпортних операцій сектор міжнародних морських перевезень є найбільш швидко зростаючим, разом з яким також динамічно розвивається міжнародний ринок стивідорних послуг.

До змін традиційного укладу портової галузі призвів цілий комплекс демографічних, технологічних і екологічних факторів, які впливають на повсякденну діяльність і формують ряд важливих тенденцій. Оскільки адміністрація порту, портові оператори, регулятори та інші стейкхолдери є важливими ланками в ланцюжку створення цінності в порте, їм необхідно розуміти, які зміни можуть відбутися і якими будуть їхні наслідки.

Торгові шляхи, конкурентна позиція гравців, екосистеми і розподіл вантажопотоків постануть перед нами в зовсім іншому незвичному сьогодні

вигляді. Це означає, що всім варто приготуватися до розробки нових стратегій і бізнес-практик [2].

Безумовно важливе значення в організації якісної доставки вантажу займає розвиток морських портів по всьому світу і надання якісного і швидкого обслуговування суден. Важливу роль в забезпеченні обробки вантажу в портах займає оператор морського порту (стивидор).

Міжнародний ринок стивідорних послуг являє собою сукупність національних морських торговельних портів, які обслуговують перевезку вантажів в рамках міжнародної торгівлі і активно конкурують між собою.

Стивідорну діяльність морського порту характеризують два основні показники: пропускна здатність і вантажообіг порту. Ці показники є ключовим фактором у визначенні основних географічних напрямків міжнародних морських перевезень. Тому вкрай важливо для організації і розвитку стивідорної діяльності визначити попит на її послуги.

Термін «стивідорна» визначає суть діяльності даного роду компаній, термін «портовий оператор» характеризує правовий статус експлуатації портового терміналу стивідорної компанії. Таким чином, в контексті даного дослідження «стивідорна компанія» і «портовий оператор» використовуються як синоніми [2].

Оператор морського порту (стивидор) - оператор морського терміналу - транспортна організація, що здійснює експлуатацію морського терміналу, операції з вантажами, в тому числі їх перевалку, зберігання, обслуговування суден, інших транспортних засобів та (або) обслуговування пасажирів.

Організаційна структура стивідорної компанії залежить від обсягів виконуваних ними робіт, від масштабів самих компаній, і від тих функцій, які вони виконують. Наглядно ми бачимо організаційну структуру порту на рисунку 1.1.



Рис. 1.1. Організаційна структура роботи порту

Джерело: [2]

Для стивідорних компаній (досить великих), характерною є така організаційна структура: на чолі компанії знаходиться Президент або Генеральний директор, у якого в підпорядкуванні директор з експлуатації та інформатики і директор з адміністративної та комерційної роботи. Директор з експлуатації та інформатики є безпосереднім керівником усього виробничого процесу стивідорної компанії.

Управління виробничим процесом директор з експлуатації здійснює через своїх заступників: заст. по технічній частині, заст. по експлуатації здійснює керівництво роботою терміналів стивідорної компанії за допомогою відповідальних за обробку певних типів суден, перевантажувальні процеси і складування вантажів здійснюється докерами.

З економічної точки зору, морський порт є комерційною структурою, яка здійснює підприємницьку діяльність на ринку стивідорних послуг в умовах жорсткої конкуренції. У сучасних умовах розвитку ринку стивідорних послуг

діяльність морського порту підрозділяється на основну та допоміжну. До складу основної діяльності потрапляють такі види послуг (дивись рис. 1.2.).

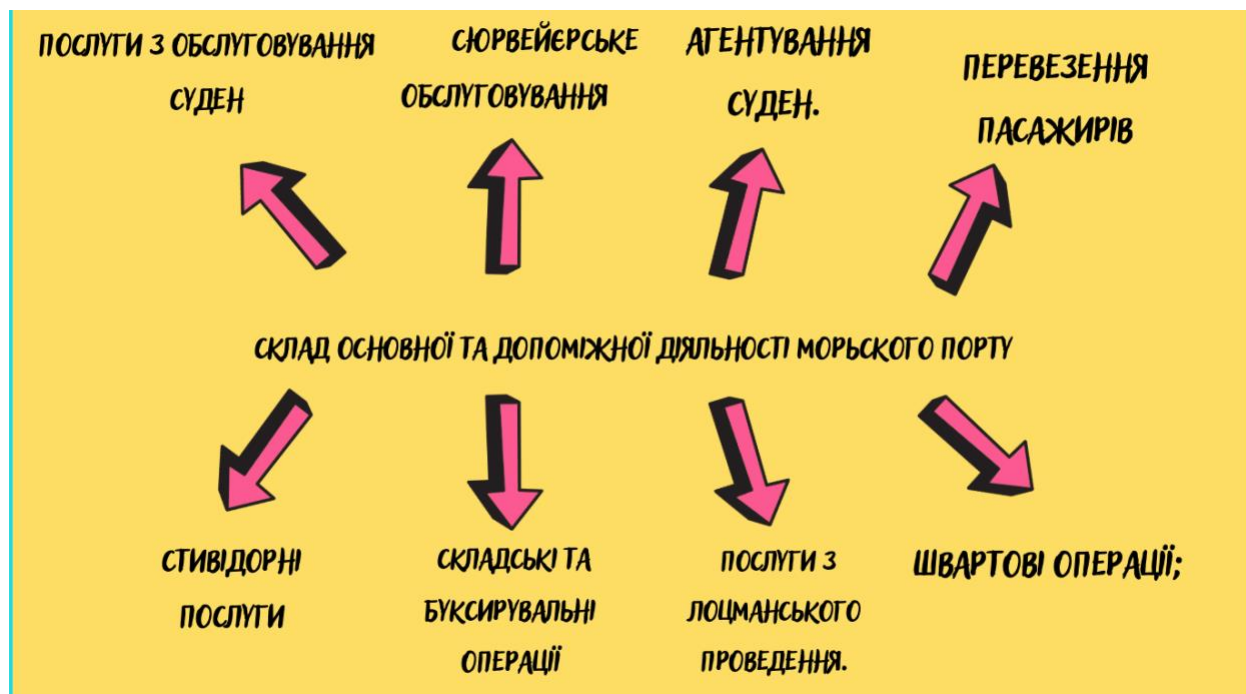


Рис 1.2. Склад основної та допоміжної діяльності морського порту

Джерело: складено автором за джерелами [4]

Таким чином, будучи предметом купівлі-продажу, стивідорні послуги мають основні властивості: невідчутність; мінливість якості; недовговічність; невіддільність; невідчужуваність; одночасність.

Невідчутність послуги означає, що її не можна відчуту, тобто побачити чи помацати, її можна оцінити після придбання, по тій корисності, яку вона принесла своєму одержувачу. Мінливість якості послуги пояснюється тим, що в процес надання стивідорних послуг залучено велику кількість людей і техніки через що виникає ризик нестабільного їх якості. Тому стивідорної компанії необхідно постійно стежити за якістю виконання послуги через системи контролю [4].

Недовговічність послуги визначається тим, що через їх невідчутності, стивідорні послуги не можна складувати, запасти на майбутнє або зберегти будь-яким іншим способом.

Зазвичай, коли попит на стивідорні послуги досить стабільний, це не викликає особливих труднощів у роботі компаній. Однак, коли на ринку спостерігається підвищений попит на даний вид послуг, то стивідорних компаній доводиться наймати додатковий персонал, продовжувати робочі години і задіяти додаткову техніку.

Невіддільність послуги від її виконавця говорить про те, що послуги надаються стивідорної компанією, є їх функціональною діяльністю, яку неможливо відокремити від джерела надання послуги, будь то чоловік або техніка.

Наступним властивістю, є невідчужуваними стивідорної послуги, визнається відсутність володіння нею. Так споживач, який набуває дану послугу, отримує тільки особистий доступ до послуги стивідорної компанії в тому обсязі і на такий період часу, які обумовлені в договорі. Скориставшись даною послугою, споживач задовольняє свої певні потреби, але при цьому не стає власником результату наданої послуги [4].

Остання властивість, одночасність виробництва та споживання стивідорної послуги, визначається тим, що через неможливість їх зберігання, вони звичайно надаються за умови негайного споживання, часто за участю або присутності споживача, який контролює процес і результат виконання даної послуги.

Як показує Рис. 1.3. стивідорні послуги класифікуються за 7 основними критеріями



Рис.1.3. Критерії класифікації стивідорних послуг

Джерело : складено автором за джерелами [4]

Як було сказано раніше, стивідорна компанія - це компанія, що займається навантаженням і розвантаженням товару в портах.

Це стосується всіх товарів, які переправляються морським транспортом.

За спеціалізацією стивідорні компанії можна розділити на наступні типи:

- універсальні компанії - обслуговують будь-які вантажі;
- спеціалізовані - обслуговують тільки певні вантажі (насіпні, лісові, контейнерні та т. Д.).

Щодо володіння перевантажним обладнанням розрізняють наступні компанії:

- мають власне обладнання;
- користуються орендованим обладнанням (наприклад, беруть в довгострокову або короткострокову оренду у адміністрації порту).

Класифікація стивідорних компаній бачимо на рисунку 1.4.



Рис. 1.4. Классификация стивидорных компаний

Джерело : складено автором за джерелами [3]

За характером зовнішньоекономічної діяльності стивідорні послуги поділяються на експортні, імпортні і транзитні, що визначає напрямок подальшого руху перевантаженої продукції.

Стивідорні компанії, що оперують портовими комплексами, і тому є портовими операторами, грають важливу роль у функціонуванні транспортної системи регіону і країни [2].

На сучасному етапі морські порти є комплексними транспортними вузлами, призначені для здійснення діяльності з перевантаження вантажів між

різними видами транспорту, тим самим граючи ключову роль в системі міжнародних морських перевезень. Поруч з морськими портами також створюються підприємства обробної промисловості та особливі економічні зони, що має важливе значення для національних економік. Все це обумовлює необхідність у визначенні правового режиму і статусу морських портів і способів їх регулювання на міжнародному рівні.

До методів міжнародного регулювання діяльності морських портів належать в першу чергу Міжнародне морське право, а також конвенції, схвалені такими міжнародними організаціями як Міжнародна Морська Організація (ІМО) та Міжнародна Організація Праці (МОП).

Міжнародне морське право є основним джерелом міжнародного регулювання ринку стивідорних послуг. Вперше правовий режим морських портів був закріплений в Женевській «Конвенції і статусі про міжнародному режимі морських портів», від 9 грудня 1923 року [3].

У всіх країнах правовий режим морських портів визначається національним законодавством.

Стивідорні компанії є невід'ємної частини життя і роботи морського та річкового порту, яка виконує наступні функції: підготовка до вантажно-розвантажувальних робіт (тобто наявність місць на складі, бригад вантажників, техніки з необхідною вантажопідйомністю і вантажозахоплювальними механізмами); планування розміщення вантажу на складі; вантажно-розвантажувальні роботи по прибуттю будь-якого виду транспорту в порт, з використанням кранів, навантажувачів, автовантажувачів і т.д .; каргопланірування і формування плану, з урахуванням поїздів і автотранспорту; організація обробки вантажів в митних зонах; охорона вантажу на території складу порту; ведення повного документообігу по всьому переміщенню вантажу для відправника і

одержувача вантажу, а також для адміністрації порту і митниці; усунення позаштатних ситуацій.

Виходячи з даних функції можна зробити висновок, що для прискорення роботи стивідорних компаній необхідно щоб більша частина функцій були автоматизовані. У зв'язку з цим компанії будуть працювати ефективніше і безпомилково, а отже, підвищитися пропускна здатність порту, а також його логістична і комерційна привабливо [1].

Участь портового оператора в логістичних системах ми можемо розглянути на рис.1.5.



Рис. 1.5. Участь портового оператора в логістичних системах

Джерело: [1]

Таким чином, можна сказати, що на сучасному етапі сектор стивідорних послуг набуває все більшої значущості як для національної, так і для світової економіки, будучи невід'ємною частиною міжнародних морських перевезень і надає безпосередній вплив на розвиток міжнародної торгівлі.

1.2. Механизм и инструментарий эффективного функционирования компаний-операторов.

Глобальні зміни у виробництві, пов'язані як з перетвореннями системного характеру, так і з науково-технічним прогресом, ставлять перед машинобудівними підприємствами велику кількість завдань, найбільш важливою є сталий розвиток підприємства. Компанії з розвиненим механізмом сталого розвитку досягають більш високих результатів. Основні деталі розвитку представлені на рисунку 1.6.



Рис. 1.6. Зміст механізму стійкого розвитку підприємств морського транспорту

Джерело : [9]

Розвиток сучасної економіки характеризується високими темпами зростання міжнародної торгівлі і як наслідок високим попитом на транспортні послуги.

У сучасних умовах зростання національної економіки неможливий без розвитку транспортної системи країни в цілому, і морських торгових портів зокрема, які є її ключовою ланкою. Морські порти є сектор економіки якому

необхідно постійно розвивається і пристосовується до нових тенденцій в світовій транспортній сфері та в системі міжнародних морських перевезень, з метою збереження конкурентних позицій на міжнародному ринку стивідорних послуг [9].

При здійсненні експортно-імпортних операцій сектор міжнародних морських перевезень є найбільш швидко зростаючим, разом з яким також динамічно розвивається міжнародний ринок стивідорних послуг.

Говорячи безпосередньо про тенденції в сфері морського транспорту, слід зазначити що протягом декількох декад відбувалися кардинальні зміни в даній сфері. По-перше, спостерігалися високі темпи зростання світового тоннажу судів. В умовах розвитку сучасної науки і технічного прогресу стали з'являтися нові типи спеціалізованих судів, як наприклад танкери і контейнеровози. Це також пов'язано з розвитком міжнародної торгівлі сировинними товарами серед яких нафта руда вугілля, і активної контейнеризацією морських перевезень.

Слід зазначити, що контейнеризація морських перевезень не тільки вплинула на створення спеціалізованого флоту, але також на створення спеціалізованих контейнерних терміналів в морських портах удосконалюючи взаємодію між різними видами транспорту в рамках мультимодальних перевезень.

У слідстві вищесказаного, варто відзначити, що саме стивідорна діяльність впливає на якість обробки судна в порту, тому впродовж тривалого часу ринок стивідорних послуг демонструє істотне зростання.

Як було сказано раніше, стивідорні послуги - це послуги по забезпеченню перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший, включаючи інші додаткові послуги зі зберігання, сертифікації, експедирування вантажів, що обумовлено специфікою діяльності окремих

стивідорних компаній. Під даними послугами також розуміються процеси вантажно-розвантажувальних робіт і укладання вантажу на судні [4].

Сам же собою ринок стивідорних послуг являє собою систему економічних відносин, які формуються між продавцем і покупцем в процесі надання послуг із забезпечення перевалки вантажів та інших супутніх послуг (транспортно-експедиторське обслуговування, зберігання вантажів і т.д.).

Даний ринок розвивається під впливом як внутрішніх, так і зовнішніх чинників (дивиться на рис. 1.7.).



Рис.1.7. Зовнішні фактори, що впливають на розвиток стивідорної компанії

Джерело : складено автором за джерелами [3]

Сталий розвиток підприємства - це безперервна зміна виробничо-господарської і соціально-економічної систем, яке призводить до нового стану, що забезпечує досягнення ключових показників діяльності. Під стійким

розвитком компанії будемо розуміти здатність підприємства адаптуватися до впливу факторів зовнішнього і / або внутрішнього середовища, що дозволить в довгостроковій перспективі отримувати прибуток і досягати цільових показників. Треба відзначити, що підприємства морського транспорту в першу чергу залежать від факторів зовнішнього середовища, зокрема, від стану і динаміки розвитку глобальної економіки і світової торгівлі [5].

Недостатня розробленість проблеми стійкості портового оператора обумовлена галузевою специфікою морського сектора. Основна особливість продукції морського транспорту - її нематеріальний характер і нездатність до накопичення. Загальноприйнята методика, що дозволяє комплексно і всебічно оцінити економічну стійкість портового оператора в даний час відсутня.

Конкуренція сприятливо впливає на економіку портового господарства країни, оскільки суперництво стивідорних компаній за переваги вантажовласників приводить до зниження вартості виробництва за рахунок більш ефективного використання ресурсів, підвищення якості послуг.

Суть конкуренції на стивідорних ринку полягає в протиборстві стивідорних компаній між собою за найбільш привабливий ринок для своїх послуг. На сьогоднішній день компанії працюють в умовах жорсткої конкуренції, що загострюється суперництвом не тільки з портами всередині країни, а також і з портами інших країн.

Для умов ринкових відносин конкурентоспроможність є головним фактором, за допомогою якого стивідорна фірма може досягти успіху в своїй діяльності. Під конкурентоспроможністю стивідорної компанії слід розуміти інтеграцію чотирьох основних складових: продуктової, економічної, управлінської та маркетингової, які формують стійке положення компанії на ринку.

Економічна складова спрямована на ефективність процесу продажу стивідорних послуг, яка виражається через економічні показники. Для даної складової велику роль грає величина витрат на здійснення послуг.

Управлінська складова спрямована на досягнення необхідної ринкової позиції за рахунок якісних управлінських рішень. Для даної складової величезну роль грає сувора структурно-організаційна схема управління стивідорної компанії [5].

Маркетингова складова спрямована на маркетингові взаємини між стивідорними компаніями і споживачами послуг. Для даної складової велику роль відіграють довгострокові та взаємовигідні відносини між компаніями і власниками вантажу з вантажоперевізниками.

Конкурентоспроможності стивідорної компанії формується під впливом певної навколишнього середовища, яка створюється під впливом ринкового простору, а також обмежень з боку соціально-економічних, політичних, культурних, демографічних та екологічних факторів.

На сучасному етапі, розвиток морських портів відбувається за такими основними напрямками: модернізація портової інфраструктури;

- підвищення якості послуг, що потім послуг;
- будівництво спеціалізованих терміналів.

Основною складовою будь-якого морського порту є його інфраструктура, особливо транспортні шляхи по яких вантажі доставляються в порт. Крім водного транспорту для морського порту величезне значення грає залізничний транспорт, яким доставляються контейнерні і навалочні вантажі, і трубопровідний, за яким здійснюється поставка нафтопродуктів.

Тому одним з основних напрямків розвитку морських портів є вдосконалення взаємодії між даними виду транспорту, з метою формування транспортно-логістичних центрів. В якості ще одного напрямку розвитку

морських портів виділяється підвищення якості надаваних ними послуг. Високий якості послуг морського порту є основою його конкурентної переваги на міжнародному ринку стивідорних послуг.

Стивідорні компанії сьогодні є стратегічно важливими для розвитку народного господарства країни суб'єктами, держава приділяє їх розвитку пильну увагу, особливо в області формування цін. Ринок стивідорних послуг схильний до сильного впливу внутрішніх факторів, включаючи як взаємодія продавців і покупців, так і жорстку конкурентне середовище не тільки на мікрорівні (всередині кожного порту заходу), але і на мезорівні (між портами окремо взятого морського басейну).

Для конкурентної боротьби між стивідорними компаніями між собою необхідно щоб компанії мали сучасними системами автоматизації. Адже чим більше стивідорських функцій буде автоматизовано, тим ефективніше, безпомилковіше і швидше компанія буде працювати, а, значить, і пропускна здатність, логістична і комерційна привабливість відповідного терміналу або порту буде вище [5].

1.3. Особливості інноваційних підходів у портовій сфері

Дуже важливі технологічні зміни, що відбулися в області перевезень на судах - контейнеризація, спеціалізація транспорту, поява судноплавних компаній світового масштабу, які обслуговують ячеестую мережу порту, значне загострення міжнародної конкуренції значно підвищили роль морських портів, значно розширили їх функції і спектр послуг, що надаються, пред'явили вимоги до ефективності їх робіт.

Поява та впровадження інновацій на морському транспорті дає величезну перевагу для ефективної доставки вантажу і його обробки в портах.

В умовах ринкової економіки, інновації виступають інструментом суперництва, підвищують конкурентоспроможність і стійкість розвитку того чи іншого господарюючого суб'єкта. В умовах глобалізації економічних процесів інновації трансформуються в фактор успішності функціонування і розвитку [7].

Нововведення або інновації, відіграють важливу роль не тільки для макроекономічного розвитку та при збільшенні економічного зростання, а й для досягненні цілей комерційної організації, що розглядається як мікрорівень відносно національної і регіональної економіки. Також, інновації можна розглядати як процес впровадження нового у діяльність господарюючого суб'єкта.

Стосовно питання термінології, інновацій почали розглядатися достатньо давно, більш ніж сто років тому. Але і в даний час ця тематика дуже актуальна, тому що, ані українські, ані закордонні вчені не знайшли єдиного тлумачення цього поняття.

Термін «інновація» став повільно використовуватися у часи перехідної економіки України для позначення ряду понять: інноваційна діяльність, інноваційне рішення, інноваційний процес, інноваційний цикл, інноваційний потенціал, інноваційна активність тощо.

По-перше, інновації – це кінцевий результат інноваційної діяльності, у формі нового чи удосконаленого продукту або технологічного процесу з якісними перевагами при використанні та проектуванні, виробництві, збуті, використовується у практичній діяльності та має суспільну перевагу [7].

Проаналізувавши існуючі точки зору щодо визначення інновацій, можна дійти висновку, що поняття «інновації» можна розглядати як: процес або

результат. Прихильники процесного підходу вважають, що інновація – це процес поширення, створення і використання нового. Представники предметного підходу вважають, що термін «інновація» – це «предмет» або «результат». В рамках цього підходу термін «інновація» розуміють у вузькому і широкому сенсі.

Інновації-процеси дозволяють поліпшити економічні показники за рахунок: вдосконалення підготовки вихідних матеріалів і параметрів процесу, що в кінцевому підсумку призводить до зниження витрат виробництва, а також до підвищення якості продукції; збільшення обсягу продажів внаслідок продуктивного використання наявних виробничих потужностей.

Інновації стимулюють конкуренцію та підвищують конкурентоспроможність окремої фізичної особи, організації, країни.

Інновації сприяють отриманню комерційної вигоди.

В літературі є велика кількість різноманітних підходів до визначення терміну «інноваційний процес», їх сутність зводиться до загального висновку, а саме: інноваційний процес цілком пов'язаний із створенням, освоєнням і поширенням інновацій [7].

Процес впровадження інновацій можна розглядати як комплекс хронологічних дій, унаслідок яких новація починається від ідеї, розвивається до конкретного продукту і поширюється під час використання на практиці.

На рис. 1.8. ми можемо розглянути етапи інноваційного процесу.



Рис. 1.8. Етапи інноваційного процесу

Джерело: [8]

Ефективність інноваційного процесу оцінюють тільки після впровадження інновації, коли ми вже маємо результат, як і наскільки вона може задовольняти потреби обраного ринку.

Для інновації важливі наступні властивості:

- науково-технічна новизна;
- виробнича застосовність;
- комерційна реалізованість.

Відсутність хоча б одного з вище перелічених властивостей дуже негативно впливає на інноваційний процес.

В загальному вигляді, інноваційний процес – це послідовні події, в ході яких нововведення розвивається від ідеї до продукту, технології або послуги. Інноваційний процес складається з взаємообумовлених і взаємозалежних,

проте окремих елементів, які утворюють єдине ціле. Результатом цього процесу є інновація як реалізована, використана зміна.

У наш час інновації стають ключовим чинником розвитку для підприємств [8].

Судноплавство і порти - це індустрія, яка ніколи не зупиняється. Існує постійна потреба в адаптації, щоб вижити, оскільки основні параметри постійно змінюються. Ті, кому вдається швидко адаптуватися, - це ті, хто має конкурентну перевагу.

Застосування інновацій дуже важливе для активного розвитку портів та обробки суден. На рисунку 1.9. приведені види та напрямки розвитку порту та види інновацій.

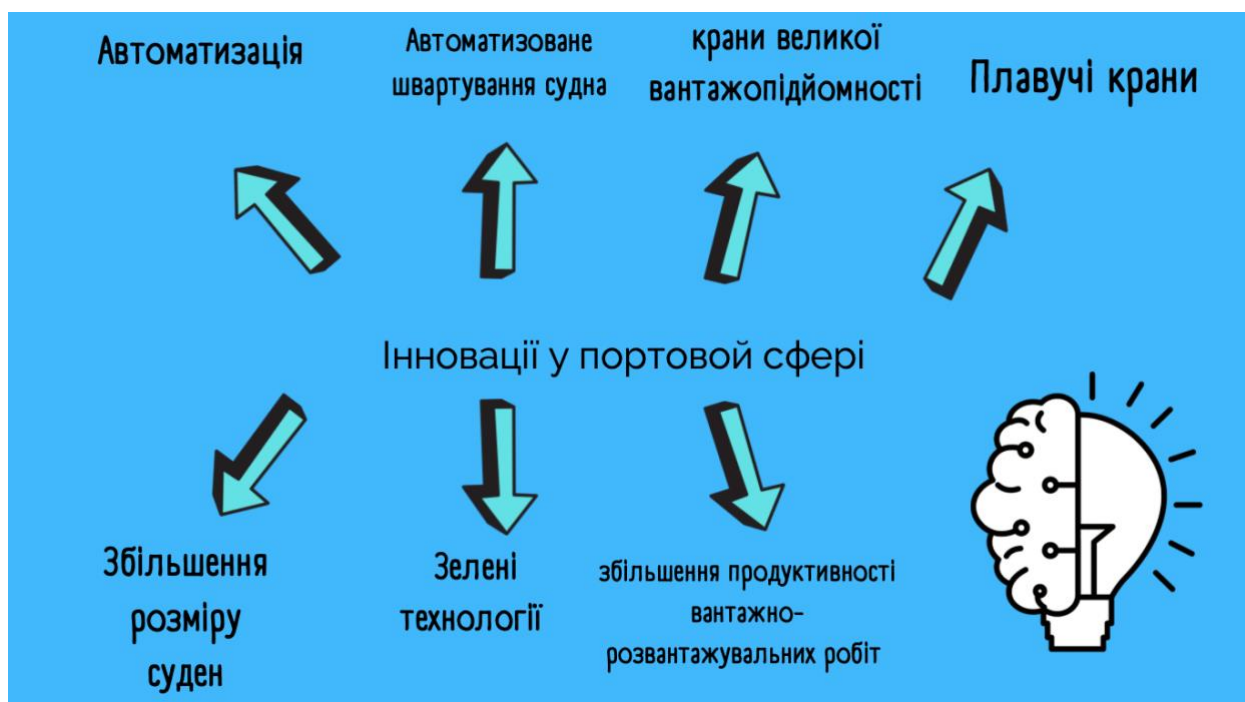


Рис. 1.9. Напрямки розвитку порту

Джерело: складено автором за джерелами [10]

Насправді, перша велика проблема, з якою доводиться стикатися судноплавству, пов'язана з необхідністю адаптації до цифрової епохи.

Цифрова або інтелектуальна доставка вже тут і змінить буквально модель управління цим бізнесом.

Порти є сполучною ланкою між морським і сухопутним транспортом. Вони служать для перевалки вантажів з морських суден на кошти внутрішнього транспорту і навпаки. Для можливості вирішення цього завдання порти повинні бути оснащені потужною перевантажувальною технікою, мати споруди, що відповідають вимогам різних засобів транспорту, а також хороші шляхи сполучення як з морської, так і з сухопутної сторони.

Транспортні засоби повинні не простоювати, а бути в русі. Тому час перебування в порту морських судів, а також залізничних вагонів, вантажних автомашин і річкових суден повинно бути мінімальним. Однак в цій справі необхідна певна ієрархія. Велике, дороге морське судно повинно оброблятися в першу чергу, т. Е. Для нього повинен бути забезпечений безперервний підвіз і вивіз вантажів. Звідси випливає ще одне важливе завдання - оперативне складування вантажів в порту для вирівнювання диспропорцій між темпами вантажних операцій на морських судах і пропускною спроможністю внутрішнього транспорту. Таким чином, в морському порту повинні бути складські приміщення з внутрішньоскладського транспортом, що враховують особливості оброблюваних вантажів [10].

До цього необхідно додати, що перед відправкою судна в черговий рейс повинні виконуватися різні операції, пов'язані з контролем якості експортних та імпортних вантажів. Це також впливає на технічне оснащення порту, припускаючи наявність спеціалізованої техніки та хорошої організації робіт.

Різноманіття споруд та обладнання є лише однією характерною особливістю діяльності портів. Не менш важливий аспект - можливість

модернізації всіх цих споруд та обладнання, у яких часто більш тривалий термін служби, ніж у транспортних засобів.

Швидкий прогрес на транспорті час від часу призводить до необхідності модернізувати портових споруд і споруди. Це пов'язано з певними труднощами, тому що необхідні для такої модернізації капіталовкладення зазвичай дуже великі, а проведення цих робіт вимагає багато часу. Не слід також недооцінювати ступінь ризику, пов'язаного з такими інвестиціями. Для того щоб вони могли окупитися, потрібно рівномірне завантаження нового обладнання протягом тривалого терміну експлуатації. Це передбачає наявність довгострокових стійких вантажопотоків, т. Е. Має мати місце узгоджене розвиток зовнішньої торгівлі, морського судноплавства і портового господарства. Для морських портів істотну роль грає зростаюча спеціалізація судів і інших транспортних засобів, а також перевантажувальних пристроїв.

Серйозна боротьба стивидоров за збільшення вантажопотоків і економічні показники дали потужний імпульс до вдосконалення технологічних процесів стивідорних компаній. Це знайшло своє відображення в якісному і кількісному зміні характеристик портової техніки.

Ефективність перевезень вже півстоліття підвищується за рахунок збільшення розміру судів, наприклад, місткість контейнеровозів за цей час зросла в 16 разів. Сьогодні продуктивність намагаються підвищити за рахунок цифровізації технологічних процесів і логістики.

Процес перевезення вантажу морським транспортом починається і закінчується в порту. На всіх етапах перевезення впроваджують різного виду інновації такі як: нові і високошвидкісні суду, використання альтернативних видів палива, нові двигуни, нове вантажно-розвантажувальне обладнання, автоматизація різних операцій в порту навантаження і вивантаження і ін [10].

Докладний процес організації перевезення вантажу морем ми можемо розглянути на рис.1.10.

На рис.1.10. показана схема процесу перевезення вантажів. Вона має циклічний характер. Це означає, що, за винятком трубопровідного транспорту, який діє безперервно, переміщення вантажів відбувається повторюваними виробничими циклами, наступними один за іншим. Ритм цих циклів визначається їх частотою, яка, в свою чергу, залежить від середньої тривалості одного циклу. Кожен цикл характеризується високим ступенем динамізму, безперервною зміною стану і зміною складу елементів. Цикли окремих процесів перевезення коливаються в часі. Однак вони завжди мають початок і кінець.

Кожен повторюваний цикл перевезення складається з багатьох окремих етапів, що знаходяться в тісному взаємозв'язку і однаково спрямованих, так як їх кінцева мета - досягти просторової зміни становища вантажів. Комплекс цих циклів, складаючихся в цикл перевезення, створює перевізний процес.



Рис. 1.10. Процес перевезення вантажу

Джерело : складено автором за джерелами [11]

У наш час всі судноплавні компанії прагнуть зробити свої судна більш ефективними і більш пристосованими до реалій сьогодення. Хоча все намагаються поліпшити ефективність судна, занадто мало уваги приділяється ефективності заходу в порт. Де подальша ефективність і може бути досягнута.

Численні проблеми, пов'язані з ростом розмірів судів, привели до того, що поряд з наведеними в заголовку цього розділу принципом «швидкохідний судам - швидкісну обробку в портах», розвиток портів в рівній мірі може визначатися принципом «Великим судам - глибоководні порти».

Очевидно, у нас не кожен день всі порти працюють настільки ефективно, наскільки ми хочемо, або вони не передають інформацію, яку ми хотіли б мати. З іншого боку, порти не мають інформації, необхідної судном; коли судно прибуває, затримується чи воно чи коли воно взагалі не прибуде в порт. Ця проста передумова розвитку галузі, яка переміщує 90% товарів світової торгівлі, відкривається сьогодні новими цифровими етапами свого нескінченного розвитку [11].

Автоматизація бізнес-процесів, в тому числі в міжнародній торгівлі, дозволяє скоротити трудомісткість, прискорити роботу і уникнути помилок при складанні та обробці документів. Це дуже важливо при торгівлі швидкопсувними продуктами харчування, документи на які потрібно оформляти максимально швидко і правильно.

Уряду докладають значних зусиль для забезпечення роботи своїх портів і прискорення процесів впровадження нових технологій і цифровізації. Крім того, галузеві асоціації домагаються використання електронних еквівалентів оборотних коносаментів і їх більш широкого визнання державними органами, банками і страховиками [9].

Для забезпечення того, щоб електронні документи без проблем приймалися і використовувалися в комерційних відносинах в усьому світі і

щоб правові системи були належним чином підготовлені до цього, будуть потрібні міжнародне співробітництво і координація дій.

Може виникнути необхідність здійснення програм зміцнення потенціалу, особливо для малих і середніх підприємств з країн, що розвиваються, які можуть не мати доступу до необхідних технологій або інструментам.

Якщо ми розглядаємо інновації в морських портах, то ми можемо говорити про нові технології вантажно-розвантажувального обладнання, автоматизації всіх процесів, для спрощення і скорочення часу обробки судна в порту. Так само з'явилися можливості автоматизованої швартування судна.

Проте в даний час обробка суден найчастіше здійснюється за допомогою берегових портальних кранів. Великого зростання продуктивності тут можна очікувати, однак, лише за рахунок збільшення вантажопідйомності кранів і обсягу партій однорідного вантажу.

Яскравим прикладом до розробки та впровадження нових і високотехнологічних видів кранів є виключно бурхливий розвиток контейнерних перевезень, що викликало різкі зміни на причалах морських портів. Навіть на тих причалах, де обробляються звичайні універсальні суховантажні судна, доводиться зважати на можливість випадкових перевантажень контейнерів.

Це вимагає установки нових кранів великої вантажопідйомності. Вони, правда, будуть використовуватися також для перевантаження важкоатлетів різного виду, які все частіше перевозяться на судах [12].

Оскільки контейнери, як і інші важковаговики, повинні лежати на причалі в сфері дії крана, площа відкритої частини причалу перед складами повинна бути істотно більше. Для можливості перевантаження сверттяжеловесов, таких як реактори, локомотиви, трансформатори,

промислове обладнання в зборі і т. П., Частка яких в складі генеральних вантажів все росте, в останні роки в портах було збільшено число плавучих кранів.

У японському порту Кобе працює найбільший в світі плавучий кран вантажопідйомністю 3000 т (рис 1.11.).

У 2018 році Hyundai Heavy Industries прийняв в експлуатацію плавучий підйомний кран «Hyundai-10000». Вантажопідйомність крана становить 10 тис. Тонн. Це було відмінним рішенням для ефективної роботи по розвантаження судна.

Кран обладнаний двома висувними стрілами довжиною по 180 м і двома стрілами-противагами довжиною по 70 м. Підйом вантажів здійснюється за допомогою 16 головних лебідок і 8 додаткових лебідок. Барабани цих лебідок змотують троси діаметром 72 і 54 мм, довжина кожного з яких становить 5,7 км. А головний підйомний гак «Hyundai-10000» складається з набору з восьми гаків. Кожен гак крана здатний піднімати до 1250 тонн ваги.

Конструкція підйомного механізму крана розрахована таким чином, що він зможе утримати свій вантаж навіть в самій надзвичайної ситуації. У разі підйому і транспортування особливо важкого і габаритного вантажу спеціальні цистерни заповнюються заборотною водою для додання крану додаткової маси і стійкості. За рахунок цього кран здатний підтримувати кут гака, що дорівнює 15 градусам, з боку будь-якого з бортів, і 20 градусів - з боку корми [12].



Рис. 1.11. Плавучий підйомний кран «Hyundai-10000»

Джерело: [4]

Інновації на морському транспорті, як і було сказано раніше, з'являються в різних сферах. Перехід до контейнерних перевезень викликав глибокі зміни в районах морських портів, зайнятих перевантаженням генеральних вантажів. Намічену подекуди закриття звичайних причалів, зайнятих переробкою генеральних вантажів, свідчить про те, що дані причали неможливо реконструювати в контейнерні термінали [4].

Якщо раніше ширина причалу від краю набережній до складів в 100 м вважалася достатньою, то тепер її приймають щонайменше 150 м, а ширина майданчиків для складування контейнерів на спеціалізованих причалах для перевантаження контейнерів - терміналах - досягає 300 м і більше, причому процес розширення причалів ще не закінчується.

Якщо говорити про швидкість обробки судна в порту, то однією з інновацій є автоматизація процесу швартування судна в порту.

Автоматизація процесу швартування є абсолютно новою галузь в морських технологіях.

Нові системи автоматичної швартування суден MoorMaster (рис 1.12) увібрали в себе всю гнучкість і характерні риси традиційного способу. У нових системах для утримання судна біля причалу замість канатів застосовується вакуум. Завдяки сучасному підходу процес швартування судна став займати лише невелику частину того часу, яке було потрібно на цю операцію раніше і може тепер виконуватися за все однією людиною.

Автоматизовані системи швартування суден MoorMaster були прийняті великими судноплавними і портовими компаніями, в тому числі добре відомими галузевими операторами, такими як АРМТ (Порт Салала в Омані), Searoad Shipping (Австралія), Порт Дувр (Великобританія), Toll (Нова Зеландія) і Порт святого Лаврентія (Канада). Разом ці системи виконали десятки тисяч операцій з швартуванні, без будь-яких мотузок або втручання з боку швартувальників.

Компанія Cavotec MoorMaster постійно прагне зробити швартування безпечнішою, надійнішою, в той же час підвищуючи ефективність діяльності порту та ефективність обробки вантажів.

Завдяки використанню вакуумних і гідравлічних технологій замість канатів вся операція швартування судна зводиться до простого натискання кнопки. Середній час для забезпечення безпеки судна скорочено до 12 секунд, процес є повністю автоматичним.

Торговельне судно може швартуватися майже негайно без необхідності участі швартовій команди, а це означає, що вантажні операції можуть початися і завершитися раніше [4].

MoorMaster забезпечує підвищену безпеку для персоналу судів і портів, оскільки ризики, пов'язані з процесом швартування, більше не присутні.

MoorMaster має розширені функції моніторингу в режимі реального часу, завдяки яким оператор швартування, капітан судна і адміністрація порту постійно поінформовані про стан швартування. Як тільки система активується, вакуумні подушки розширюються і закріплюють судно. Блоки спроектовані таким чином, щоб більшість типів корпусів легко пристосовувалися до типових поверхневим нерівностей. Блоки з'єднуються близько до ватерлінії і протидіють руху суден біля причалу.

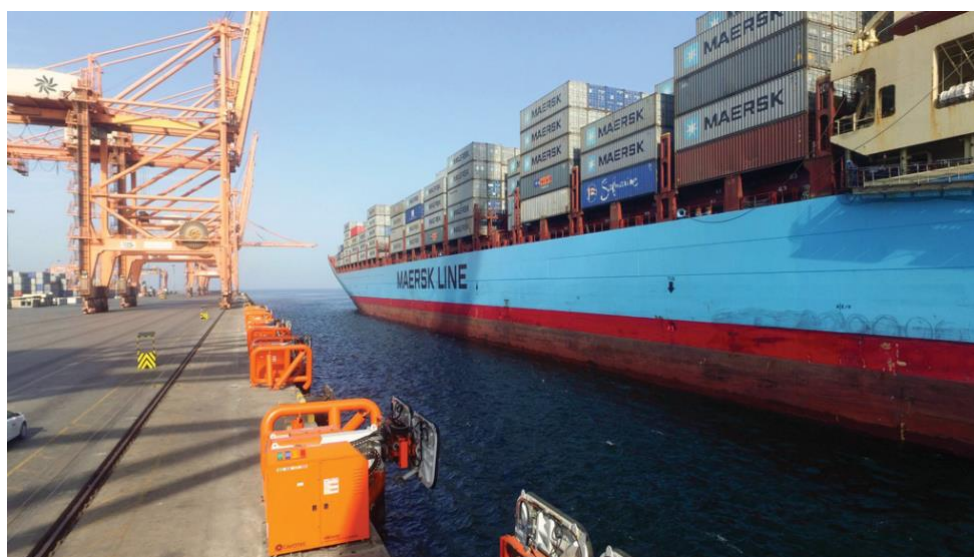


Рис. 1.12. Система швартування суден MoorMaster
Джерело : [4]

Безумовно такі системи спрощують і прискорюють процес обробки судна в порту і його готовності до вантажних операцій.

У портах впроваджують різні технології, які дозволяють отримувати дані про судно, стані вантажно-розвантажувального обладнання в системі онлайн. Наприклад, за допомогою LiDAT smartApp можна аналізувати (експлуатаційні та технічні) дані Ваших кранів і майже відразу ж отримувати відповіді. Це веде до негайного прийняття рішень. Здатність працювати

швидше забезпечує для портів конкурентну перевагу, якого у них не було раніше. Аналітика великих даних допомагає визначати вузькі місця і виявляти нові можливості [4].

В цілому LiDAT об'єднує кранову технологію і логіку передачі даних. Аналітика великих даних - це використання передових аналітичних методів для оперування великими даними. Детальну систему роботи програми LiDAT розглянемо на рис. 1.13.



Рис. 1.13. Система збору та передачі даних LiDAT smartApp

Джерело: [4]

Робочий цикл крана складається з трьох етапів: захоплення вантажу; робочий хід (переміщення вантажу, розвантаження); холостий хід (повернення вантажопідйомного механізму в початкове положення).

Показання ефективності дуже важливо при плануванні роботи з обробки судна. Продуктивність є вирішальним фактором при вантажно-

розвантажувальних роботах, як в морських, так і в річкових портах. Скорочення часу вантажно-розвантажувальних робіт, гнучкі схеми логістики і фінансова ефективність зумовлюють конкурентоспроможність портів на міжнародній арені.

З появою різних технологій так само піднімається питання про екологічну складову. Так ми знаємо, на морському транспорті активно почали впроваджувати технологічні інновації, як приклад, використання альтернативних видів палива. У портах так само стали застосовувати технології, які підтримують навколишнє середовище [3].

Компанія Liebherr давно пропонує цифрові рішення для портів. У сегменті морської та портової техніки вона створює "розумні" системи асистування операторам, системи дистанційного контролю і оцінки ефективності роботи обладнання, а також тренажери-симулятори для безпечного навчання у віртуальному середовищі.

Розробка «зелених» технологій і продуктів також є предметом особливої уваги для компанії Liebherr.

Морські крани виробництва компанії Liebherr оснащені дизельними двигунами останнього покоління. Всі двигуни відповідають стандартам по викиду вихлопних газів EC stage IV або EPA Tier 4 final.

Система вприскування палива CRS (акумуляторна паливна система високого тиску) від компанії Liebherr, її ECU (блок екологічного управління), а також технологія SCR (селективне каталітичне відновлення) відіграють помітну роль в скороченні обсягу викидів оксидів азоту.

Вплив на навколишнє середовище, споживання палива, забруднення повітря, а також шумове забруднення скорочуються до мінімуму.

Система управління крана Litronic автоматично розраховує мінімальну необхідну кількість об / хв (оборотів в хвилину) дизельного двигуна в

залежності від значень швидкості і навантажень. Без якого-либo впливання на производительность работы достигается заметная экономия потребления дизельного топлива.

Ще одним додатковим ефектом низької частоти обертання є зменшення рівня шуму.

Дана система гібридного приводу дозволяє збільшити продуктивність вантажно-розвантажувальних робіт при низькому рівні споживання палива завдяки інноваційній системі енергозбереження.

1. Зменшення споживання палива (до -20%).
2. Зменшення обсягу викидів CO₂ (до -30%).
3. Зменшення рівня шуму.

Варто зазначити, що захист навколишнього середовища і облік екологічної складової при розробці та впровадженні будь-яких видів інновацій є вкрай важливим аспектом.

Останній рік виявився турбулентним для багатьох галузей економіки, але портова галузь, схоже, швидше інших змогла витягти із ситуації користь. Зростаючі обсяги перевалки на основних торгових шляхах показали, що у виграші виявляються ті гравці, які на початку кризи вважали за краще інвестувати в розвиток портових потужностей.

Наприклад, в порту Чарльстон, США 9 квітня цього року в американському Чарльстоні (штат Південна Кароліна) почав роботу новий контейнерний термінал - термінал Х'ю Лезерман. Відкриття цього об'єкта примітно тим, що це перший контейнерний термінал, запущений в США, починаючи з 2009 року.

Адміністрація портів Південної Кароліни зазначає, що він збільшив пропускну здатність порту Чарльстон на 700 тис. TEU. 426-метровий причал

обладнаний 5 кранами і може обробляти судна місткістю до 20 тис. TEU, на самому терміналі встановлено ще 25 козлових кранів.

Інвестиції в розвиток терміналу склали понад 1 млрд дол. США.

Реалізація проекту в кінцевому підсумку повинна перевищити суму капіталовкладень в два рази. Будуть побудовані три причали, пропускна здатність об'єкта виросте на 2,4 млн TEU на рік.

Перші результати не змусили себе чекати: за підсумками квітня 2021 року обробка контейнерів в трьох терміналу порту Чарльстон (Wando Welch Terminal, North Charleston Terminal and Hugh K. Leatherman) склала понад 225 тис. TEU, що на 27,8% більше, ніж за аналогічний місяць 2020 року.

Очікується, що розвиток терміналу вплине на економічний розвиток штату і в цілому позитивно відіб'ється на розвитку портової галузі США, оскільки зараз більшість американських морських портів відчувають проблеми через надмірну завантаженість. У березні порти Південної Кароліни встановили рекорд, обробивши найбільшу кількість вантажів в своїй історії - 248,8 тис. TEU.

Підвищити масштаби обробки суден в порту Чарльстон має допомогти також днопоглиблення Чарльстонської гавані до майже 16 м. Це зробить її найглибоководнішою на Східному узбережжі США.

У грудні 2017 року Ірані на узбережжі Аравійського моря заробив абсолютно новий порт - Чабахар. Це стратегічно важливий порт, завдяки своєму розташуванню, відкрив шлях доставки вантажів навіпростець в Індійський океан в обхід Ормузької протоки (на відміну від інших південних портів Ірану, розташованих на берегах Перської затоки) [3].

Незважаючи на відкриття чотири роки тому, порт все ще не досяг 100% потужностей, закладених в проекті. Останні кілька років ознаменувалися його

розвитком, яке було припинено в 2020 році у зв'язку з антиіранськими санкціями з боку США, але відновилося в 2021 році.

Очікується, що вже до кінця цього року відбудеться повний введення в експлуатацію цього стратегічного об'єкта.

У січні 2021 року порт Чабахар отримав з Індії першу партію портового обладнання. Про другу партію, яка включає два 100-тонних крана вартістю 7,5 млн дол., стало відомо в березні. Третя партія обладнання повинна бути доставлена в іранський порт до кінця поточного року.

Всі ці інновації допомагають досягти швидкої обробки в порту на всіх етапах. Тільки в комплексному підході можна домогтися підвищення ефективності роботи порту і як наслідок, підвищення конкурентоспроможності портового оператора.

Технології, цифровізація та інновації будуть і далі виступати ключовими елементами виробничо-збутових систем і їх розподільних мереж, включаючи транспорт і логістику. Необхідність впроваджувати технологічні рішення і йти в ногу з останніми досягненнями в цій галузі стане обов'язковою вимогою, яка є більш одним з можливих варіантів [7].

Швидке впровадження технологічних рішень забезпечило безперервність ділової діяльності та державних процедур. Це найбільш наочно проявляється в разі транскордонної торгівлі та при реагуванні з урахуванням нових споживчих очікувань в умовах перебоїв у функціонуванні виробничо-збутових систем, віддаленої роботи і більш широкої участі у підприємницькій діяльності на основі електронних торговельних операцій (електронної комерції) між підприємствами і споживачами.

Уряду докладають значних зусиль для забезпечення роботи своїх портів і прискорення процесів впровадження нових технологій і цифровізації. Крім того, галузеві асоціації домагаються використання електронних еквівалентів

оборотних коносаментів і їх більш широкого визнання державними органами, банками і страховиками.

Для забезпечення того, щоб електронні документи без проблем приймалися і використовувалися в комерційних відносинах в усьому світі і щоб правові системи були належним чином підготовлені до цього, будуть потрібні міжнародне співробітництво і координація дій.

Може виникнути необхідність здійснення програм зміцнення потенціалу, особливо для малих і середніх підприємств з країн, що розвиваються, які можуть не мати доступу до необхідних технологій або інструментам.

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНИЙ СТАН ПОРТОВОЇ СФЕРИ, АНАЛІЗ ТА НАПРЯМИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ

2.1. Найбільші світові компанії-оператори

Оскільки більше 80% обсягу світової торгівлі перевозиться морем з порту в порт, міжнародні морські перевезення та морські порти забезпечують критично важливі зв'язки в мережі глобальних ланцюжків постачань і вкрай важливі для всіх країн, включаючи країни, що не мають виходу до моря, для доступу до глобальних ринків [11].

Портовий оператор - це суб'єкт господарювання, Який на договірних засідках проводити на території и в акваторії Морського порту або на території Морського термінала навантажувально-розвантажувальні роботи, Забезпечує зберігання вантажу, обслуговування суден та пасажирів, Здійснює операції вантажем, а також інші пов'язані з цим види діяльності.

За даними порталу *Lloydslist Maritime Intelligence* в п'ятірку лідерів увійшли: *PSA International*, *China Cosco Shipping*, *APM Terminals*, *Hutchison Ports*, *DP World* (рис 2.1.).

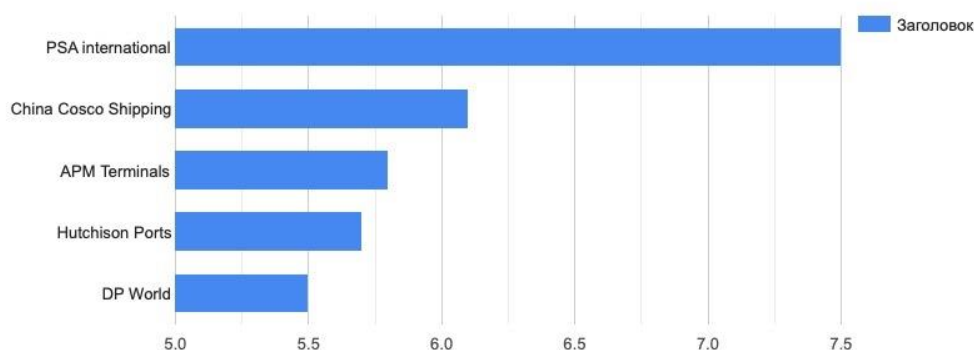


Рис. 2.1. Частка світових портових операторів від світового вантажообігу.

Джерело: [11]

Компанія PSA International це Сінгапурський портовий оператор, який бере участь в портових проектах в Азії, Європі та Америці з провідними операціями в PSA Сінгапур і PSA Антверпен. Керуючи PSA International більш десяти років, Фок Сью Ва пішов у відставку в середині 2019 року, поступившись місцем своєму заступнику Пітер Возер на посаді голови сінгапурського оператора.

Возер було доручено забезпечити стійку траєкторію зростання компанії, одночасно допомагаючи їй розвиватися в просторі ланцюжка поставок. Ставку зробили на цифрові продукти, які PSA буде просувати. На даний момент компанія присутня в 26 країнах, керуючи (спільно з партнерами) більш ніж 60 терміналами (рис 2.2.).

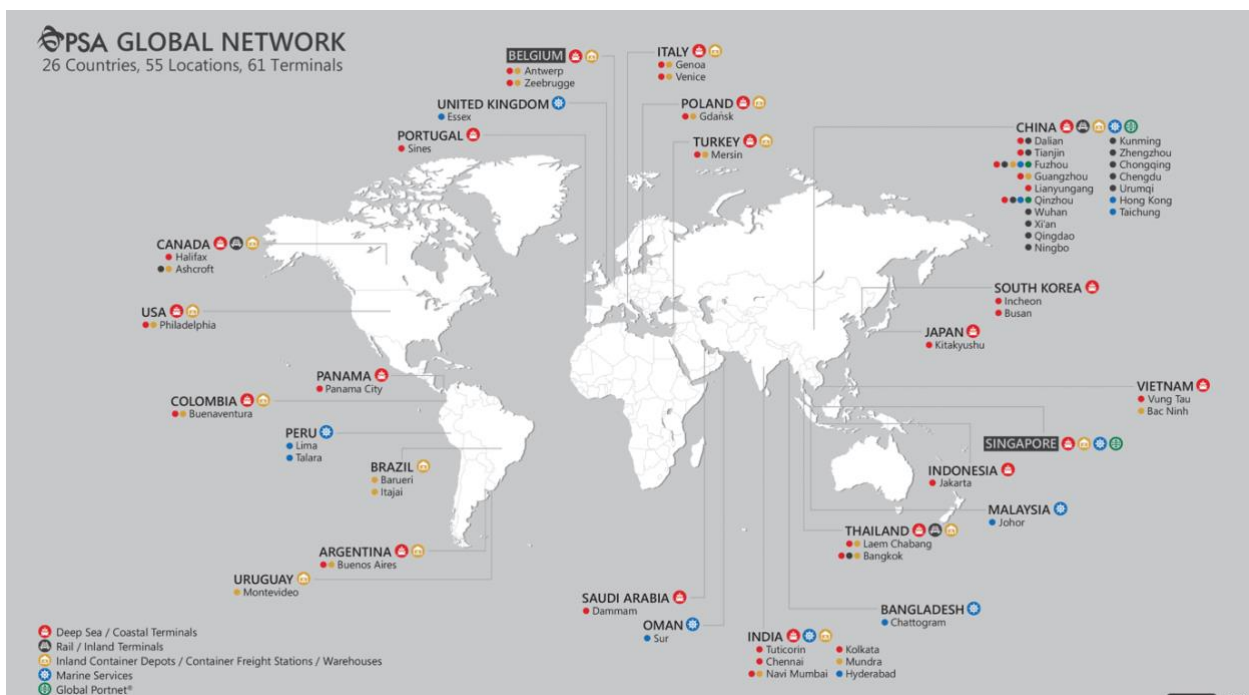


Рис. 2.2. Термінали компанії PSA International

Джерело: [16]

Сінгапурський портовий оператор PSA International, повідомив, що входять до його портфель термінали перевалили за підсумками 2019 року 85,2 млн TEU, що на 5,2% більше, ніж роком раніше.

Порт Сінгапур - другий найбільший контейнерний порт в світі після Шанхаю і флагманський актив PSA - збільшив обсяги в минулому році на 1,6% до 36,9 млн TEU, інші термінали перевалили в цілому 48,3 млн TEU, + 8,1%.

PSA International агресивно розширював бізнес в минулому році: були придбані річковий термінал Thai Prosperity Terminal в Таїланді і контейнерний термінал Halterm Container Terminal в порту Галіфакс в Канаді.

Також в складі міжнародного консорціуму PSA придбав у Масквагіє найбільший контейнерний термінал в Польщі DCT Gdańsk. У вересні компанія завершила операцію з придбання терміналів Penn, розташованих на річці Делавер в США, також у Масквагіє.

На сьогоднішній день в портфель PSA входить близько 60 портових, залізничних і внутрішніх терміналів в 26 країнах Азії, Європи, Північної і Південної Америки, найбільшими з яких є операції в портах Сінгапур і Антверпен.

Глава групи Тан Чонг Менг, сказав, що включення в мережу нових терміналів, в т. Ч. DCT Gdansk, PSA Halifax і Penn Terminals дозволило групі розширити свій сервіс і наростити присутність на нових ринках в регіоні Балтійського моря і в Північній Америці.

Він також зазначив, що крім традиційного портового бізнесу група «подвоїла зусилля», спрямовані на розвиток логістичного підрозділу PSA Cargo Solutions.

Друге місце в рейтингу світових портових операторів займає China Cosco Shipping.

Варто почати з того, що це світовий лідер в секторі навалювальних вантажів, який щорічно перевозить близько 180 млн тонн вантажу. Фен Бомін був призначений головою ради директорів Cosco Shipping Ports у вересні в рамках більш широкої перестановки в керівництві конгломерату China Cosco Shipping. Бомін замінює Чжана Вея, який був переведений у вище керівництво Cosco Shipping.

Зміни на вищому рівні відбуваються в міру того, як CS Ports продовжує стрімке період зростання, як з точки зору пропускну здатності, так і з точки зору афілійованих терміналів. CS Ports розширює свою присутність, займаючи значну позицію майже у всіх ключових ринках [16].

За інформацією на 16 вересня 2021 року сукупний контейнерооборот терміналів в інвестиційному портфелі китайського портового оператора Cosco Shipping Ports підріс минулого місяця на 0,2% рік до року на тлі триваючого уповільнення операцій в порту Янтянь.

Сукупний оборот китайських терміналів CSP скоротився в серпні на 2,8%, до 6,7 млн TEU. Оборот терміналу YICT в Янтяне склав 1,25 млн TEU, що на 12% менше, ніж роком раніше. Інші китайські термінали перевалили за все на 0,3% менше, ніж в серпні минулого року. Оборот терміналів CSP за межами Китаю збільшився на 8,6%, до 2,66 млн TEU.

За межами Європи спільний термінал CSP і PSA в порту Сінгапур перевалив минулого місяця 404,7 тис. TEU (-7%), обсяги за період з початку року впали на 6%, до 3,17 млн TEU. Busan Port Terminal в порту Пусан в серпні збільшив оборот на 2% (312, 7 тис. TEU) і на 4,5% за період з січня по серпень (2,59 млн TEU). Трафік через єгипетський термінал Suez Canal Container Terminal впав в серпні на 10% (323 тис. TEU) і трохи менше ніж на 2%, до 2,38 млн TEU за вісім місяців.

COSCO SHIPPING Ports Limited, провідний світовий оператор портів, сьогодні оголосив результати діяльності компанії і її дочірніх підприємств за дев'ять місяців [2].

Основні проміжні результати 2020 року:

1. Виручка склала 270 млн доларів США + 6% в порівнянні з аналогічним періодом минулого року;
2. Валовий прибуток склав 70,5 млн доларів США, + 5,9% в порівнянні з аналогічним періодом минулого року;
3. Частка в прибутку СП і асоційованих компаній склала 80,1 млн доларів США, що на 12,3% більше, ніж роком раніше

На третьому місці міжнародна компанія-оператор контейнерних терміналів зі штаб-квартирою в Гаазі, Нідерланди. Глава APM Terminals Мортен Енгельстофт повинен вирішити одну з найважливіших завдань: інтеграції термінального оператора в більш широке транспортне та логістичне підрозділ групи Maersk.

Зебрюгге був найпомітнішим активом компанії, який розглядають як перевищує потреби, в той час як ринкові чутки припускають, що наступним у списку може бути Maasvlakte I в Роттердамі.

Основним напрямком діяльності компанії є проектування, будівництво, управління та експлуатація морських портів і терміналів, а також «сухих» терміналів в рамках своєї мережі терміналів, розташованих в 67 країнах світу і включає активи в 74 портах і понад 117 внутрішніх логістичних сервісів. У компанії працюють 21 тис. Співробітників в 58 країнах світу.

APM Terminals є також найбільшим оператором портів і терміналів в Африці, керуючим 12 активами в 10 країнах континенту, в тому числі перевалочних пунктів у Танжері, Марокко і Порт-Саїді (Єгипет). В даний час здійснюються проекти з розширення терміналів в порту Абіджан, Кот-д'Івуар і Бадагрі (Нігерія).

APM Terminals керує однією з найбільш розширених мереж портів у світі. Ми маємо унікальні можливості для того, щоб допомогти клієнтам як судноплавних, так і наземних клієнтів розвивати свій бізнес. Завдяки нашому глобальному розгортанню цифрових інструментів у реальному часі, таких як відстеження та відстеження та сповіщення про статус контейнера, API та сповіщення терміналів, ми підтримуємо наших клієнтів у покращенні ефективності, гнучкості та надійності ланцюга поставок.

Команда з більш ніж 22 000 професіоналів галузі зосереджена на забезпеченні досконалості та рішень, які потрібні нашим 10 000 клієнтам, щоб реалізувати свій потенціал. 76 терміналів (рис 2.3) у нашій глобальній мережі управляються виключно APM Terminals або спільно з партнером по спільній діяльності. У 2020 році ми перемістили 35,1 млн TEU – на 36% більше, ніж у 2016 році (загальний портфель, включаючи хаби).

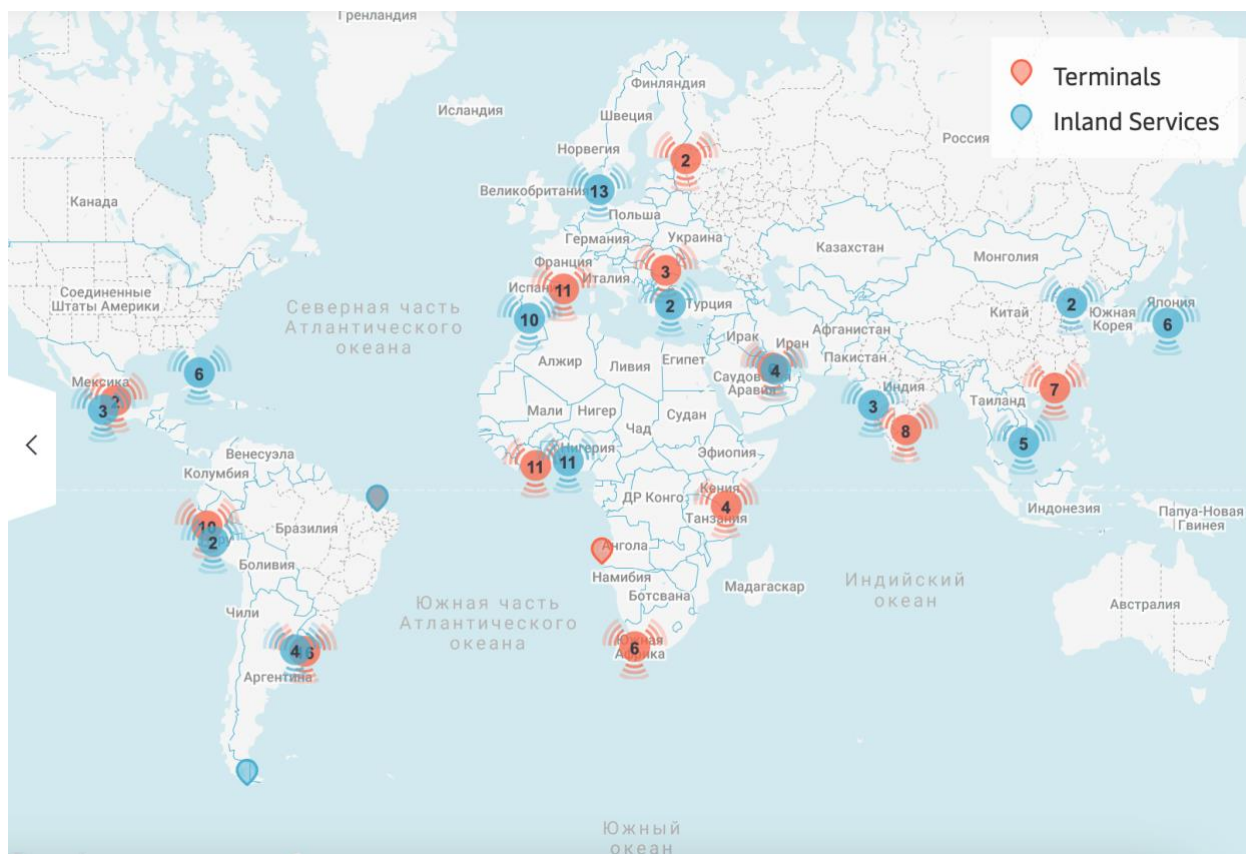


Рис. 2.3. Локації терміналів стивідорної компанії APM Terminals

Джерело: [16]

Трохи нижче в рейтингу Hutchison Ports, приватна холдингова компанія, зареєстрована на Британських Віргінських островах. Цікаво те, що в 2018 році глава компанії Ерік Іп відзначив 20-річчя свого правління гонконгської компанією Hutchison Port Holdings.

Хоч зростання компанії міг і сповільнитися в останні роки, але те ж саме можна сказати і про його конкурентів, що відображає більш повільні темпи зростання ринку і обмежені можливості [2].

Hutchison Ports стоїть на передньому краї технологічного прогресу в індустрії портів. Завдяки постійним інвестиціям і незліченним дослідженням ми розробили передові рішення, які сприяють підвищенню ефективності в усіх

аспектах нашої діяльності. Щоб залишатися попереду, ми будемо продовжувати впроваджувати інновації та використовувати передові технології та обладнання, які задовольняють потреби наших клієнтів [16].

Термінали компанії Hutchison Ports дивись на рисунку 2.4.

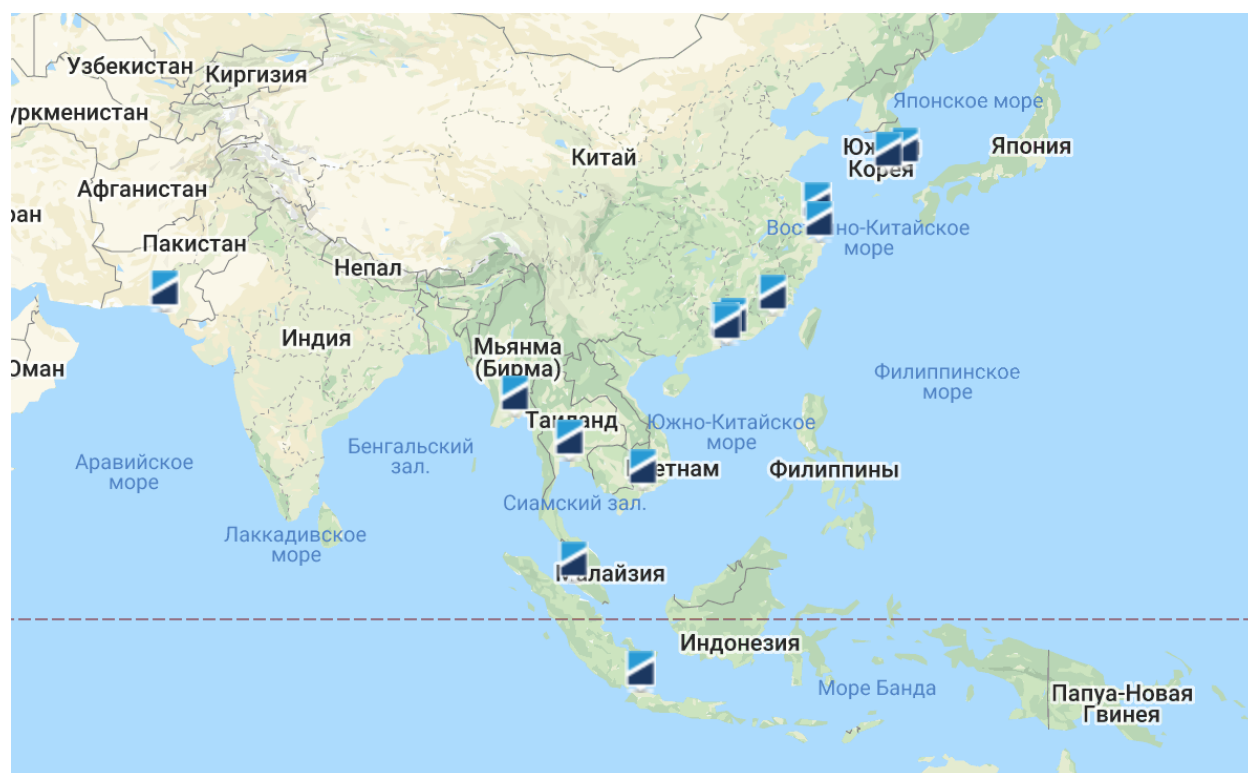


Рис. 2.4. Термінали стивідорної компанії Hutchison Ports

Джерело: [16]

Порти, орієнтовані на сталий розвиток та використання високотехнологічних рішень, забезпечують собі нові конкурентні переваги, тим самим знижуючи важливість їхнього розташування.

2.2. Інновації портової сфери, світовий досвід та тенденції

Порти є важливими інфраструктурними об'єктами, які служать каталізаторами економічного зростання і розвитку і є ключовими вузлами в мережі тісно взаємопов'язаних глобальних ланцюжків постачань. Крім того, що вони служать воротами міжнародної торгівлі, вони створюють робочі місця і багатство, вносять внесок у валовий внутрішній продукт (ВВП) країн і сприяють розвитку міських і промислових агломерацій.

Загальна кількість морських портів у літературі оцінюється по-різному. Л. І. Василевський свого часу навів цифру в 25–30 тис., враховуючи, мабуть, і найменші порти суто місцевого значення.

Зустрічається і 10 тис. портів. Проте найбільших портів, що беруть участь у місцевому каботажі, а й у міжнародних перевезеннях, приблизно 2,2 тис. Близько 900 їх перебувають у Європі, понад 500 – в Америці, близько 400 – в Азії, інші – в інших частинах світу. Головний показник роботи морського порту – його вантажообіг [2].

Усі морські порти поділяють на два основні типи.

До другого типу належать спеціалізовані порти. На відміну від універсальних, вони орієнтовані, як правило, на навантаження будь-якого одного масового товару, що є предметом експорту цієї країни. Спеціалізовані порти особливо характерні для країн, що розвиваються. Найбільші їх виникли у зв'язку з експортом нафти і у Перській затоці. Це Рас-Таннура в Саудівській Аравії, Мінаель-Ахмаді в Кувейті, о. Харк в Ірані. Всі вони приймають найбільші супертанкери, а їхній вантажообіг у період максимальних видобутку та експорту перевищував вантажообіг Роттердама. До дуже великих нафтоекспортних портів належать також Бонні в Нігерії і Тампіко в Мексиці, Ес-Сідер в Лівії, Думаї в Індонезії, Валдіз на Алясці. Найбільшим у

світі портом з експорту залізняку останнім часом став бразильський порт Тубаран, який приймає рудовози тоннажем в 250 тис. т.

Спеціалізовані порти є і в розвинених країнах Заходу, що експортують на світовий ринок продукцію гірничодобувної промисловості. Більшість із них знаходиться в Канаді, Австралії, ПАР та США.

До першого типу відносяться універсальні порти, тобто порти, які приймають і обробляють різні вантажі - генеральні, наливні, насипні, навалочні. У зв'язку з цим їх окремі ділянки зазвичай розраховані на навантаження і розвантаження контейнерів, нафти, вугілля, руди, зерна, лісоматеріалів тощо [6].

Тенденція портових операторів до розширення їхніх часток на ринку за рахунок покупки акції різних портів, інвестиції в модернізацію портового обладнання досить швидко набирає обертів. Це дає можливість підвищити вантажообіг порту і швидкість обробки судна в порту.

Портовий оператор COSCO Shipping Ports (CSP) уклав угоду про придбання 20% частки в компанії Red Sea Gateway Terminal Limited (RSGT), яка є оператором терміналу в порту Джидда в Саудівській Аравії.

З ростом морської торгівлі в майбутньому, Правління вважає, що контейнерооборот в порту Джидда і на терміналі RSGT буде продовжувати рости в майбутньому. Крім того, після консолідації з суміжним контейнерним терміналом в порту Джидда в квітні 2020 року, RSGT модернізує і збільшить пропускну спроможність при одночасній модернізації термінальної майданчика та інших допоміжних об'єктів [18].

Рада директорів вважає, що нова інфраструктура та споруди міцно зроблять термінал RSGT найбільшим логістичним шлюзом і найбільш завантаженим контейнерним терміналом в Саудівській Аравії і на Червоному морі. Керуюча терміналом RSGT компанія заснована в 2009 році саудівськими

і міжнародними інвесторами, включаючи Saudi Industrial Services Company (SISCO), Xenel Industries і City Island Holding Limited. У грудні 2019 року компанія підписала з Mawani угоду на 30 років про будівництво, експлуатації та передачі контейнерного терміналу в порту Джидда. Угода передбачає \$ 1,7 млрд інвестицій в автоматизацію, інфраструктуру та обладнання до 2050 року, щоб досягти річної пропускної спроможності приблизно в 9 млн TEU.

У квітні 2020 року RSGT підписала нову угоду, яким значно розширила перевантажувальні потужності, взявши на себе операції в північній частині порту Джидда.

Одним з проєктів COSCO Shipping Ports, керуючий портовими активами COSCO, завершив операцію з придбання 60% акцій Terminales Portuarios Chancay S.A., оператора порту Чанкай.

Продавцем пакету акцій виступила Volcan Compañía Minera S.A.A.

Природний глибоководний порт з 16-метровими глибинами має вигідне розташування поблизу столичного регіону, в якому зосереджено приблизно 60% економічної активності Перу. COSCO Shipping Ports заявила, що буде розвивати порт спільно з Volcan.

Проєктом передбачається будівництво багатоцільових терміналів, контейнерних терміналів і пов'язаних з ними об'єктів інфраструктури.

Загальна вартість проєкту - \$ 3 млрд доларів [16].

В рамках першої черги побудують термінал з чотирма причалами: двома багатоцільовими і двома для перевалки контейнерів сукупної річною потужністю 1 млн TEU.

Нагадаємо, COSCO Shipping Ports (штаб-квартира - Гонконг) управляє портовими активами холдингу COSCO Shipping. Володіє частками в 37 контейнерних терміналах по всьому світу.

Термінальний оператор Cosco запустив з 1 серпня в експлуатацію перший автоматичний портово-залізничний інтермодальний термінал на річці Янцзи. Будівельні роботи почалися 1 серпня минулого року, загальний обсяг інвестицій оцінюється в 2,7 млрд юанів (418 млн доларів США).

Проект буде повністю завершено в 2022 році, і потужність терміналу досягне 1 млн TEU на рік, а пропускна здатність інтермодальних перевезень водним та залізничним транспортом - 500 тис. TEU на рік.

Глибини біля причалів будуть цілий рік підтримуватися на рівні 6,5 метрів [6].

Виступаючи на церемонії запуску терміналу в експлуатацію, глава China COSCO SHIPPING Corporation Сюй Ліжун заявив, що корпорація планує нарощувати інвестиції в портову і логістичну інфраструктуру провінції Хубей і міста Ухань, розвивати співпрацю з Hubei Port Group, SIPG і іншими партнерами, щоб сприяти створенню в Ухані центрального хаба і регіонального центру судноплавства і сприяти зміцненню статусу Китаю як лідера в сфері мореплавства і судноплавства. Останні роки Китай дуже активно розвиває галузь суднобудування і по рейтингу судновласників знаходиться на другому місці за станом на початок 2021 року. Статистику судновласників можемо розглянути на рис. 2.5.

Якщо розглядати Китай, як розвинене морська держава, то інвестиції світових портових операторів з розвитку і модернізації портів буде дуже прибутковим для всіх компаній в майбутньому.

*All values in USD Millions	GRAND TOTAL	BULKER	TANKER	CONTAINER	REEFER	SMALL DRY	LNG	LPG	OSV	OCV	MODU	VEHICLE CARRIER	RO-RO	CRUISE
1. JAPAN	\$115,761	\$36,005	\$21,027	\$22,200	\$528	\$6,042	\$14,370	\$5,855	\$20	\$25	\$227	\$7,357	\$2,049	\$57
2. CHINA	\$107,660	\$28,243	\$22,037	\$30,894	\$166	\$4,821	\$8,265	\$4,751	\$1,367	\$341	\$2,822	\$593	\$156	\$3,202
3. USA	\$95,148	\$3,572	\$9,962	\$2,914	\$94	\$243	\$2,254	\$1,369	\$4,241	\$1,032	\$3,393	\$364	\$1,864	\$63,847
4. GREECE	\$93,244	\$27,858	\$36,275	\$7,868	\$112	\$281	\$17,241	\$3,051	\$94	\$41	-	\$268	\$28	\$127
5. SINGAPORE	\$50,742	\$9,905	\$16,642	\$10,007	\$165	\$1,144	\$540	\$5,583	\$2,242	\$1,012	\$1,761	\$537	\$1,201	\$3
6. GERMANY	\$42,819	\$4,593	\$2,368	\$16,926	\$53	\$4,079	\$424	\$1,148	\$66	\$5	-	\$178	\$94	\$12,884
7. UK	\$39,048	\$2,577	\$3,258	\$6,973	\$72	\$408	\$2,942	\$1,857	\$493	\$692	\$5,140	\$483	\$615	\$13,536
8. SOUTH KOREA	\$34,689	\$8,142	\$8,739	\$7,094	\$188	\$906	\$5,478	\$1,840	\$11	-	-	\$2,137	\$154	-
9. NORWAY	\$33,650	\$3,018	\$8,363	\$1,391	\$88	\$967	\$5,024	\$2,746	\$2,317	\$1,966	\$4,611	\$2,515	\$85	\$561
10. SWITZERLAND	\$28,503	\$492	\$687	\$5,754	\$21	\$397	-	-	\$41	\$116	\$3,327	-	\$21	\$17,647

Рис. 2.5. ТОП – 10 держав-судновласників за станом на початок 2021 року

Джерело : [12]

APM Terminals Poti (Грузія) домігся високої продуктивності в перевалці вантажів і підвищив операційні показники - за рахунок модернізації обладнання. 21 вересня 2020 року термінал у грузинському порту Поті встановив новий рекорд, обробивши за одну зміну 697 контейнерів, або 1156 TEUs, що означає один контейнер в середньому, оброблений за одну хвилину.

Попередній рекорд був встановлений в травні 2020 року, коли на терміналі змогли перевалити 628 контейнерів за зміну [12].

Морський порт Поті - морський порт грузинського міста Поті, найбільший порт східної частини Чорного моря, що знаходиться в гирлі Ріоні. Код UN/LOCODE - GEPTI. Є ключовою точкою Транс-Кавказького коридору і програми ТРАСЕКА, що включає румунський порт Констанца і болгарський порт Варна, що співпрацює з країнами Каспійського регіону і Центральної Азії.

Морський порт Поті, найбільший в Грузії. APM Terminals у квітні 2011 року придбала за 80 млн доларів 80% в корпорації “Потійський морський порт” у компанії Ras Al Khaimah Investment Authority (RAKIA, ОАЕ, залишилася власником 20%). У травні того ж року “Потійський морський порт” змінив назву на APM Terminals Poti. Порт є багатопрофільним закладом

з 15 причалами для обслуговування звичайних і накатних вантажів і 20 портовими кранами. Загальна протяжність причалів становить 2,9 тис. метрів.

З початку експлуатації компанія вклала понад 70 млн. доларів США в удосконалення застарілої портової інфраструктури, в тому числі зведення нового митного центру, а також споруд для автомобільного та залізничного транспорту.

Компанія APM Terminals Poti представила на розгляд уряду Грузії свої плани зі створення глибоководного порту. За попередньою оцінкою, реалізація першої черги проекту потребує приватні інвестицій в розмірі понад \$ 250 млн і значної суми для другої черги розвиток портової інфраструктури та будівництва надземних конструкцій [16].

Проект модернізації морського порту Поті включає дві черги. На першому етапі буде побудований хвилелом довжиною 1,7 км і 400-метровий багатофункціональний причал з глибиною 13,5 м, на якому будуть оброблятися сухі насипні вантажі з поетапним збільшенням обсягу контейнерних вантажів до 150 тис. TEUs. У перспективі цей причал зможе приймати контейнеровози місткістю до 9 тис. TEUs.

Друга черга проекту включає будівництво 300-метрового причалу для обробки контейнерних судів, оснащений трьома сучасними портальних кранами-перевантажувачами. Завершення другої черги дозволить подвоїти щорічний обсяг контейнерних вантажів в порту Поті до більш ніж 1 млн TEUs. Для порівняння, в 2020 році порт Поті перевалив 387,4 тис. TEU.

За оцінкою розробників проекту, на реалізацію всього проекту буде потрібно від 24 до 30 місяців. Для цього необхідна тісна співпраця і підтримка з боку уряду Грузії для забезпечення своєчасного отримання всіх необхідних дозвільних документів. Згідно з цим планом, завершення першої черги проекту очікується в другому кварталі 2022 року.

Як було сказано раніше, велике портове і термінальний оператор APM Terminals (головний офіс Гаага, Нідерланди) входить до складу A.P. Moller-Maersk A / S. Основним напрямком діяльності компанії є проектування, будівництво, управління та експлуатація морських портів і терміналів, а також «сухих» терміналів в рамках своєї мережі терміналів, розташованих в 67 країнах світу і включає активи в 74 порту і понад 117 внутрішніх логістичних сервісів. У компанії працюють 22 тис. Співробітників в 58 країнах світу.

APM Terminals є також найбільшим оператором портів і терміналів в Африці, керуючим 12 активами в 10 країнах континенту, в тому числі перевалочних пунктів у Танжері, Марокко і Порт-Саїді (Єгипет). В даний час здійснюються проекти з розширення терміналів в порту Абіджан, Кот-д'Івуар і Бадагрі (Нігерія).

Адміністрація канадського порту Квебек вибрала компанію Hutchison Port Holdings для реалізації проекту з будівництва та експлуатації нового глибоководного контейнерного терміналу - Laurentia.

Над створенням нового стратегічно важливого об'єкта Hutchison Port буде працювати спільно з Канадською національною залізницею.

За попередніми даними, вартість проекту оцінюється в 775 млн канадських доларів, а фінансуватися він буде за рахунок спільних інвестицій.

Проект вкладені шість років роботи висококваліфікованих фахівців, він розроблений відповідно до найвищих екологічних стандартів і припускав використання самих екологічно чистих і передових технологій та інноваційних рішень [12].

Після розширення Панамського каналу, який дозволив пропускати більші суду, в нових умовах північноамериканського ринку Квебеку відчайдушно потрібен глибоководний термінал.

Відзначимо, що в даний час Hutchison Ports охоплює 27 країн, проте участь в проєкті збільшує глобальну мережу компанії до 52 портів.

Гонконгський портовий оператор Hutchison Ports уклав угоду з Єгиптом про розробку і експлуатації нового контейнерного терміналу в Єгипті.

Новий термінал буде розташований на території військово-морської бази Абу-Кір і матиме проєктну потужність 2 млн TEU на рік (після завершення всіх етапів проєкту). Загальний обсяг інвестицій в новий термінал оцінюється в 730 мільйонів доларів.

Проєкт буде з'єднаний з нової двосторонньої автомагістраллю з 3 смугами руху з кожного боку і об'їзної житловою зоною, яка зв'яже її з Олександрією в межах 20 кілометрів, а також з національної дорожньої мережею до столиці Каїра та інших великих міст по всій країні.

Розвиток Абу Кір означає продовження нашого успішного партнерства з Hutchison Ports, всесвітньо відомим портовим інвестором і оператором. Ми спостерігаємо зростання експортних вантажів, і вже існує потреба в контейнерному терміналі світового класу, щоб сприяти зростанню торгівлі.

Проєкт вартістю 730 млн доларів США фінансуватиметься, в основному, за рахунок спільних інвестицій двох партнерів поетапно, до створення пропускної здатності 2 млн TEU до кінця фінансування. Проєкт матиме загальну довжину набережній 1200 метрів і термінал площею 60 га, а також додаткові 100 га землі, призначені виключно для розширення території. Термін концесії нового терміналу становить 38 років, і очікується, що перша фаза почне роботу в 2022 році [16].

Hutchison Port Holdings Limited (HPH), зареєстрована як Hutchison Ports, є приватною холдинговою компанією, зареєстрованою на Британських Віргінських островах. Група портових операторів є дочірньою компанією SK Hutchison Holdings (раніше Hutchison Whampoa). Деякі операції компанії були

внесені в список Hutchison Port Holdings Trust на Сінгапурської біржі. В даний час Hutchison Ports управляє двома портами в Єгипті, Олександрією і Ель-Дехейла, обидва розташовані на Середземному морі.

DP World і Swissterminal Holding AG, провідний оператор контейнерних терміналів в Швейцарії, вступили в стратегічне партнерство. З 20 січня 2020 р DP World придбала 44% акцій Swissterminal Holding AG. З 27 січня 2020 р DP World розширила портфель імпорту та експорту Руанди для свіжих продуктів і різних швидкопсувних товарів, відкривши перший в країні повноцінне холодильне сховище.

Адміністрація портів Саудівської Аравії (Mawani) передала міжнародному оператору морських терміналів і постачальнику логістичних послуг DP World концесійні права на управління, розвиток і експлуатацію протягом 30 років (з наступною передачею уряду) контейнерного терміналу South Container Terminal в Ісламському порту Джидда, йдеться в прес- релізі DP World [2].

Відповідно до концесійної угоди, DP World зобов'язується інвестувати близько \$ 500 млн у розширення і модернізацію порту Джидда, включаючи розвиток портової інфраструктури, що дозволить цьому найбільшому порту Саудівської Аравії приймати і обробляти найбільші контейнеровози типорозміру ULCC.

Ісламський порт Джидда, заснований в 1976 році на березі Червоного моря, щорічно обробляє понад 6 млн TEUs вантажів. В даний час в цьому найважливішому порту країни перевалюється близько 60% всіх морських імпортних вантажів, що надходять в Саудівську Аравію.

Передбачається, що розвиток інфраструктури порту Джидда внесе вагомий внесок у досягнення цілей програми економічного розвитку Саудівської Аравії аж до 2030 року. Відзначається, що передача об'єкта в

концесію DP World також сприятиме оптимізації руху вантажопотоків і забезпечить доступ до місцевих і міжнародних ринків.

Передача прав на термінал здійснюється в рамках програми Королівства Саудівської Аравії з приватизації портових активів. За проектом розширення потужностей річний контейнерооборот терміналу планується збільшити з 2,4 млн до 3,6 млн TEUs, враховуючи очікуване зростання вантажопотоків через регіон в майбутньому. При цьому реалізація проекту дозволить створити в порту 1,4 тис. Робочих місць.

2.3. Український ринок портових послуг, операторство та інновації

Сьогодні інтерес до інфраструктурних об'єктів значно підвищився. Інтерес до інфраструктурних об'єктів виріс зокрема завдяки великим експортним обсягами і потенціалу України, а потреба в поліпшенні портів і морської інфраструктури зараз в пріоритеті. Тому правильно це робити, спираючись на світовий досвід.

Ефективний, добре керований порт полегшує і здешевлює торгівлю з країною. Це буде стимулювати внутрішню торгівлю і промисловість, що в свою чергу, збільшить обсяги продажів в порту.

Не можна не згадати, що під час пандемії, під знаком якої пройшов весь 2020 року, Уряд України використовувало цей час для вдосконалення законодавчої бази, яка необхідна для розвитку і зростання інфраструктурних об'єктів, зокрема в рамках програми «Велике Будівництво», також передбачає поліпшення портів і морської інфраструктури в цілому.

У рейтингу портів України найбільш активним був порт Південний.

Рейтинг представлений у рис. 2.6.

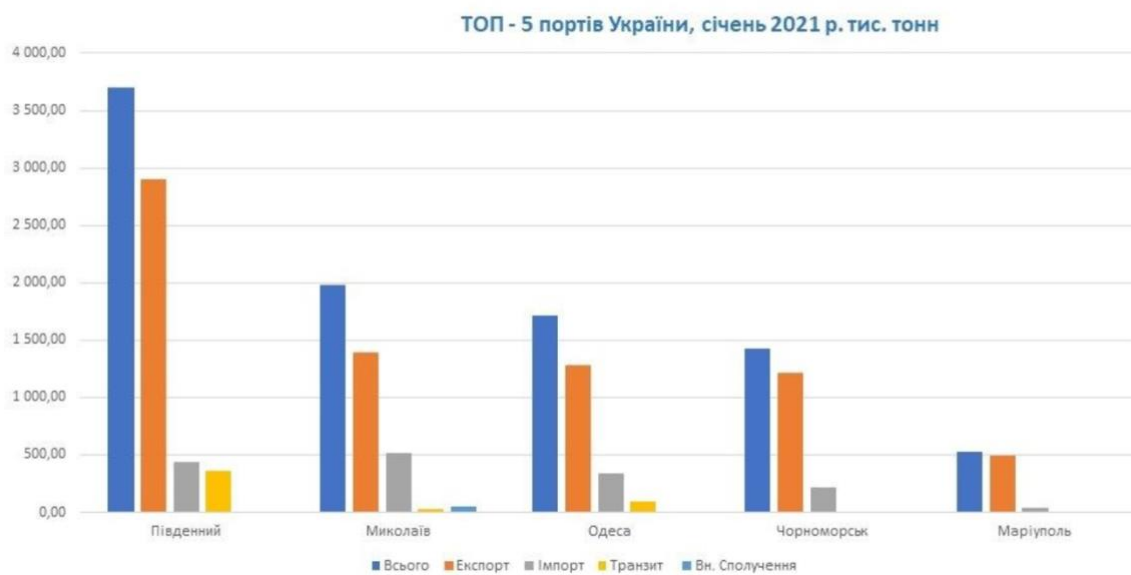


Рис 2.6. ТОП-5 портів України, січень 2021р. тис. тонн

Джерело: [18]

Щодо рейтингу портових операторів , традиційний переможець номінації - група ТІС - зміцнила лідерство, продемонструвавши за підсумками Коронавірусних року «життєстверджуючу» цифру - 36,6 млн тонн. У річному порівнянні перевалка зросла на 10,5%, або майже на 3,5 млн тонн. Цей приватний порт обробив кожен четверту тонну вантажопотоку, що проходить через наші порти [18].

Група терміналів ТІС - найбільший стивідорний оператор в Україні. До групи входить 5 сучасних терміналів: ТІС-Зерно, ТІС-Міндобрива, ТІС-Руда, ТІС-Вугілля і ТІС-Контейнерний. Найбільша інфраструктурна компанія ТІС володіє і управляє всією обслуговуючою інфраструктурою терміналів, в тому числі власної залізничною станцією. За рахунок хорошого сервісу компанія ТІС уклала договори з великими партнерами (дивіться рис.2.7).



Рис. 2.7. Головні партнери компанії ТІС

Джерело : [18]

Друге місце також традиційно утримує ДП «МТП» Южний ». Госстівідор істотно збільшив річний вантажообіг - на 24,1%, до 18,8 млн тонн.

На третє місце завдяки більш ніж 50-відсотковий приріст піднявся «Трансбалктермінал», обсяг перевалки якого досяг 7,9 млн тонн. У минулому році цей термінал холдингу «Кернел» займав сьому сходинку номінації.

Кількість операторів-мільйонників за підсумками минулого року скоротилося на одну компанію - тепер їх 33. Трьом операторам не вистачило всього 18-52 тис. Тонн, щоб увійти в «клуб мільйонерів».

Оператори першої десятки рейтингу обробили 98,9 млн т (58,9% усього вантажообігу морпортів) проти 94,3 млн т (58,9%) за підсумками 2019 року.

Державні стівідорні компанії в 2020 році сумарно перевалили 34,9 млн тонн проти 35,2 млн тонн роком раніше. При цьому частка госстівідоров в

загальному обсязі вантажообігу морпортів практично не змінилася і склала близько 22%. В значній мірі це заслуга госствідора «Південний».

Найбільший порт України - Південний - стане ще більшим. Для стрімкого стрибка вантажообігу потрібно розвитку припортовий інфраструктури та величезних інвестицій.

ДП "Морський торговельний порт Южний" за 12 місяців 2020 року була оброблено 18,8 млн тонн вантажів, що стало найбільшим показником за всю історію роботи підприємства. Попередній рекорд, встановлений в 2019 році, був поліпшений на 24%.

Номенклатура вантажів включала руду, чавун, вугілля, зернові і продукти їх переробки, обладнання. Обробка експортної руди збільшилася на 4,8 млн т (+ 53% г / г), склавши 13,7 млн т. В цілому зростання перевалки експортних вантажів за рік склав 47%.

Протягом 2020 року МТП Південний обробив 330 суден, включаючи 154 судна типу Capesize. Кількість суднозаходів було на 36% вище результату 2019 року [18].

Однак порт Південний за період з січня по серпень 2021 року на 22% скоротив перевалку вантажів порівняно з аналогічним періодом 2020 року. Всього в порту Південний обробили 32 мільйона 775 тисяч тонн вантажів - за даними Адміністрації морських портів України.

Переробка експортних вантажів знизилася на 17,6% - до 26,108 млн тонн, імпорتنих - на 27,4%, до 3,806 млн тонн, транзитних - на 42,2%, до 2,787 млн тонн, каботажних - в 3,8 рази, до 73,7 тис. тонн.

Перевалка наливних вантажів скоротилася на 15% - до 3,122 млн т. Зокрема, знизилася переробка хімічних вантажів - на 4,1%, до 1,73 млн тонн, рослинного масла - на 36,1%, до 619,7 тис. Тонн, нафти - на 23,6%, до 540,9

тис. тонн. Але зате збільшилася переробка нафтопродуктів - на 20,8%, до 231,3 тис. Тонн.

Перевалка сипучих вантажів скоротилася на 22,4% - до 27,313 млн т. Зокрема, знизилася переробка руди - на 24,1%, до 18,548 млн т; зерна - на 10,3%, до 5,157 млн т; вугілля - на 45,8%, до 1,612 млн т; хімічних вантажів і мінеральних добрив - на 25%, до 719,3 тис. тонн. Збільшилася переробка будівельних вантажів - на 96,2%, до 615,4 тис. Тонн. Перевалка коксу склала 39,4 тис. Тонн. Переробка інших сипучих вантажів знизилася на 19,5% - до 622,4 тис. Тонн.

Перевалка тарно-штучних вантажів скоротилася на 25,7% - до 2,34 млн т. Зокрема, знизилася переробка чорних металів - на 45%, до 512 тис. Тонн, в тому числі чавуну - на 47,8%, до 305,5 тис. Тонн, металопрокату - на 40,2%, до 206,5 тис. тонн; хімічних вантажів і мінеральних добрив - в 3,1 рази, до 8,2 тис. тонн. Перевалка інших товарно-штучних вантажів склала 4,1 тис. Тонн.

Оборот контейнерів скоротився на 13,3% - до 143 559 TEU. Перевалка контейнерів у ваговому виразі знизилася на 16,6% - до 1,816 млн т.

Обсяг вантажообігу Одеського морпорту за січень-травень 2021 року склав 8,67 млн тонн, що на 17% нижче за показник аналогічного періоду минулого року, передають «Порти України» з посиланням на дані Адміністрації морських портів України (АМПУ) [19].

Перевалка експортних вантажів знизилася на 22,4% - до 5,97 млн тонн, імпорتنих - на 1,4%, до 2,20 млн тонн, каботажних - в 3,9 рази, до 44,2 тис. Тонн. Переробка транзитних вантажів збільшилася на 2,8% - до 487,4 тис. Тонн. Перевалка наливних вантажів збільшилася на 13,4% - до 885,2 тис. Тонн. Перевалка сипучих вантажів скоротилася на 37,7% - до 2,31 млн т.

Перевалка тарно-штучних вантажів знизилася на 8% - до 5,48 млн т.

Контейнерооброт порту збільшився на 1,2% - до 275 044 TEU. Перевалка контейнерів у ваговому виразі знизилася на 7,5% - до 3,06 млн т.

Одеський морський порт розташований в південно-західній частині Одеської затоки. Кількість вантажних причалів - 31, довжина вантажного причального фронту - 6,29 км. У порту працюють ДП «КТО», ТОВ «Бруклін-Київ», ТОВ «Металзюкрайн Корп», ТОВ «Новолог», ТОВ «Олімпекс Купе Інтернешнл», ТОВ «Новотех-Термінал», ТОВ «УНСК», ПАТ «ДПЗКУ» Одеський зерновий термінал »та інші портові оператори.

Одеський морський порт в 2020 році скоротив вантажообіг в порівнянні з 2019 роком на 7,8% - до 23,37 млн т. Частка порту в вантажообігу морських портів України склала 14,7% проти 15,8% в 2019 році.

З огляду на тенденцію зростання пропускної здатності вантажів в Україні за останні 5 років, помітний значний імпульс для просування програм державно-приватного партнерства до подальшого оновлення та інвестицій в ключову логістичну інфраструктуру. Ми бачимо, що міжнародні оператори та авторитетні інвестори демонструють значний інтерес до ініціатив програм державно-приватного партнерства. Ці ініціативи повинні привести до подальшої модернізації морських портів України, що дозволить швидко і ефективно справлятися зі зростаючим обсягом торгівлі України.

Програми державно-приватного партнерства можуть привести до значного зростання пропускної здатності вантажів в найближчі десятиліття, залучити близько 50 млрд грн портових інвестицій і створити тисячі нових робочих місць, роблячи порти більш швидкими та ефективними в процесі їх роботи.

Це прогнозоване інвестування 50 млрд грн не стосується тільки "важкої інфраструктури". Багато зусиль доведеться докласти для планування розвитку, вдосконалення нормативно-правової бази, створення цифрових платформ,

таких як Port Community System і інтеграції з міжнародними системами, такими як European Safe Sea Net. Крім того, місцеві нормативні та адміністративні функції, необхідні для забезпечення безперебійного потоку імпорту / експорту, могли б бути додатково інтегровані з тим, щоб забезпечити масштабність і ще більш високий рівень надання послуг.

Очевидно, що є багато аспектів приватного і державного сектора, які беруть участь у виведенні порту світового класу на український ринок. Працюючи з багатьма міжнародними портовими операторами і їх концесійним проектам в інших країнах світу, відзначимо, що умови для успішного розгортання ініціатив державно-приватного партнерства в морських портах України без сумніву є.

В обсягах значно переважають перевезення зерна (30,2%), залізної руди (27,8%) і чорних металів (10,5%). Крім пандемії, зниження обсягів призвело до падіння врожайності зерна в 2020 році - 48 млн. Т. Проти 54,61 млн. Т. В 2019 році (-12,1%). При цьому завдяки зростанню обсягів перевалки руди на 18,5% і зростання цін на неї вдалося нівелювати падіння зернових, що за підсумками року не сильно вплинуло на загальні обсяги [5].

Трохи випереджає за обсягами морських перевезень сусідня Польща - по 2019 тут морські порти обробили 187 млн. Т. Вантажів і Туреччина, у якій в 3 рази більше перевезень і слідчо обсяги (478 млн. Т.). Схожими є обсяги в Греції і Швеції (близько 190-200 млн. Т.).

Розвитку морських вантажоперевезень в Україні повинні сприяти прийняті в кінця 2020 зміни в Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, повинні сприяти залученню 50 млрд. Приватних інвестицій в портову галузь (про які ми вже згадували) і вийти на обсяги переробки вантажів у 209 -265 млн. т. Ця стратегія передбачає впровадження діджіталізації в сфері морських вантажоперевезень - введення е-сервісів в

морських портах, впровадження інформаційної системи «Морське вікно», інтеграцію з європейською системою SafeSeaNet [4].

Україні потрібно відстоювати діджиталізацію логістичних поставок і вибудовування логістичного шляху, щоб її взяли в ланцюжок поставок, щоб наші порти були в пріоритеті. Адже порт створюється не для красивої картинки, а для того, щоб в ньому концентрувалися світові логістичні потоки.

Яка входить до трійки найбільших світових портових операторів компанія DP World придбала 51% акцій українського контейнерного терміналу TIS, який базується в порту "Південний" в Одеській області

Основним власником компанії DP World є Dubai World - державна інвестиційна група Об'єднаних Арабських Еміратів.

Контейнерний термінал в "Південному" був побудований в 2008 р, якраз до початку фінансової кризи. Однак, незважаючи на це, його творці змогли забезпечити приріст завантаження і вивели термінал в лідери. Наприклад, в 2019 р термінал TIS обробив 220 тис. TEU (TEU - еквівалент 20-футового контейнера), що на 75% більше, ніж в 2018 р, при цьому проектна потужність терміналу - в чотири рази більше [4].

Ставніцер з партнерами при цьому інтегрували контейнерний термінал із залізницею - сьогодні TIS відправляє з терміналу 15 регулярних контейнерних поїздів в Дніпро, Харків, Київ, Тернопіль і Чернігів, саме це забезпечило TIS найбільший приріст обробки контейнерів: маршрутні поїзди прямують за розкладом, вагони з контейнерами Щоб вона не простоювала у дорозі, і це дозволяє не тільки підвищити швидкість доставки контейнерів в порт і з нього, але також здійснювати це за певним планом.

Також TIS зумів привернути до себе великих клієнтів - на початку 2018 р найбільший світовий контейнерний перевізник Maersk перейшов на обслуговування з Одеського порту на термінал TIS, а в 2019 р TIS першим в

Україні став приймати трансшімпент, який з'єднує Україну і Грузію, т. е. став контейнерним хабом для вантажів з Вірменії, Азербайджану, Казахстану, Узбекистану, Туркменістану та Ірану.

За даними TIS, серед першочергових планів DP World на TIS - впровадження нових IT-рішень і глобальної експертизи групи, при цьому компанія сфокусується на інтермодальному сегменті вантажоперевезень, т. Е. Коли вантаж перевозиться кількома видами транспорту, але все перевезення організовує один перевізник.

Порт TIS розвивається з кожним роком. У порту планують побудувати припортовий рефрижераторний комплекс, а саме, рефрижераторний склад площею до 20 000 кв.м. з універсальними холодильними камерами - від -21 до +14 градусів, який би забезпечив зберігання мороженої риби, м'яса, охолоджених продуктів - бананів, цитрусових, а також і перспективного українського експорту - овочів і фруктів [4].

Завдяки розташуванню в близькості від причалу, в єдиній митній зоні, комплекс матиме можливість приймати вантажі безпосередньо з морських судів, але при цьому буде відкритий до роботи з дистрибуцією в торговій мережі. Керівництво терміналу запрошує до спільної роботи над цим проектом зацікавлених партнерів - виробників продуктів, що вимагають контрольованого температурного режиму, а також трейдерів та імпортерів, логістичні компанії.

Також на території планується відкриття автомобільного компаунда, як комплекс для зберігання автомобілів площею до 200 000 кв.м., який би пропонував широкий спектр додаткових послуг. Такий комплекс може стати базовим для України і північного Причорномор'я. Він також буде розташований в близькості від причалу в єдиній митній зоні.

На території терміналу працює спеціалізований вантажний комплекс. Комплекс має в своєму розпорядженні Єдиним офісом з операційним залом і інформаційним терміналом, доглядовими рампами на 12 постановочних місць для автотранспорту, поосевими і платформеними вагами, навантажувачами і спецтехнікою для обробки будь-якого вантажу прибулого автотранспортом.

Наші порти підвищують свої вантажообороти. Контейнерні оператори Одеського морського порту завершили червень із позитивною динамікою перевалки.

ОФ ДП «АМПУ» зазначає, що в червні 2021 року обсяг перевалки контейнерів на причалах порту досяг за позначку 56 201 TEU, що на 11 067 TEU, або на 24,5% перевищує аналогічний показник шостого місяця минулого року.

В цілому, за перше півріччя в порту перевалено 331 245 TEU. Це на 14 242 TEU, або на 4,5% перевищує результат січня-червня 2020 р

Позитивної динаміки в минулому місяці досягли обидва оператора контейнерних терміналів. Так, компанія «Бруклін-Київ Порт» (термінал у Хлібній гавані) минулого місяця в порівнянні з червнем 2020 року наростила вантажоперевалку в TEU більше ніж на 10 відсотків, а ДП «КТО» (термінал на Карантинному молу) - відразу на 36 відсотків .

Компанія ТОВ «Бруклін-Київ Порт» є оператором контейнерного терміналу на базі причалів №№42-43 ДП «Одеський морський торговельний порт».

За час існування терміналу, клієнтами були такі лінії як K line, ZIM, NYK, Norasia, China Shipping container Line (CSCL), United Arab Shipping Company (UASC), Pacific International Line (PIL), MOL, Yang Ming Line і Maersk. У зв'язку з перерозподілом ринку контейнерних послуг у напрямку Європа - Азія, з 2016 року термінал розпочав співпрацю з альянсом Ocean

Alliance, до складу якого входять провідні контейнерні лінії CMA CGM, Cosco Shipping, Evergreen Line і OOCL.

Завдяки прекрасному сервісу і взаємовигідним партнерським відносинам в 2020 році співпраця з терміналом продовжують Turcon Line, Diamond Line, Tarros Line, Nile Dutch Line, Liquid Line, Morning Star Line Asgard Line, UFS Line, BMC Lines, Admiral container Line і Hapag-Lloyd AG .

Термінал «Бруклін-Київ Порт» запустив портал електронних послуг, розроблений на основі сучасних WEB 2.0 технологій. Це високотехнологічне рішення рівня «Enterprise», призначене для підвищення ефективності взаємодії між терміналом і Клієнтом.

Використовуючи веб-портал, Ви зможете в режимі on-line: отримати оперативну інформацію про поточний статус контейнера; подивитись історію операцій по контейнеру; отримати актуальну інформацію про суднозаходів; отримувати інформацію про транспорт прибуття (Судно, Авто, ЖД); оформляти пропуску на в'їзд в ОМТП і прийомні акти Терміналу (із застосуванням системи ІСПС); подавати заявки на зважування; подавати заявки на доглядові операції [4].

Система дозволяє: скоротити тривалість обробки судна; скоротити час перебування вантажів і контейнерів на терміналі; зменшити переміщення контейнера під час зберігання; скоротити час обробки транспортного засобу; мінімізувати відсоток комерційних недоліків в оформленні документів; надавати інформацію про наявність і переміщення контейнерів в термінальні відділення та зовнішніх користувачів (експедитори, агенти і т. п.); пропонувати контрактним клієнтам можливість заповнення і пересилання документів в режимі віддаленого доступу (веб-доступ).

Всі послуги веб-порталу надаються безкоштовно. Згідно з планом контейнерообігу терміналу (рис. 2.8). Термінал планує підвищити свої показники в 2021 році.



Рис. 2.8. Прогноз обсягу контейнерообігу терміналу на 2021р.

Ресурс-сайт терміналу

Джерело: [16]

Так, компанії «Бруклін-Київ Порт» і ДП «КТО» забезпечують галузеве лідерство Одеського морського порту в сегменті контейнерної перевалки за рахунок ефективного менеджменту, впровадження інновацій та розширення переліку сервісів для своїх клієнтів - судноплавних ліній [9].

За ці роки компанія ДП «Контейнерний термінал Одеса» - дочірня структура німецького логістичного концерну HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG) інвестувала в розвиток виробничої інфраструктури порту майже 200 млн. Євро. Дев'ятнадцять з двадцяти років свого існування компанія утримує за собою статус лідера за обсягами контейнерної перевалки в портах

України. Рекордної позначки контейнерообігу компанія досягла в 2008 році - 536 932 TEU.

Інновації в портах України виступають в ролі будівництва нових терміналів, закупівлю нового обладнання, автоматизації і в створенні єдиних систем по передачі даних. Співпраця з великими іноземними портовими операторами дозволяє Україні брати і вивчати світовий досвід і виходити на новий рівень партнерства. Проекти в портах створюють нові робочі місця і приваблює великих клієнтів [18].

РОЗДІЛ 3

ОБҐРУНТУВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ КОМПАНІЙ – ОПЕРАТОРІВ У ПОРТОВОЇ СФЕРІ

3.1. Міжнародна операторська діяльність на прикладі компанії DP World

Відповідно до закону Про морські порти, портовий оператор (стивідорна компанія) - суб'єкт господарювання, який здійснює експлуатацію морського терміналу. Він проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування суден та зберігання вантажів

Один з найбільших портових операторів є компанія DP World.

DP World є провідним учасником глобальної торгівлі та невід'ємною частиною виробничо-збутового ланцюжка. Компанія займається численними, пов'язаними між собою бізнесами - від морських і внутрішніх терміналів, морських послуг, логістики і допоміжних послуг до рішень в області торгівлі, заснованих на технологіях.

DP World має портфель з 77 діючих морських і внутрішніх терміналів (рис 3.1.), підтримуваних більш ніж 50 суміжними компаніями в 40 країнах на шести континентах зі значною присутністю як на швидкозростаючих, так і на зрілих ринках [2].

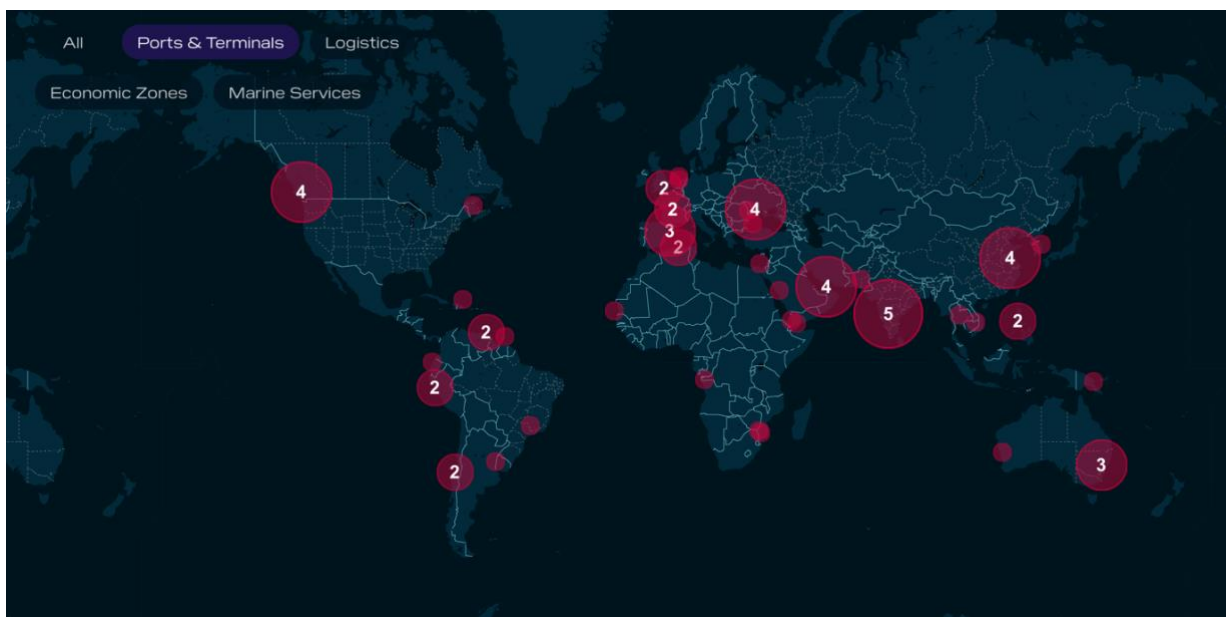


Рис 3.1. Світові термінали та порти компанії DP WORLD

Джерело : [13]

Команда DP World, що складається з понад 37 тис. співробітників з 110 країн світу, розвиває довгострокові відносини з урядами, судноплавними лініями, імпортерами та експортерами, спільнотами і багатьма іншими важливими складовими глобальної ланцюжка поставок, щоб підвищити цінність і забезпечити якісні послуги сьогодні і завтра.

Обробка контейнерів є основним видом діяльності компанії і приносить більше трьох чвертей її доходів.

Вона знаходиться під управлінням найбільшого світового інвестора Dubai World, що належить уряду ОАЕ.

У березні минулого року DP World продовжила на 30 років договір про концесію терміналу в Констанці, який має пропускну здатність 1 млн TEU на рік з можливістю збільшення до 4,5 млн TEU. Цей термінал обслуговує внутрішній ринок Румунії та Центральної Європи, і через нього йде потік вантажів в / з Росії, України, Болгарії, Грузії та Молдови [13].

У лютому минулого року DP World придбала компанію P & O Ferries і P & O Ferrymasters за \$ 421 млн. P & O Ferries є оператором поромних перевезень з флотом в 21 судно, зайняте на перевезеннях між 11 портами Північного і Ірландського морів, а P & O Ferrymasters - логістичний провайдер. За підсумками 2017 р виручка P & O Ferries склала \$ 1,4 млрд.

Варто відзначити, що це безумовно не єдині проекти, пов'язані з найбільшими портовими операторами. Партнерство з великими інвесторами дає можливість розширити виробничі потужності, залучати нових клієнтів і надавати якісний сервіс з обслуговування судна в порту.

У грудні 2018 р DP World завершила операцію з придбання компанії Unifeeder - найбільшого в Північній Європі фідерного контейнерного оператора, який зв'язує близько 100 портів. Фідерний оператор - це компанія, яка забезпечує доставку і вивезення невеликими судами контейнерів між великими і дрібними портами. Угода оцінювалася в 660 млн євро.

DP World називає себе не НЕ портовим оператором, а "інструментом сприяння міжнародній торгівлі".

Крім того, DP World впроваджує новаторські розробки - разом з німецькою інжиніринговою компанією SMS Group вона планує побудувати в контейнерному терміналі в Дубаї першу в світі інтелектуальну систему зберігання контейнерів. Сьогодні контейнери в порту зазвичай зберігаються "стопками", і щоб витягти потрібний, іноді спочатку потрібно підняти верхні контейнери.

Нова ж система передбачає будівництво багатоповерхового стелажа з осередками для контейнерів, звідки легко дістати потрібний. Така система дозволить на третину скоротити тривалість завантаження / розвантаження контейнеровозів і збільшити на дві третини потужності зі зберігання на одиницю площі [13].

Таким чином, розширюючи бізнес, DP World буде заробляти не тільки на перевалці контейнерів в портах, її мета - надання комплексного логістичного продукту, який дозволить працювати безпосередньо з кінцевими споживачами послуг з контейнерних перевезень.

Контейнерний оператор повертає в потрібне русло винайдену їм самим стратегію «глобального сприяння торгівлі». Нарощування бізнесу на нових термінальних підприємствах, в тому числі в Лондоні, допомогло підвищити слабкі внутрішні показники за останній рік, але загальні обсяги залишилися незмінними. Проте DP World продовжує розширюватися. Хоча в останні роки інвестиції групи значно диверсифіцировались, включаючи придбання компаній P & O Ferries, Unifeeder і Topaz Energy and Marine, портовий бізнес залишається її основним активом. Варто сказати, що з цього року DP World представлена і в Україні - завдяки покупці 51% ТІС-контейнерний термінал.

У 2015 р DP World опрацювала 61,7 млн TEU (двадцятифудовий еквівалент) у всьому своєму портфоліо. Відповідно до ринковим попитом, завдяки постійному розвитку і розширенню асортименту, поточна валова потужність компанії, складова 79,6 млн TEU, до 2020 року виросла до більш ніж 100 млн TEU.

Тільки за минулий рік DP World оформила кілька знакових угод. Наприклад, уклала договір концесії контейнерного терміналу в найбільшому порту Саудівської Аравії Джидда, в розвиток і розширення якого вона планує інвестувати \$ 0,5 млрд. Також DP World стала акціонером швейцарського оператора Swissterminal Holding, яка оперує п'ятьма залізничними контейнерними терміналами в Швейцарії, які пов'язані з портами Роттердам , Антверпен, Спеція, Генуя, Равенна і Трієст.

У минулому році DP World також завершила угоду на \$ 1,1 млрд з придбання судноплавної компанії Topaz Energy & Marine - провідного

міжнародного постачальника логістичних послуг і рішень в сфері морської логістики для енергетичної галузі. Тораз має флотом з 117 суден, зайнятих переважно в Каспійському морі, де зосереджено близько 6% світових запасів нафти, а також на Близькому Сході і в Західній Африці. Тораз має портфель контрактів в \$ 1,6 млрд і співпрацює з такими нафтовими гігантами, як BP, Chevron, Dragon Oil, Dubai Petroleum, ExxonMobil, Saudi Aramco і Tengizchevroil.

DP WORLD є провідним постачальником інтелектуальних логістичних рішень, які забезпечують торговельні потоки по всьому світу. DP WORLD думає про майбутнє, передбачає зміни та впроваджує передові технології для створення найрозумніших, найефективніших та інноваційних торгових рішень, забезпечуючи при цьому позитивний та стійкий вплив на економіку, суспільство та нашу планету [4].

Компанія DP WORLD має чотири принципи, які визначають їхню культуру та відіграють центральну роль у кожному прийнятому бізнес-рішенні (рис 3.2.).

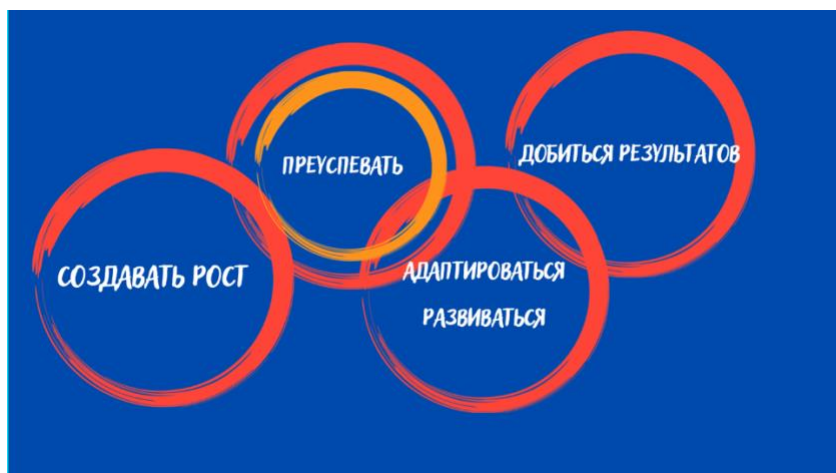


Рис. 3.2. Чотири принципи роботи DP WORLD

Джерело: складено автором за джерелами [13]

Команда, що складається з понад 56 000 співробітників зі 140 національностей, забезпечує безперебійну торгівлю. Як сертифікований роботодавець, який працює за принципом "відмінне місце для роботи", вони розширюють можливості та підвищують кваліфікацію своїх співробітників, дозволяючи їм працювати з максимальною ефективністю.

Місія DP World – переосмислити глобальний ланцюжок поставок (рис 3.3.). Вони досягають цього за допомогою широкого спектру продуктів та послуг, що торкаються всіх аспектів життя. Незалежно від того, чи є ви виробником автомобілів в Китаї або фермером, що вирощує чилі в Руанді, вони допоможуть вам вийти на нові ринки та споживачів, що спростить масштабування вашого бізнесу у будь-якій точці земної кулі.

DP World тепер є невід'ємною частиною ланцюжка постачання, на яку припадає 10 відсотків світової торгівлі. DP WORLD переміщуємо товари через безперебійну, взаємопов'язану глобальну мережу, що складається з 181 підприємства у 64 країнах на шести континентах, які складаються з портів та терміналів, економічних та вільних зон до логістичних вузлів та морських служб [13].

DP WORLD старанно працює над переосмисленням майбутнього за допомогою інновацій у галузі поетапної обробки терміналів, покликаних спростити нашу глобальну мережу портів та забезпечити безперебійну роботу.

Інтелектуальні інновації, такі як VoxBay, інтелектуальна система High Bay Storage (HBS), підривають звичний бізнес: збільшують швидкість обробки терміналів, підвищують енергоефективність та безпеку за одночасного зниження експлуатаційних витрат.



Рис. 3.3. Схема ланцюжка логістичного постачання

Джерело: [2]

Заглядаючи в майбутнє, DP WORLD інвестував у революційну технологію Hyperloop компанії Virgin – передову, неймовірно швидку систему вантажних відсіків на запит, яка забезпечить вантажовласникам синхронізоване, плавне та інтелектуальне переміщення товарів.

За словами DP WORLD, вони пропонують інтегровані логістичні рішення світового рівня, але ніколи не забуває, з чого вони почали з моря. Вони є провідним постачальником морських рішень для урядів та організацій по всьому світу і активно працюють над розробкою універсальних морських стандартів.

Вони працюємо у великому масштабі та виконують понад 300 проектів на рік у наших сухих доках у Дубаї, де реалізуються одні з найбільших у світі програм будівництва нових морських платформ. Новий суднопідйомний комплекс від DP WORLD здатний піднімати два судна водотоннажністю до 2

500 тонн. А їхні послуги з доставки дозволять вам дістатися клієнтів у портах Близького Сходу, Азії та Африки.

Маючи сучасний флот із 400 офшорних сервісних суден, компанія може запропонувати вам підтримку в галузі наскрізної обробки, обробки якорів та підводних послуг, а також готові рішення для енергетичної галузі.

Як лідер на ринку ремонту, вони можуть допомогти підтримувати ваші судна в оптимальному робочому стані. У сухих доках у Дубаї компанія пропонує послуги з ремонту суден та бурових платформ у доках та на морі – від плавучих кранів до консультацій з архітектури. DP WORLD також є спеціалістами з унікальних новобудов та переробок.

Технології зробили революцію у способах ведення бізнесу, і сектор логістики не є винятком. Від систем доставки Hyperloop до автоматизованих складських штабелів – ми знаходимося на передньому краї революційних технологій [4].

Відмінності DP World починаються від початку вашої логістичної подорожі. З нашими платформами Cargoes та Searates ви можете знайти найкращі маршрути та вартість фрахту для міжнародних перевезень, а також безпечну оплату та розширене відстеження контейнерів. Наочну схему організації роботи сайту Cargoes розглянемо за схемою (рис 3.4).

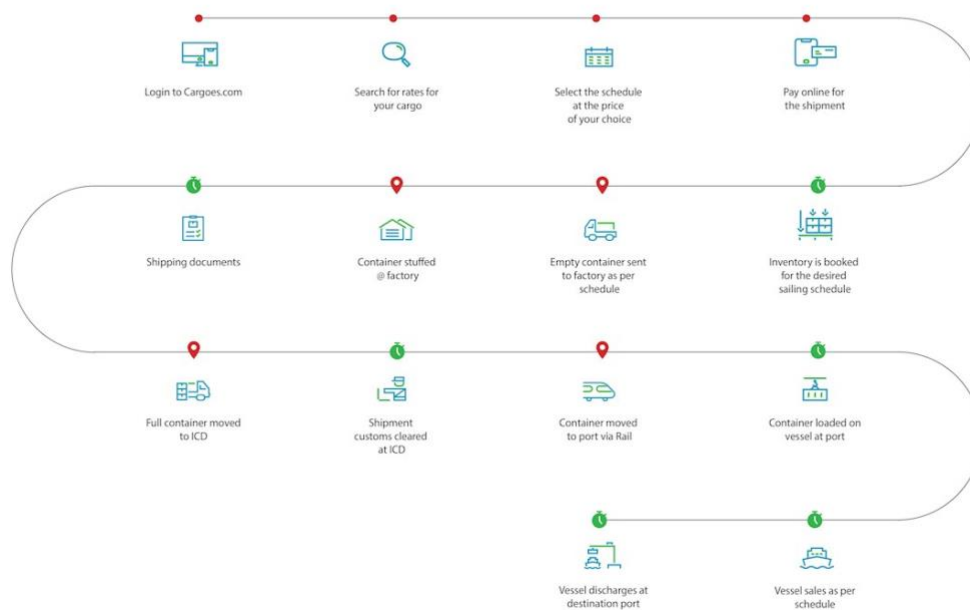


Рис. 3.4. Схема роботи сайту Cargoes

Джерело: [4]

Для експедиторів вони також використовують Digital Freight Alliance – обмін веб-інструментами, що допомагають просувати ваші послуги клієнтам по всьому світу, та World Logistics Passport, унікальну програму лояльності, яка створює нові торгові можливості для бізнесу в Африці та Азії. , а також у Центральній та Південній Америці.

Цифровий вантажний альянс DP World - це онлайн-мережа, насамперед призначена для надання експедиторам нових інструментів, маршрутів та послуг, що дозволяють їм вести більше бізнесу. Digital Freight Alliance, заснований у 2020 році в рамках стратегії масштабування DP World, об'єднує провідних постачальників логістичних послуг через такі платформи, як SeaRates, LandRates та AirRates.

Членство Digital Freight Alliance відкриває новий світ можливостей. Він надає учасникам доступ до експедиторів у більш ніж 150 країнах, перевіреним

та надійним логістичним партнерам за допомогою процесу KYC, збільшення продажів, захисту платежів та багатьох інших функцій. Альянс планує поступово збільшувати частку своїх членів на світовому ринку.

DP World Cargospeed, перша така ініціатива, була створена в результаті партнерства між DP World і Virgin Hyperloop, щоб надати вантажні системи з підтримкою Hyperloop, які забезпечать швидку, стійку і ефективну доставку вантажів на піддонах по всьому світу.

DP World Cargospeed налаштований надати незрівнянний сервіс для високопріоритетних товарів на запит, доставляючи вантажі зі швидкістю польоту та ближче до вартості перевезення вантажів. Він робитиме це за рахунок підключення до існуючих видів автомобільного, залізничного та повітряного транспорту, щоб розширити можливості вантажних перевезень [10].

Система Virgin Hyperloop, що лежить в основі DP World Cargospeed, є унікальною тим, що не обов'язково призначена тільки для пасажирів або вантажів. Це багатофункціональна система, яка повністю використовує можливості системи та дає максимальні економічні та соціальні вигоди.

Системи на 100% є електричними і можуть працювати від відновлюваних джерел енергії, що створює більш екологічне рішення для вантажних перевезень. Ця інноваційна ініціатива має на меті прискорити стійку цифрову трансформацію бізнес-операцій.

Системи DP World Cargospeed, засновані на технології Virgin Hyperloop, будуть транспортувати високопріоритетні та термінові товари, включаючи свіжі продукти харчування, медичне приладдя, електроніку та багато іншого.

В результаті він запропонує безпрецедентний досвід роботи з клієнтами, надійність та свободу від надто далеких планів.

Однією з останніх інновацій є система VoxBay є новою інтелектуальною системою High Bay Storage (HBS), пілотний проєкт якої реалізується на нашому терміналі 4 в Джебель-Алі. Це нове міжнародне спільне підприємство DP World та фахівців із промислового проєктування SMS Group, мета якого – змінити спосіб життя. що контейнери обробляються в портах із розумними інноваціями.

Завдяки використанню революційної технології, запатентованої конструкції та стелажної конструкції VoxBay створюються унікальні переваги, оскільки контейнери зберігаються на висоті до одинадцяти поверхів, забезпечуючи ємність звичайного терміналу на одній третині площі [10].

Масштабований до будь-якого місця і повністю автоматизований з прямим доступом до кожного контейнера, VOXBAY виключає неоплачувану та непродуктивну перетасовку. Це дозволяє значно підвищити швидкість обробки, енергоефективність, безпеку та значно знизити експлуатаційні витрати. Ця нова революційна технологія призначена для обробки металевих виробів вагою до 50 тонн, кожна на стелажах висотою до 50 метрів.

Як ми можемо бачити, DP WORLD впроваджує безліч різних інноваційних технологій і досягає високих показників як портового оператора по всьому світу.

3.2. Обґрунтування функціонування операторів-стивідорів у національному сегменті морського транспорту

DP WORLD стрімко входить на український ринок. DP World купила міжнародну онлайн-платформу для перевезення вантажів SeaRates.

Створену одеситом онлайн-платформу SeaRates, керуючу морськими контейнерними перевезеннями, набула глобального портовий оператор Dubai Port World (DP World).

Одеська фірма, яка розробила і підтримує платформу, стала, таким чином, одним із структурних підрозділів транснаціональної компанії.

DP World's SeaRates – це онлайн-платформа, призначена для вантажовласників та споживачів, які хочуть перевозити товари за найкращими цінами. Він також пропонує якісні галузеві інструменти для експедиторів, які дозволяють їм вести свій бізнес більш ефективно для відстеження та видимості вантажу, документацію систем логістичної спільноти (LCS) (наприклад, котирування, рахунок-фактуру Performa, замовлення на покупку, коносамент, комерційний рахунок-фактуру, підтверджений Брутто-масова декларація, пакувальний лист, сертифікат походження та план наповнення), а також розклад відвантаження - ось лише кілька веб-інструментів [2].

Завдяки інноваційним інструментам, зручному бронюванню та цілодобовій підтримці, SeaRates швидко перетворилася на основний ринок для транспортно-експедиторських компаній. Поряд з LandRates та AirRates платформа також є членом Digital Freight Alliance, онлайн-асоціації, яка об'єднує експедиторів по всьому світу на єдину платформу, надаючи їм доступ до нових інструментів, маршрутів та послуг та дозволяючи їм вести більше бізнесу у будь-який час та в будь-якому місці. .

SeaRates - це платформа, що дозволяє логістичним компаніям управляти тарифами і миттєво робити їх доступними для користувачів. Створив її одеський бізнесмен Сергій Джашітов, який закінчив Водний і вищу морехідку. SeaRates увійшов до сімейства DP World у 2020 році. Разом ми продовжуємо оцифрувати та покращувати процес переміщення вантажів. Компанії

допомагають клієнтам стати більш ефективними, одночасно підвищуючи видимість і передбачуваність ланцюгів поставок.

Місія SeaRates полягає в прискоренні глобальної торгівлі шляхом автоматизації процесу доставки вантажів, покращення видимості та забезпечення безперебійного обслуговування клієнтів від відправлення до пункту призначення.

На SeaRates.com вантажовідправники можуть миттєво забронювати ідеальний варіант доставки. Ми не стягуємо комісію за бронювання, і якщо клієнт знайде нижчу ціну, ми можемо оновити тариф. Клієнти можуть у будь-який час зв'язатися зі службою підтримки SeaRates.com і отримати допомогу більш ніж 20 мовами.

Для націлювання на більшу аудиторію логістичних послуг наземного та повітряного транспорту було запущено ще дві онлайн-платформи вантажних перевезень – AirRates.com та LandRates.com, де можна знайти спеціалізовані рішення [2].

Ідея DP WORLD полягає в тому, щоб створювати якусь внутрішню зв'язок між своїми компаніями. Так DP WORLD купила компанію P & O Ferrymasters.

P & O Ferries є європейською інтегрованою логістичною компанією, пороми якої обслуговують найбільші лінії з перевезення Ro-Ro вантажів, а P & O Ferrymasters - найбільшим європейським постачальником транспортних і логістичних послуг. P & O Ferries управляє флотом з 21 судна на каботажних маршрутах, Північному і Ірландському морі, заходить в 11 портів. P & O Ferrymasters надає рішення по ланцюжку поставок в 19 європейських хабах. P & O Ferries обробляє понад 2,5 млн одиниць Ro-Ro вантажів на рік, що дає близько 75% від виручки групи. За 2017 рік доходи P & O Ferries склали 1.1 млрд. Фунтів-стерлінгів (\$ 1,4 млрд) і EBITDA - 100 млн фунтів (\$ 131 млн).

Після покупки компанія Searates і P & O Ferrymasters складаються в вигідних взаєминах, забезпечують транспортом, розвивають мережу логістики і P & O Ferrymasters покриває автоперевозки від імені Searates. Це створює сприятливі умови для партнерства [2].

Компанія P & O Ferrymasters працює в більш ніж 20 стратегічних точках в 13 країнах і є провідним постачальником загальноєвропейських транспортних рішень і рішень для ланцюжків поставок, які доставляють ваші вантажі вчасно, в потрібне місце і в ідеальному стані.

Досвід P & O Ferrymasters доповнюється неперевершеними і все більш важливими рішеннями в області контрактної логістики і управління вантажоперевезеннями, новаторськими інтермодальними операціями, передовий інфраструктурою інформаційних технологій і власним сучасним і великим автопарком.

Для Searates компанії це дає можливість отримувати низькі ставки на перевезення вантажів автотранспортом по Європі і на Великобританію, так як поромна переправа з Франції на Великобританію належить P & O.

Загальний оборот між компаніями становить 234 075 EURO за станом на 29.09.2021 з прибутком в 30 000 EURO для компанії Searates з автоперевезень.

Безумовно всі логістичні компанії важливі для України, так як вони розвивають потенціал морської держави і залучають нових клієнтів на український ринок. Але, як було сказано раніше, важливим аспектом залишається модернізація портів і впровадження інновацій.

Вперше про інтерес DP World до українського ринку заговорили у 2015 році. Вже за рік, у жовтні 2016-го, колишній міністр інфраструктури Володимир Омелян підписав із DP World меморандум про співпрацю. Тоді йшлося про реалізацію проекту розвитку буксирного флоту в Одеському порту компанією P&O Maritime, яка входить до DP World).

DP World справді зайшов до України, але із затримкою: на початку 2018-го дочірня компанія гурту P&O Maritime придбала контроль над українською буксирною компанією LB Shipping, яка працювала в порту “Південний”. Співінвестором угоди виступила SD Capital Ставніцера та Філіпа Грушка.

Купівля частки терміналу – другий для DP World досвід успішного партнерства з акціонерами ТІС. Першим спільним проектом компаній став буксирний оператор P&O Maritime Ukraine, який обслуговує більш ніж 50 клієнтів у трьох найбільших портах країни.

Пізніше P&O Maritime розширила свою присутність на Чорноморський та Одеський порти [7].

У 2019 році ринок контейнерних вантажних перевезень України зріс на 20%. Вдале розташування в точці перетину морських та наземних шляхів у поєднанні з найкращою в країні залізничною інфраструктурою зробили контейнерний термінал ТІС привабливим об'єктом для придбання DP World.

12 червня відома компанія DP World (ОАЕ) оголосила про придбання 51% акцій Контейнерного терміналу ТІС (порт "Південний", Україна).

Відповідно до умов угоди, DP World придбала контрольний пакет акцій та здійснюватиме управління терміналом. Компанія стане ключовим гравцем у регіоні і прагнутиме розширювати частку ринку за рахунок використання провідних позицій ТІС на ринку перевезень залізницею. Основний бізнес компанії, що приносить DP World, більше половини доходу – контейнерні вантажоперевезення. У 2019 році всі оператори групи опрацювали 71,2 млн. TEU. Для порівняння, сукупний контейнерообіг усіх українських портів за минулий рік склав трохи більше 1 млн. TEU.

Тепер DP World має можливість запропонувати клієнтам пряме повідомлення між власними терміналами в Констанці, Ярмуджі та ТІС з використанням фідерної мережі UniFeeder. У поєднанні з досвідом DP World

щодо усунення неефективних ланок у логістичних ланцюжках це дасть можливість відправляти вантажі основними для Східної Європи торговими маршрутами, використовуючи активи DP World у Румунії та Туреччині.

DP World TIS Pivdennyi – це швидкий, гнучкий, орієнтований на клієнта термінал, який впроваджує нові послуги та передбачає потреби ринку. Термінал є ключовим платником податків у регіоні та одним із основних інвесторів в українську логістику.

TIS вперше ввів блок-поїзди у 2017 році, що приносить користь як клієнтам, так і навколишньому середовищу, запобігаючи перевантаженості автомобільних доріг [7].

DP World TIS Pivdennyi став частиною групи DP World у 2020 році та пропонує нові технології та досвід на українському ринку.

На термінал DP World TIS-Pivdennyi, який є частиною портової групи DP World, заходить турецька контейнерна лінія Akkon Lines.

Згідно з повідомленням, у партнерстві з турецькою контейнерною лінією DP World TIS-Pivdennyi буде обслуговувати регулярний тижневий Чорноморський сервіс Akkon Lines, який забезпечить пряме та швидке сполучення між терміналом та турецькими портами Амбарлі та Гебзе.

Akkon Lines уперше запускає сервіс в Україні. Відповідну угоду підписали генеральний директор терміналу DP World TIS Pivdennyi та генеральний директор AKKON Shipping Салім Ішіл.

Зазначається, що більш короткі та гнучкі маршрути прискорюватимуть морську логістику між DP World TIS Pivdennyi та Туреччиною та спрощуватимуть українському бізнесу вихід до інших турецьких портів, зокрема Гемлік, Мерсіна та Аліага. Як наслідок, українські вантажовласники зможуть отримати додатковий зручний доступ до середземноморських та північноафриканських ринків: румунського порту Констанци, іспанського

Валенсії, Барселони та Кастельона, італійського Салерно та Генуї, туніського Сусса та Бізerta, алжирського Аннаба тощо [7].

Генеральний директор DP World TIS акцентував, що компанія зосередилася на розвитку мультимодальних перевезень, сучасної портової інфраструктури, інтегрованого клієнтського сервісу.

Світовий лідер контейнерних перевезень Maersk переводить свою діяльність в Україну на термінал DP World TIS Pivdennyi.

Перехід буде завершено протягом літа. З середини серпня 2021 року всі суднові сервіси Maersk в Україні заходитимуть на термінал DP World TIS Pivdennyi.

У компанії DP World TIS Pivdennyi відзначають, що ця примітна подія збігається з десятою річницею співробітництва Maersk з терміналом - рівно 10 років тому судно Maersk Nottingham причалило до контейнерного терміналу TIS.

Сьогодні понад 75% обсягів Maersk в Україні проходять через термінал DP World і крок до збільшення цього обсягу — успіх десятирічної співпраці між двома компаніями.

DP World TIS Pivdennyi – провідний глибоководний термінал в Україні. Минулого року вантажообіг терміналу виріс на 12% порівняно з 2019 роком, незважаючи на складні ринкові умови під час пандемії. DP World придбала TIS Pivdennyi відповідно до угоди в червні 2020 року.

Maersk – найбільша судноплавна компанія у світі зі 117-річною історією. Зараз вона працює у 130 країнах та займає 16,6% ринку світових морських перевезень.

15 регулярних контейнерних поїздів щотижня курсують із ТІС у Київ, Харків, Тернопіль, Дніпро та Чернігів.

Турецька контейнерна лінія Akkon Lines заходить на термінал DP World TIS Pivdennyi в Одеській області.

Akkon Lines вперше запускає сервіс в Україні, обравши для суднозаходів найсучасніший і глибоководний контейнерний термінал країни – DP World TIS Pivdennyi.

Цей крок демонструє розвиток українського логістичного ринку та стратегічне географічне розташування України на півночі чорноморського басейну. Цей регулярний щотижневий сервіс забезпечить пряме та швидке сполучення між контейнерним терміналом у порту «Південний» та ключовими турецькими портами Амбарлі та Гебзе.

Зазначається, що більш короткі та гнучкі маршрути прискорять морську логістику між DP World TIS Pivdennyi та Туреччиною та спростять українському бізнесу вихід до інших турецьких портів, зокрема Гемліка, Мерсіні та Аліаги.

Як наслідок, українські вантажовласники зможуть отримати додатковий зручний доступ до середземноморських та північноафриканських ринків: румунському порту Констанца, іспанським Валенсії, Барселоні та Кастельоні, італійським Салерно та Генуї, туніським Суссе та Бізерті, алжирським Аннабе тощо [8].

Контейнерна лінія Akkon Lines заснована у 2018 році під егідою компанії AKKON Maritime Transport and Trade A.S. та у партнерстві з компанією Akarlar Shipping. В останньої — 50-річна історія у морському секторі Туреччини.

Спеціалізується на контейнерних перевезеннях у Середземному та Чорному морях. Своїм клієнтам пропонує послуги з перевезення вантажів у контейнерах, зокрема таких як контейнери з відкритим верхом, контейнери підвищеної ємності, холодильні тощо. Має офіси у Бурсі, Стамбулі, Ізмірі, Мерсіні та представництво у Лівії.

Для оптимізації ланцюжка постачання Akkon Lines, крім послуг з перевезення в контейнерах, пропонує послуги з перевезення наземним транспортом та логістичні послуги з зберігання, митного очищення, комплектації контейнерів.

Також ведуться переговори щодо співпраці Одеського порту та готелю на морвокзалі з DP WORLD.

В концесію, окрім будівлі морвокзалу, планують передати причали №15, 16, 17 (територія яхт-клубу «Одеса»), 18 та 19. Готель же приватизують.

Президент Зеленський хоче залучити ОАЕ до будівництва гавані для яхт та нового готелю в Одесі.

Він запросив одного із найбільших портових операторів у світі DP World розширити інвестування в українські порти. Президент зазначив, що йому дуже подобається ідея з будівництвом сучасної марини (спеціально облаштованої гавані для яхт та катерів) та сучасного готелю в Одесі, а держава готова всіляко супроводжувати проект та діяти швидко у цьому напрямку.

Близько 80% акцій готельного комплексу "Одеса", що належать держпідприємству "Одеський морський торговельний порт", продадуть DP WORLD. Переговори проводяться з арабськими компаніями. 20 відсотків, що залишилися, належать ТОВ «Готель «Одеса» [7].

Безумовно співпраця з DP WORLD дасть додаткові інвестиції в порт Одеси і так само ремонту нашого готелю на морвозкалі. Це дасть добрий приріс для економіки Одеської області та економіки країни загалом.

Політика нашої держави має бути налаштована на співпраці з подібними компаніями для отримання не тільки інвестицій, а й світового досвіду розвитку портів і терміналів [8].

3.3 Розрахунок економічної ефективності операторської та інноваційної діяльності портової сфери на прикладі компанії DP WORLD

Робота з портовими операторами дає можливості для розвитку порту, але і має свої недоліки (рисунок 3.5.).



Рис. 3.5. Переваги та недоліки міжнародних операторів

Джерело: Складено автором за джерелами [8]

Як було зазначено раніше, великий портовий оператор DP WORLD купив 51% акцій терміналу ТІС. Безумовно це дало великі перспективи для Південного порту, в першу чергу, це виявляється у збільшенні вантажообігу за рахунок залучення нових вантажопотоків та посилення внутрішньої конкуренції на українському ринку портових послуг.

Як правило, клієнти DP WORLD великі імпортери та експортери, і все це - прямі клієнти. Портовий оператор укладає довгострокові контракти з клієнтами та переводить їх повністю на свій сервіс послуг. Це, як перевага дає Україні можливості щодо залучення нових вантажопотоків.

Згідно з рейтингом товарів, що експортуються з України, найбільше експортують кукурудзу (10.4% від усього експорту); соняшникова олія; пшениця; котуни із залізної руди; концентрати залізні; кабелю; ріпак та інше.

Найбільшими покупцями українського зерна у 2020 р., як і раніше, були країни Азії, Африки та Європи. Крім того, минулого року в десятці найбільших покупців зерна відбулися зміни: Південна Корея та Лівія витіснили із ТОП-10 Ізраїль та Італію [8].

З середини серпня 2021 термінал DP World TIS Pivdennyi почав обслуговувати щоденний сервіс компанії Maersk. Першим судном, що прибуло до Південного в рамках цього сервісу, став контейнеровоз Safmarine Nuba. Тоді було оброблено 638 контейнери. Сервіс пов'язав DP World TIS Pivdennyi з єгипетським портом Порт-Саїд, а також турецьким Ізміром.

У червні компанія Maersk на своєму офіційному сайті розмістила оголошення, в якому повідомила про закриття із серпня цього сервісу в порту Чорноморськ. Таким чином, всі суднозаходи компанії були консолідовані на терміналі TIS в Південному. Біля причалів морського порту Південний, 29 листопада 2021 року, оброблялося одночасно 11 суден.

Така поведінка крупної контейнерної лінії обумовлено тим, що DP WORLD та компанія MAERSK співпрацюють вже понад 10 років. Вони працюють по налагодженим логістичним ланцюжкам.

Тепер, коли компанія MAERSK працює на терміналі TIS. Це дасть привід підвищення конкурентної боротьби між портовими операторами України.

Група терміналів ТІС є найбільшою приватною стивідорною компанією України. Оперує терміналами «ТІС-Зерно», «ТІС-Міндобрива», «ТІС-Руда», «ТІС-Вугілля» та «ТІС-Контейнерний термінал» у морському порту «Південний». Обсяг інвестицій в об'єкти портової інфраструктури становить \$770 млн. Група забезпечує зайнятість близько 4 тис. осіб.

Головним двигуном конкуренції на ринку портових послуг є якість послуг щодо обробки суден, різних видів вантажу та час обробки судна в порту. Найчастіше це напряму залежить від рівня модернізації порту та роботи менеджменту щодо організації роботи порту.

На остаточний результат портового обслуговування впливає те, якими виробничими потужностями володіє порт, тобто висока якість виробничого обладнання, машин і механізмів (крани, навантажувачі, тягачі та ін.), складського господарства, наявність і якість спеціалізованих перевантажувальних терміналів, залізничних під'їздів до порту безпосередньо підвищує конкурентоспроможність портових послуг.

Важливим є також стан вантажу на момент перевантаження: ретельна упаковка, правильно вибрані розміри та конструкція тари, достатнє маркування. Тому якість виконання перевантажувального процесу залежить від рівня технологічного розвитку підприємства і є результатом заходів, що вживаються для забезпечення точності та надійності виконання виробничих операцій. До параметрів, що визначають якість процесу, належать: рівень технологій вантажно-розвантажувальних робіт; технічна оснащеність порту; рівень організації виробництва; рівень координації та взаємодії із суміжними видами транспорту. На жаль, більшість портів за своєю технологічною оснащеністю не відповідають новим вимогам, які пред'являються до сучасних портів [6].

Конкурентоспроможність портових послуг визначається наявністю конкурентних переваг, а властивістю конкурентних переваг є їхня підпорядкованість впливу різних факторів. Для досягнення конкурентної переваги потрібні комплексні зусилля. Іноді їх недостатньо внаслідок дії зовнішніх факторів. Понад те, одні й самі чинники можуть, як посилити, і послабити конкурентні переваги. При цьому на конкурентоспроможність морського торговельного порту в сучасних умовах впливають фактори різних рівнів, які визначають специфічні особливості портових послуг.

На успішність функціонування портів безпосередньо впливають і політична стабільність у державі, що визначає стратегічні пріоритети взаємодії з різними країнами, і зовнішньоекономічна політика, що проводиться урядом, що визначає стратегічні напрями співпраці із закордонними партнерами, та соціально-економічна політика держави, що включає систему державного регулювання портової діяльності та формує загальний імідж кримських портових підприємств у світі, співпраця з крупними стивідорними компаніями дає порту конкурентну перевагу.

Як показує світова практика світові портові оператори, роблять інвестиції у порти та різні сфері морського транспорту та сприяють їх стрімкому розвитку. Підвищення вантажообігу та перевалки вантажів у порту дає можливість щодо підвищення податків та прибутку порту [6].

Методичний підхід до управління конкурентоспроможністю стійкого позиціонування морських операторів у сервісному сегменті Українського ринку морського транспорту представлено на рисунку 3.6.



Рис. 3.6. Управління конкурентоспроможністю стійкого позиціонування морських операторів у сервісному сегменті Українського ринку морського транспорту

Джерело: складено автором за джерелами [6]

Щодо українського ринку портових послуг, то порти України значно конкурують один з одним у залежності від сегмента вантажу. Наприклад, якщо розглядати ринок нафти, то конкуруючими портами є порт Одеса та порт Миколаїв, це пов'язано з тим, що ці порти більш за всіх обробляють нафту. І саме вибір конкурентної стратегії дуже важливий у цьому випадку, тому що

обидва порти мають сильну конкурентну позицію. Портові оператори відіграють ключову роль у формуванні конкурентної переваги.

Кожен порт перевалює певну кількість видів вантажів. Статистику оброки вантажів у портах України представлена на рисунку 3.7.



Рис. 3.7. Статистика обробленого вантажу по стивідорним компаніям України

Джерело : [15]

Перевантажувальний комплекс ТІС за 2020 рік перевалив 36,6 млн т вантажів. Таким чином, термінал побив рекорд попереднього року, збільшивши відвантаження на 10,9%.

Одеський та Чорноморський морські порти зменшили вантажообіг минулого року на 8,1% та 8,8% відповідно. "Південний", в акваторії якого оперує ТІС, став єдиним портом Великої Одеси, який наростив у непростому

2020 році обсяги перевалки на 14,5%. І майже 60% вантажообігу «Південного» становлять обсяги ТІСу.

У порту Південний перевалили понад 42 млн. тонн вантажів за 10 місяців 2021 року. Це найкращий результат вантажоперевалки серед морпортів країни.

Найбільше за 10 місяців поточного року було перевалено руди – 23 млн 951 тис. тонн, зерна – 7 млн 226 тис. тонн.

Перевалка експортних вантажів у порту склала 34 млн 124 тис. тонн, імпорتنих – 4 млн 692 тис. тонн, каботажних – 94 тис. тонн. Перевалка транзитних вантажів склала 3 млн. 693 тис. тонн.

Вантажоперевування контейнерів у порту з початку року склала 2 млн 406 тис. тонн (186 836 TEU).

Портові оператори морського порту Південний у серпні поточного року встановили новий рекорд перевалки зернових за місяць, опрацювавши 1312,4 тис. тонн вантажів.

Після покупки. DP WORLD частини терміналу, термінали "ТІС" вийшли на максимальний вантажообіг порту з січня до квітня за весь час роботи.

Відповідно до світової практики, при вході на ринок оператора порту такого масштабу, як DP WORLD, вантажообіг порту збільшується мінімум на 2%. Це пов'язано з тим, що портовий оператор такого рівня надає якісний сервіс, залучає нові вантажопотоки та інвестує гроші в модернізацію порту, що дає змогу збільшити портові потужності [7].

Якщо ми розглядаємо саме порт Південний буде правильно розглядати саме термінал ТІС. Перш за все, робота з DP WORLD дало терміналу не тільки приріст у вантажообігу, але і у підвищенні конкурентоспроможності терміналу на ринку портових послуг. Підвищення вантажообігу зумовлено тим, що термінал ТІС, як було зазначено раніше є найбільшою приватною стивідорною компанією України. Оперує терміналами «ТІС-Зерно», «ТІС-

Міндобрива», «ТІС-Руда», «ТІС-Вугілля» та «ТІС-Контейнерний термінал» у морському порту «Південний». Як було зазначено, порт обробляв більш за все руду та зерно. Усі ці вантажопотоки пройшли саме через групу терміналів ТІС.

Якщо ми порівнюємо показники обороту за 2020 та 2021 рік, взявши за основу показники вантажообігу за 10 місяців поточного року та період з січня по жовтень за 2020 рік. Показники та їх приріст представлені у таблиці 3.1.

При розрахунку фінансового показника ми повинні врахувати доходи та витрати. Дохід формується з перевалювання вантажу у п. Південний на терміналах ТІС, враховуючи вантажообіг та акордну ставку на перевалку однієї тони вантажу. Витрати формуються з податків та собівартості за 1 тону обробленого вантажу. В Україні податки дорівнюють 19.5%, а за собівартість перевалки беремо 40% від акордної ставки [7].

До 2013 року акордні ставки були у відкритому доступі, але зараз кожна стивідорна компанія формує та виставляє свої ставки, враховуючи усі свої витрати.

Значний приріст вантажообігу, безумовно привів до підвищення показника прибутку терміналів ТІС та порту Південного у цілому.

1. Розрахуємо показник динаміки зміни вантажообігу за 2020 та 2021 рік за формулою темпа приросту:

$$\Delta TP = (P_{тек} - P_{баз}) / P_{баз} \times 100\% \quad (3.1)$$

де: P_k та P_b – показники значень поточного та базового періоду.

2. Розрахуємо показник динаміки вантажообігу п. Південний :

$$\Delta TP = (42 - 36.6) / 36.6 \times 100\% = 14.75\%$$

3. Розрахуємо вантажообіг групи терміналів ТІС :

$$\Delta TP = (35-23)/23*100\%=52.17\%$$

Таблиця 3.1.

Показники вантажообігу п. Південний

Показник	2019 рік	2020 рік	2021 рік	Показник темпу приросту 2020-2021 роки
Вантажообіг порту Південний	20.3 млн.тонн	36.6 млн.тонн	42 млн.тонн	+14.75%
Вантажообіг групи ТІС	14 млн.тонн	23 млн.тонн	35 млн.тонн	+ 52.17%

Темп приросту показує інтенсивність змін будь-якого процесу стосовно його початкового (базового) значення. Результат обчислень – один із трьох варіантів:

ΔTP має позитивний характер, отже, кінцеве значення збільшилося проти початковим, тобто. є зростання показника;

$\Delta TP =$ дорівнює 0, тобто. змін ні на більшу, ні на меншу сторону не відбулося – показник залишився на колишньому рівні;

ΔTP має негативне значення, отже, аналізований показник знизився на початок періоду.

Як ми можемо бачити, вантажообіг порту Південний та вантажообіг групи терміналів ТІС мають позитивний характер приросту.

Далі я розгляну саме динаміку змін вантажообігу терміналу ТІС за видами вантажу.

Група терміналів ТІС обробляють різноманітну кількість вантажів. Щодо контейнерів , то у 2019 році порт обробив 6 млн.тонн вантажу у контейнерах , а у 2020 році було оброблено 8 млн.тонн. У 2021 році контейнерний термінал ТІС обробив 14 млн тонн вантажу на своєму терміналі.

Стосовно терміналу «ТІС-Зерно» у 2019 році порт обробив 4 млн.тонн вантажу, у 2020 році – 6 млн. тонн , а у 2021 році було перевалено 9 млн. тонн.

Термінал «ТІС-Руда» у 2019 році перевалив 3 млн. тонн вантажу, у 2020 році – 4 млн. тонн , а у 2021 році вже було перевалено 6 млн. тонн руди.

На терміналах «ТІС-Міндобрива», «ТІС-Вугілля» у 2019 році було перевалено 1 млн. тонн, у 2020 році – 5 млн.тонн, а у 2021 році вже було перевалено 6 млн. тонн вантажів.

Як ми можемо бачити, ми маємо позитивну прогресію щодо збільшення вантажообігу кожен рік.

Розрахуємо дохід від перевалки вантажів на терміналах ТІС.

Дохід формується від перевалки вантажу. Акордна ставка за перевалку 1 тони вантажу залежить від самого виду вантажу. Динаміка змін акордних ставок за перевалку 1 тони зерна на терміналу ТІС за 2017-2021 роки представлена на рисунку 3.8.



Рис. 3.8. Динаміка змін акордної ставки за перевалку 1 тони зерна.

Джерело : [15]

4. Розрахуємо дохід за 2019 рік за перевалку зерна на терміналі ТІС.

$$D=T*Q \quad (3.2)$$

Де: Т- акордна ставка за перевалку 1 тони вантажу;

Q- обсяг перевалки вантажу відповідно по звітним даним.

За 2019 рік:

$$D=11*4,000,000=44,000,000 \$ (1,188,000,000 \text{ грн}) ;$$

За 2020 рік:

$$D=10,5*6,000,000=63,000,000 \$ (1,701,000,000 \text{ грн}) ;$$

За 2021 рік :

$$D=9*9,000,000=81,000,000 \$ (2,187,000,000 \text{ грн}).$$

5. Розрахуємо дохід за перевалку вантажу на терміналі «ТІС-Руда» за 2019 рік заробив:

$$D=3,9*3,000,000=11,700,000 \$ (315,900,000 \text{ грн}) ;$$

За 2020 рік:

$$D=3,9 *4,000,000=15,600,000 \$ (421,200,200 \text{ грн}) ;$$

За 2021 рік:

$$D= 3,9*6,000,000=23,400,000 \$ (631,800,000 \text{ грн}).$$

6. Розрахуємо дохід за 2019 рік контейнерний термінал перевалив 6,000,000 тонн вантажу у контейнерах. 60% від всього вантажообігу зайняли 20'НС а 40% приходить на 40'НС. У середньому у 20'ДС вміщується 22 т , а у 40'DV 26=30 т.

За 2019 рік контейнерний термінал перевалив 164 тис. 20'ДС та 80 тис. 40'DV.

За 2020 рік контейнерний термінал перевалив 218 тис. 20'ДС та 106 тис. 40'DV.

За 2021 рік контейнерний термінал перевалив 381 тис. 20'ДС та 186 тис. 40'DV.

Фінансові показники за перевалку вантажів на контейнерному терміналі ТІС за 2019 рік:

$$D= 340*164,000 =55,760,000\$$$

$$D= 390*80,000 =31,200,000\$$$

За 2020 рік:

$$D= 340*218,000 =74,120,000\$$$

$$D= 390*106,000 =41,340,000\$$$

За 2021 рік:

$$D= 340*381,000 =129,540,000\$$$

$$D = 390 * 186,000 = 72,540,000\$$$

Витратами від перевалки вантажу є собівартість перевалки вантажу.

Вона, як показує практика розраховується, як 40 % від перевалки 1 тони вантажу. Прибуток розраховується за формулою:

$$P = D - (D * S) / 100 \quad (3.3)$$

де: D-доходи терміналу (\$);

S- собівартість перевалки (%)

7. Розрахуємо прибуток за перевалку вантажу на терміналі «ТІС-Зерно»:

За 2019 рік:

$$P = 44,000,000 - (44,000,000 * 40) / 100 = 26,400,000 \$;$$

За 2020 рік:

$$P = 63,000,000 - (63,000,000 * 40) / 100 = 37,800,000 \$;$$

За 2021 рік :

$$P = 81,000,000 - (81,000,000 * 40) / 100 = 48,600,000 \$.$$

8. Розрахуємо прибуток за перевалку вантажу на терміналі «ТІС-Руда» :

$$P = 11,700,000 - (11,700,000 * 40) / 100 = 7,020,000 \$$$

За 2020 рік:

$$P = 15,600,000 - (15,600,000 * 40) / 100 = 9,360,000 \$;$$

За 2021 рік:

$$P = 23,400,000 - (23,400,000 * 40) / 100 = 14,040,000 \$$$

9. Розрахуємо прибуток за перевалку вантажів на контейнерному терміналі «ТІС» :

$$P = 55,760,000 - (55,760,000 * 40) / 100 = 33,456,000\$$$

$$P = 31,200,000 - (31,200,000 * 40) / 100 = 18,720,000\$$$

За 2020 рік:

$$P = 74,120,000 - (74,120,000 * 40) / 100 = 44,472,000\$$$

$$P = 41,340,000 - (41,340,000 * 40) / 100 = 24,804,000\$$$

За 2021 рік:

$$P = 129,540,000 - (129,540,000 * 40) / 100 = 77,724,000\$$$

$$P = 72,540,000 - (72,540,000 * 40) / 100 = 43,524,000\$$$

Як було зазначено, від збільшення перевалки вантажу, також збільшуються податки, які складають 19,5 % від чистого прибутку терміналу.

10. Розрахуємо чистий прибуток з урахуванням податків та розмір податків від суми прибутку за перевалку вантажу на терміналі «ТІС-Зерно»:

За 2019 рік:

$$P = 26,400,000 - (26,400,000 * 19,5) / 100 = 21,252,000 \$;$$

$$\text{Податки} = 5,148,000\$$$

За 2020 рік:

$$P = 37,800,000 - (37,800,000 * 19,5) / 100 = 30,429,000 \$;$$

$$\text{Податки} = 7,371,000\$$$

За 2021 рік :

$$P = 48,600,000 - (48,600,000 * 19,5) / 100 = 39,123,000 \$.$$

$$\text{Податки} = 9,477,000\$$$

11. Розрахуємо чистий прибуток з урахуванням податків та розмір податків від суми прибутку за перевалку вантажу на терміналі «ТІС-Руда» :

$$P=7,020,000-(7,020,000*19,5)/100=5,651,100 \$;$$

$$\text{Податки}=1,368,900\$$$

За 2020 рік:

$$P=9,360,000\$(9,360,000*19,5)/100= 7,534,800 \$;$$

$$\text{Податки}=1,825,200\$$$

За 2021 рік:

$$P= 14,040,000-(14,040,000*19,5)/100=11,302,200 \$.$$

$$\text{Податки}=2,737,800\$$$

12. Розрахуємо чистий прибуток з урахуванням податків та розмір податків від суми прибутку за перевалку вантажу на контейнерному терміналі «ТІС» :

$$P= 33,456,000-(33,456,000*19,5)/100=26,932,000\$$$

$$P= 18,720,000-(18,720,000*19,5)/100=15,069,600\$$$

$$\text{Сума податків за 2019 рік}=10,174,400\$$$

За 2020 рік:

$$P= 44,472,000-(44,472,000*19,5)/100=35,799,960\$$$

$$P= 24,804,000-(24,804,000*19,5)/100=19,967,220\$$$

$$\text{Сума податків за 2020 рік}=13,508,820\$$$

За 2021 рік:

$$P= 77,724,000-(77,724,000*19,5\%)/100=62,567,820\$$$

$$P= 43,524,000-(43,524,000*19,5\%)/100=35,036,820\$$$

$$\text{Сума податків за 2021 рік}=30,312,360\$$$

Для того, що б оцінити різницю економічних показників, зведемо усі розрахунки к таблицю 3.2.

Таблиця 3.2.

Показники приросту фінансових показників групи терміналів ТІС.

Показник	2019 рік, \$	2020 рік, \$	2021 рік, \$	Динаміка змін за 19/20 рік, %	Динаміка змін за 20/21 рік, %
Дохід терміналу «ТІС-Руда»	11,700,000	15,600,000	23,400,000	+33.3%	+50%
Дохід терміналу «ТІС-Зерно»	44,000,000	63,000,000	81,000,000	+43.18%	+28.57 %
Дохід контейнерного терміналу ТІС	86,960,000	115,460,000	202,080,000	+32.77%	+75 %
Прибуток терміналу «ТІС-Руда»	7,020,000	9,360,000	14,040,000	+33.3%	+50 %
Прибуток терміналу «ТІС-Зерно»	26,400,000	37,800,000	48,600,000	+43.18%	+28.57 %
Прибуток контейнерного терміналу ТІС	52,176,000	69,276,000	121,248,000	+32.77%	+75 %
Сума податків від перевалки на терміналах	16,691,300	22,705,020	42,527,160	+36%	+87.3 %

Як ми бачимо динаміка зміни має позитивний характер. Компанія DP WORLD купила групу терміналів ТІС 12 червня 2020 року. Вони провели модернізацію порту, збільшили свої потужності та залучили нові вантажопотоки. У своїй роботі я розглядала три основних вантажі : зерно, руда та контейнери. Саме ці вантажі мають велику частку у статистиці експорту України.

Хоча робота з компаніями-операторами, які фактично забирають собі права щодо оперування наших терміналів це ризики для економічної безпеки та безпеки країни у цілому, ми можемо наглядно бачити і позитивні наслідки співпраці для економіка України.

Податкова система України поповнюється за допомогою коштів від прибутку порту, який у свою чергу залежить від величини вантажопотоку.

Нажаль, на мою думку, нашої країни потрібні світові інвестиції та правильно налагоджені логістичні системи для того, щоб отримати досвід щодо організації роботи порту та підвищити своє значення на ринку портових послуг.

ВИСНОВКИ

Можемо зробити висновок, що є багато аспектів і безліч суб'єктів як приватного, так і державного сектора, які беруть участь у виведенні порту світового класу на український ринок. Це дійсно буде важка робота і, можливо, важке завдання досягти і зберегти цей статус порту світового рівня. Але, на наш погляд, переваги від створення продуктивного, безпечного і привабливого порту переважають всі ці зусилля.

Провідну роль в підходах до регулювання морського транспорту з метою підвищення його екологічності відіграють технологічні інновації.

Дуже важливі технологічні зміни, що відбулися в області перевезень на судах - контейнеризація, спеціалізація транспорту, поява судноплавних компаній світового масштабу.

Інноваційність спирається на процес удосконалення, відкриття нового, тобто на ефективне засвоєння та впровадження нововведень, спрямованих як на оновлення технологій, техніки, організації виробництва та розроблення нової продукції, так і на проведення соціальних інновацій. Саме поєднання всіх складових дозволяє системі не тільки вижити в умовах загострення конкуренції, але й досягти необхідного рівня.

Географію морського транспорту визначає мережу морських портів.

Ще раз підкреслимо, що Україна має потужну економіку з величезним потенціалом зростання. Автомобільні, залізничні та річкові мережі з'єднуються з великими прилеглими ринками. Порти століттями служили на чорноморському ринку і за його межами. Тому інвестиції в більш якісні та ефективні порти і логістичну інфраструктуру неминуче приведуть до збільшення частки ринку морських портів України.

Інновації в портах України виступають в ролі будівництва нових терміналів, закупівлю нового обладнання, автоматизації і в створенні єдиних систем по передачі даних. Співпраця з великими іноземними портовими оператора дозволяє Україні брати і вивчати світовий досвід і виходити на новий рівень партнерства. Проекти в портах створюють нові робочі місця і приваблює великих клієнтів.

Безумовно важливе значення в організації якісної доставки вантажу займає розвиток морських портів по всьому світу і надання якісного і швидкого обслуговування суден. Важливу роль в забезпеченні обробки вантажу в портах займає оператор морського порту (стивидор).

Політика нашої держави має бути налаштована на співпраці з крупними стивідорними компаніями для отримання не тільки інвестицій, а й світового досвіду розвитку портів і терміналів.

Хоча робота з компаніями-операторами, які фактично забирають собі права щодо оперування наших терміналів це ризики для економічної безпеки та безпеки країни у цілому, ми можемо наглядно бачити і позитивні наслідки співпраці для економіка України.

На успішність функціонування портів безпосередньо впливають і політична стабільність у державі, що визначає стратегічні пріоритети взаємодії з різними країнами, і зовнішньоекономічна політика, що проводиться урядом, що визначає стратегічні напрями співпраці із закордонними партнерами, та соціально-економічна політика держави, що включає систему державного регулювання портової діяльності та формує загальний імідж кримських портових підприємств у світі, співпраця з крупними стивідорними компаніями дає порту конкурентну перевагу.

Податкова система України поповнюється за допомогою коштів від прибутку порту, який у свою чергу залежить від величини вантажопотоку.

Нажаль, на мою думку, нашої країни потрібні світові інвестиції та правильно налагоджені логістичні системи для того, щоб отримати досвід щодо організації роботи порту та підвищити своє значення на ринку портових послуг.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Андриєвська В.А. Проектний потенціал і його оцінка для стивідорних компаній [Текст] / В. А. Андриєвська // IV міжнародна науково-практична конференція: «Управління проектами в умовах транзитивної економіки», 2013 р, м. Одеса, матеріали конференції -Том 2. – Одеса: ОДАБА, 2016. С. 27-30.
2. Баришнікова В.В. «Сучасний порт в логістичному ланцюжку доставки вантажів»/ Проблеми теорії та практики, 2019.- № 4(8), С.21 20-25.
3. Вольский А. А. «Инновационный фактор обеспечения устойчивого экономического развития». — М., 2016, №1. с.4-12.
4. Вижнолст Н. «Инновации в судоходстве».– Нідерланди.– 2016
5. Гіріна О.Б. Динамічна модель оцінки економічного потенціалу розвитку стивідорної компанії / О.Б. Гіріна // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Зб. наук. праць. – Вип. 51. – Одеса: ОНМУ, 2017. – С.38-54.
6. Дем'янченко А. Г. Дослідження ефективності діяльності державних і приватних стивідорів у морських портах України / А. Г. Дем'янченко. // БІЗНЕСІНФОРМ. – 2018. – №2. – С. 178–184.
7. Іваненко А. В. Напрямки розвитку ринку транспортних послуг України / А. В. Іваненко. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2018. – №37. – С. 124–126.
8. Краснокутська Н. В. «Інноваційний менеджмент: навч. посібник / Н. В. Краснокутська». – Київ : КНЕУ, 2018. – 504 с.

9. Колосок В. М., Трусова В.М. «Формування конкурентних якостей українських промислових підприємств на основі інноваційного розвитку. Ефективна економіка». – 2017.
10. Менеджмент сервисной деятельности на морском транспорте: Учебное пособие / В.В.Барышников, В.И. Бондаренко, И.М. Петров, В.В. Селиванов. - Одесса: ОНМУ, 2018. - 260 с
11. Офіційний сайт Центра транспортных стратегий URL:
http://cfts.org.ua/news/2017/04/13/v_mariupole_sozdadut_klaster_dlya_perevalki_2 mln tonn_zer_na_i_500_tys_tonn_masla_v_god_40070
12. Халилов Н. А. «Морская техника и технология». — 2019. — № 2. — С. 124–127.
13. Примачев Н. Т. Предпринимательство в торговом судоходстве : навчальний посібник. Одеса : 2018. 376 с.
14. Примачев Н. Т., Кузьменко Е. М. Проблемы управления устойчивостью глобального рынка морской торговли. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. Одеса : 2019. №2. С. 16-27
15. Обзор морского транспорта. Review of Maritime Transport 2019. URL: <https://unctad.org/en/pages/>
16. Оновлена Національна транспортна стратегії України до 2030. URL: https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf
17. Проект стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, URL: <https://mtu.gov.ua/>
18. Офіційний сайт Адміністрації морських портів. URL: <http://uspa.gov.ua/>

АНОТАЦІЯ

Дипломна робота на тему «Обґрунтування економічної ефективності операторської та інноваційної діяльності в портовій сфері» на здобуття освітньо-кваліфікаційного рівня магістр.

Метою дипломного дослідження є аналіз інноваційних технологій та їх їх розробка та впровадження у портову сферу з метою підвищення ефективності та швидкості обробки судна в порту.

В роботі було досліджено основні проблеми, що не дають розвиватися процесу обробки суден у портах та розвитку інноваційних технологій у портовій сфері, розглянуті основні шляхи розвитку та економічна ефективність при роботі з світовими крупними стивідорними компаніями , розглянуто стан світового ринку портових послуг та інноваційні проекти у сфері портових послуг.

Ключові слова: інновації, стивідори, портові оператори, порт , технології , розвиток , морські перевезення.

ANNOTATION

Thesis on "Substantiation of economic efficiency of operator and innovation activities in the port field" to obtain the educational qualification level of master.

The purpose of the thesis is the analysis of innovative technologies and their development and implementation in the port area in order to increase the efficiency and speed of processing the vessel in the port.

The main problems that prevent the development of ships in ports and the development of innovative technologies in the port sector, the main ways of development and economic efficiency in working with major global stevedoring companies, the state of the global market for port services and innovative projects in the field. port services.

Key words: innovations, stevedores, port operators, port, technologies, development, sea transportation.