

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

Кафедра економічної теорії та підприємництва
на морському транспорті

Благодатний Володимир Андрійович

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА
НА ТЕМУ
МЕХАНІЗМ ЗМЕНШЕННЯ РИЗИКІВ В ПОРТОВІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

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

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

Здобувач вищої освіти _____

Науковий керівник _____

Завідуючий кафедрою _____

Нормоконтроль _____

Одеса 2021

ЗАВДАННЯ
на виконання кваліфікаційної роботи магістра
за темою:
«МЕХАНІЗМ ЗМЕНШЕННЯ РИЗИКІВ В ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ
УКРАЇНИ»

	Зміст окремих частин дослідження	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Метою дипломної роботи є обґрунтування методичних, наукових основ конкурентного розвитку портового бізнесу в Україні з урахуванням факторів ризику та невизначеності впливу зовнішнього середовища.	13.09.21	виконано
2	Об'єкт дослідження є конкурентний розвиток портового бізнесу з урахуванням факторів ризику та невизначеності позиціонування портового бізнесу в Україні.	15.09.21	виконано
3	Предмет дослідження є обґрунтування методів зниження ризиків функціонування портових операторів України в структурі ринку морської торгівлі.	17.09.21	виконано
4	ВСТУП	20.09.21	виконано
5	1. ПРИЙНЯТТЯ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ В ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ З УРАХУВАННЯМ ФАКТОРУ РИЗИКУ 1.1. Глобальні аспекти конкурентного позиціонування морських транспортних підприємств в структурі ринку морської торгівлі	27.09.21	виконано
6	1.2. Фактори ризику та невизначеності в портовій	4.10.21	виконано

	галузі		
7	1.3. Принципи формування результатів діяльності морських транспортних підприємств в умовах невизначеності позиціонування	11.10.21	виконано
8	1.4. Умови та напрямки конкурентного розвитку портової галузі	21.10.21	виконано
9	2. ПОРТОВИЙ БІЗНЕС В СИСТЕМІ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ 2.1. Характеристика перманентних змін ринку морської торгівлі	25.10.21	виконано
10	2.2. Параметри ефективного розвитку морського транспортного комплексу	1.11.21	виконано
11	2.3. Регіональні аспекти позиціонування портового сектору ринка морської торгівлі	8.11.21	виконано
12	2.4. Тенденції та перспективи розвитку стивідорних підприємств в Україні	15.11.21	виконано
13	3. ОБГРУНТУВАННЯ МЕТОДІВ ОЦІНКИ РИЗИКУ ПРИ ПРИЙНЯТТІ ІНВЕСТИЦІЙНИХ РІШЕНЬ 3.1. Оцінка інвестиційного розвитку стивідорного бізнесу в порту Чорноморськ	22.11.21	виконано
14	3.2. Доцільність реалізації інвестиційного проекту «СП Рісоіл Термінал» в порту «Чорноморськ»	25.11.21	виконано
15	3.3. Оцінка середньої величини факторів ризику реалізації інвестиційного проекту «СП Рісоіл Термінал»	29.11.21	виконано
16	ВИСНОВКИ	1.12.21	виконано
17	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	3.12.21	виконано
18	Анотація	5.12.21	виконано

18	Формування ілюстративного матеріалу	6.12.21	виконано
19	Відгук керівника	8.12.21	виконано
20	Рецензування		
21	Дата захисту		

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедри

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. ПРИЙНЯТТЯ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ В ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ З УРАХУВАННЯМ ФАКТОРУ РИЗИКУ.....	10
1.1. Глобальні аспекти конкурентного позиціонування морських транспортних підприємств в структурі ринку морської торгівлі.....	10
1.1. Фактори ризику та невизначеності в портової галузі.....	16
1.1. Принципи формування результатів діяльності морських транспортних підприємств в умовах невизначеності позиціонування	22
1.1. Умови та напрямки конкурентного розвитку портової галузі	29
РОЗДІЛ 2. ПОРТОВИЙ БІЗНЕС В СИСТЕМІ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ.....	39
2.1. Характеристика перманентних змін ринку морської торгівлі.....	39
2.2. Параметри ефективного розвитку морського транспортного комплексу.....	46
2.3. Регіональні аспекти позиціонування портового сектору ринку морської торгівлі.....	53
2.4. Тенденції та перспективи розвитку стивідорних підприємств в Україні.....	60
РОЗДІЛ 3. ОБГРУНТУВАННЯ МЕТОДІВ ОЦІНКИ РИЗИКУ ПРИ ПРИЙНЯТТІ ІНВЕСТИЦІЙНИХ РІШЕНЬ	69
3.1. Оцінка інвестиційного розвитку стивідорного бізнесу в порту Чорноморськ.....	69
3.2. Доцільність реалізації інвестиційного проекту «СП Рісоіл Термінал» в порту «Чорноморськ».....	78

3.3. Оцінка середньої величини факторів ризику реалізації інвестиційного проекту «СП Рісоіл Термінал».....	86
ВИСНОВКИ	94
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	97

ВСТУП

Актуальність теми кваліфікаційної роботи. Діяльність транспортної системи надає все більшого впливу на структурні зрушення у розвитку світового господарства та у світогосподарських зв'язках, які останніми роками характеризуються зближенням національних економік, сфер політичної та суспільної діяльності, оптимізацією розміщення виробництва та розподілу ресурсів. Цей процес призводить до величезної концентрації виробництва та капіталу у власності транснаціональних корпорацій.

Виникнення та поступове територіальне розширення транспортно-економічних зв'язків зумовило принципи, темпи та напрямки розвитку транспортних систем. Зрештою, будь-які територіально організовані економічні підсистеми, в основі розвитку яких використовується міжнародний поділ праці, потребують адекватного розвитку портового бізнесу.

Для досягнення економічної безпеки України та економічної стійкості потрібно збалансоване нарощування потенціалу портових операторів за критерієм функціональної достатності пропускної спроможності як державних так і приватних портових операторів. В цьому аспекті найважливіше значення набуває конкурентний розвиток портового бізнесу в Україні.

Для досягнення Україною статусу нормальної морської держави необхідна реалізація перспективної стратегії, націленої на досягнення адекватності стану торгових портів щодо національних потреб у фрахтовій незалежності зовнішньої торгівлі та розширення експорту транспортних послуг.

Мета кваліфікаційної роботи магістра полягає в обґрунтуванні методичних, наукових основ конкурентного розвитку портового бізнесу в Україні з урахуванням факторів ризику та невизначеності впливу

зовнішнього середовища. Досягнення цієї мети визначає комплекс науково-практичних завдань кваліфікаційної роботи: аналіз та обґрунтування тенденцій розвитку глобального ринка морської торгівлі, розкриття особливостей конкурентного розвитку портових операторів Чорноморського регіону, обґрунтування умов позиціонування портових операторів в Україні з урахуванням факторів ризику, аналіз діяльності глобальних портових операторів в структурі ринка морської торгівлі, обґрунтування умов формування глобальних вантажопотоків з урахуванням впливу пандемії, аналіз формування глобальних аспектів економічного розвитку портового бізнесу, систематизація факторів нормалізованого стану транспортної системи України, систематизація принципів формування економічних результатів діяльності портових операторів в структурі регіонального ринку транспортних послуг, аналіз та обґрунтування умов та напрямків конкурентного розвитку портової інфраструктури, прийняття раціональних інвестиційних рішень з урахуванням факторів ризику позиціонування портового бізнесу.

Об'єкт дослідження кваліфікаційної роботи конкурентний розвиток портового бізнесу з урахуванням факторів ризику та невизначеності позиціонування портового бізнесу в Україні.

Предмет дослідження кваліфікаційної роботи це обґрунтування методів зниження ризиків функціонування портових операторів України в структурі ринку морської торгівлі.

Для забезпечення конкурентного розвитку портового бізнесу необхідно обґрунтувати науково-методичні положення, які уточнюють та враховують умови позиціонування портового бізнесу в умовах невизначеності та ризику. Необхідно зазначити, що цій проблемі приділяється значна увага: адаптація торгових портів з урахуванням змін зовнішнього середовища - Примачов М.Т., Колегаєв І.М.; розвиток портової індустрії - М.В. Міюсов, Н. Klimek, ефективне управління інвестиційними проектами - Хулей Глей., Сондерс Джон.

Однак враховуючи негативний вплив пандемії на портовий бізнес в Україні, неякісний менеджмент в державному секторі позиціонування портових операторів та нових тенденцій в глобальному ринку морської торгівлі наукові рекомендації не мають закінчених рекомендацій.

Методи дослідження. Методологічною та теоретичною складовою кваліфікаційної магістерської роботи є праці як національних так і зарубіжних вчених в галузі розвитку морських транспортних підприємств.

У кваліфікаційної роботі використані методи: групування – при аналізу стану та тенденцій розвитку світових та регіональних вантажопотоків; економічного аналізу – умови позиціонування портового бізнесу; системного аналізу і логістики при систематизації принципів конкурентного розвитку портового сектору; експертної оцінки та планування при аналізі та обґрунтуванню діяльності приватного та державного портового бізнесу; кореляційно-регресивний аналіз – при оцінки ризику втрати прибутку під впливом негативних чинників та оцінки ймовірності настання подій.

Наукова новизна кваліфікаційної магістерської роботи є систематизація чинників нормалізованого стану морської національної транспортної системи та обґрунтування принципів формування фінансових результатів діяльності термінальних операторів з урахуванням чинників ризику.

Практичне значення та апробація отриманих результатів. Результати досліджень розглядалися та опублікувалися тези на конференції «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики», м. Одеса НУ «ОМА» 25-26 листопада 2021 р.

РОЗДІЛ 1

ПРИЙНЯТТЯ УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ В ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ

З УРАХУВАННЯМ ФАКТОРУ РИЗИКУ

1.1. Глобальні аспекти конкурентного позиціонування морських транспортних підприємств в структурі ринку морської торгівлі

Глобалізація як економічне явище останніми роками у різних аспектах. Найбільш поширена точка зору на глобалізацію як на найважливішу умову перспективного розвитку світової економіки. Концентрація зусиль та ресурсів на вирішенні корпоративних завдань стає природним та незворотним процесом, який зачіпає інтереси основних учасників міжнародного поділу праці. Крім того, глобалізація розглядається як процес, який водночас обмежує збалансованість розвитку світової економіки.

При цьому глобалізація збільшує ступінь нерівності серед країн, що розвиваються. Незважаючи на посилення процесів інтеграції, зберігаються проблеми зайнятості та нормалізованого рівня життя в країнах, які не досягли необхідних масштабів промислового виробництва. Сформовані в цих умовах істотно різняться підходи до оцінки процесів глобалізації свідчать як про багатоплановість явища, так і про наявність суттєвих протиріч в алокації результатів і витрат.

За визначенням Організації об'єднаних націй (ООН) глобалізація – це понятійна система, що відбиває складний комплекс транскордонних взаємодій між фізичними особами, підприємствами, інститутами та ринками [1]. Все це проявляється у розширенні потоку товарів, ресурсів, технологій та грошових коштів, у зростанні та посиленні впливу міжнародних громадських інститутів та у широкомасштабній діяльності транснаціональних корпорацій. Визначального значення набуває значного розширення масштабів транскордонних комунікаційних та інформаційних обмінів. Особливу

позицію у цьому процесі займає система Інтернет, транскордонне перенесення інфекцій, екологічних наслідків, наслідки COVID 19 для світової економіки, а також інтернаціоналізація діяльності морських піратів.

У цьому плані слід зазначити становлення і функціональну діяльність світових організацій, інститутів і мегаекономічних принципів, які, зрештою, визначають правила і межі поведінки судновласників та інших підприємств, що у формуванні морського ринку транспортних послуг. Слід згадати Міжнародну транспортну організацію (UNCTAD). Серед таких організацій виділяється Міжнародна федерація праці транспортних робітників, що безпосередньо впливає на заробітну плату та умови праці моряків, які працюють на судах під різними прапорами. Особливе місце займають Міжнародне морське бюро (IMB), BIMCO та інші. Їх діяльність прямо чи опосередковано відбивається і технічну політику судноплавних компаній і організації управління торговим судноплавством.

Координація економічної політики основними регіональними центрами зумовлює умови інтеграції виробництва та його транспортного забезпечення. Підтримка економічної стабільності потребує адекватного розвитку торговельного флоту та морських портів, які забезпечують міжконтинентальні транспортно-економічні зв'язки.

Принциповим моментом інтеграційних процесів у світовій економіці є стратегія злиття, яка торкнулася найбільших виробничих, енергетичних і транспортних компаній. Ці тенденції визначають особливості трансформації морської торгівлі.

Ринок морських перевезень у розвитку пройшов кілька стадій, які відрізнялися як кількісними параметрами судноплавства, а й організацією перевізного процесу. Певний час поєднувалися конкурентно-ринкові та монопольні умови обслуговування вантажопотоків [2].

Однак із зростанням масштабів роботи та появою численних самостійних морських транспортних підприємств виникла необхідність регулювання функціональної та інвестиційної діяльності. У умовах

досягнення найвищих комерційних результатів має відповідати завданням стійкості та ефективності зовнішньоекономічних відносин.

Говорячи про глобалізацію як реальну закономірність світових господарських відносин, слід зазначити, що це відображає принципову неможливість ізольованого розвитку національних складових світової морської транспортної системи. При цьому з урахуванням закону порівняльних переваг жодна структура не може і не повинна розвиватися за рахунок іншої. Цілеспрямована взаємодія вантажовласників та морських транспортних підприємств через узгодження знижує втрати конкурентного протистояння.

Глобальність міжнародних проблем посилює завдання економічного прогнозування з позиції загальносистемного конкурентного розвитку морських транспортних підприємств. Це зумовлює інтернаціоналізацію у системі транспортного обслуговування міжнародного поділу праці. Основною формою цього процесу стає розвиток мультимодальних транспортних технологій, розвиток міжнародних транспортних коридорів та логістичних товаропровідних підсистем.

Завдяки такому підходу звужується сфера прояву багатопланових конфліктів на глобальному ринку морських перевезень. Тому зростає роль розробки прогнозів розвитку окремих економічних підсистем, а цілих мезоекономічних утворень та його впливу мегаекономічні параметри.

Особливою формою глобалізації протягом останніх 20 років є інтенсифікація формування промислово-транспортних комплексів, у яких транспортні технології стають частиною єдиної виробничої освіти. І тут транспортні витрати входять у загальні витрати як внутрішні. Особливістю таких утворень є те, що транспортна продукція самотійно на ринок не надходить. Тому необхідно враховувати ту обставину, що у сфері обігу відбувається перехід від цільового управління переміщенням матеріальних потоків до координованої взаємодії виробників, перевізників, посередників, споживачів [3].

Спостерігається еволюція підходів до практики регулювання економічних процесів міжнародними органами, тобто реалізується підхід до уніфікації стандартів поведінки кожного учасника світового товарообміну та його транспортного обслуговування.

Головна сутність глобального підходу зводиться до того, що глобалізація формується як серія емпірично фіксованих параметрів, різнорідних, проте об'єднаних логікою перетворення світу на єдине ціле. Слід також відзначити погляди Дж. Сакса [4], який, розглядаючи макроекономічну ситуацію, враховує глобальні економічні процеси.

Міжнародна економічна інтеграція є досить високим і ефективним ступенем розвитку світової економіки. На етапі глобального розвитку відбувається як інтеграція національних економік, але досягається спільне вирішення проблемних завдань. Тому економічна інтеграція є процесом виробничої та фінансової взаємодії країн. Внаслідок цього реалізується зближення господарських механізмів, що ґрунтується на міжнародних угодах. При цьому розширюється певне узгодження відповідно до регулюючих міжнародних органів.

Міжрегіональний розвиток ґрунтується на виробничій диференціації територіальних комплексів. Збалансованість попиту та пропозиції визначається параметрами галузевого розвитку. Формування взаємовідносин регіональних та галузевих структур зумовлює тенденцію глобалізації економічних відносин, одночасно досягається певна пропорційність розвитку та виникнення стійких вантажопотоків.

На рис. 1.1. в систематизованому вигляді представлені параметри оптимізації стану підприємств морського транспорту за критеріями підприємницької ефективності та адекватності умов ринку транспортних послуг в умовах глобалізації.

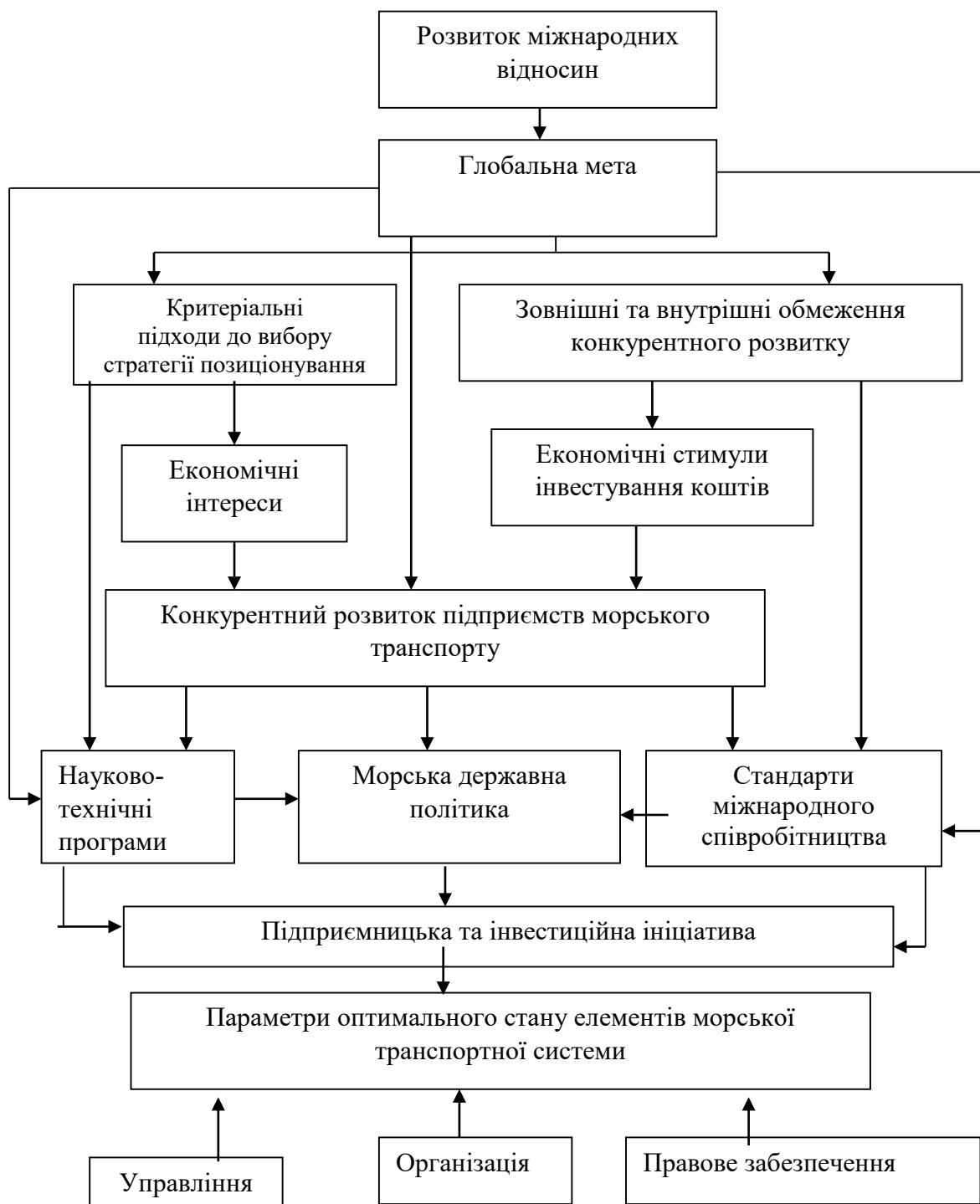


Рис. 1. 1. Інформаційно-логічна модель нормалізації стану транспортної системи України з урахуванням факторів глобалізації

Джерело: розроблено автором на базі [5]

Слід враховувати жорсткий взаємозв'язок стану світового морського транспорту та динаміку світових господарських зв'язків. По-перше, реальні вантажопотоки зумовлюють темпи розвитку торгових портів. По-друге, транспортний чинник багато чому визначає конкурентоспроможність виробництва, у приморських регіонах й у окремих економічних системах.

Серед форм прояву глобалізації на транспорті слід виділити передусім: проектування міжнародних транспортних коридорів; концентрацію торговельного флоту та об'єднання судноплавних компаній; посилення уваги транспортних підприємств до реалізації принципів максимізації освоєння світових вантажопотоків.

Найважливішим завданням глобалізації стає зниження протиріч, що знижують ефективність міжнародного регулювання економічних відносин та їх транспортного обслуговування. На жаль, зберігається нерівномірність розвитку регіонів та економічних об'єднань, незважаючи на посилення принципів регулювання. Так за умов регулювання торгового судноплавства з боку ІМО зберігається принцип двосторонніх і багатосторонніх консультацій судновласників. Тим не менш, періоди незбалансованості провізної здатності та параметрів вантажопотоків свідчать про наявність сукупності завдань щодо подальшої інтеграції перевізного комплексу.

Прискорення темпів інтеграції у системі мультимодальних транспортних сполучень як найважливішого чинника позиціонування окремих морських транспортних підприємств на глобальному фрахтовому ринку – основна закономірність конкурентної стратегії. Відповідно до рішень регіональних транспортних структур та Міжнародної морської організації вдосконалення організації роботи морських торгових портів на основі високого техніко-економічного рівня стає найважливішою умовою безпеки функціонування.

1.2. Фактори ризику та невизначеності в портової галузі

У разі ринкової економіки ризик – ключовий, найважливіший елемент підприємництва. Ризиком прийнято вважати дію на удачу в надії на щасливий випадок [6]. Характерні особливості ризику - невизначеність, несподіванка.

В системі глобального ринку морської торгівлі найважливішим стає оптимізація відносин вантажовласників і морських транспортних підприємств з урахуванням довгострокових угод [7]. Однак цей процес може бути заснований на конкурентному потенціалі підприємств морського транспорту. Для формування потрібні значні капітальні вкладення. При цьому реальні інвестиційні ресурси, у свою чергу, необхідно дисконтувати за програмами життєвого циклу. За наявності ресурсів вирішується завдання часу введення об'єктів в експлуатацію – у поточному чи віддаленому періоді. Тому необхідний облік зміни вартості грошей у часі, і для сумісності варіантів вартість віддаленого має бути перерахована на початок альтернативного періоду.

У структурі ринку морської торгівлі постійно з'являються конкурентні транспортні компанії, що використовують нові технології та приносять зниження собівартості. Одночасно зростає ціновий тиск, під впливом якого знижуються базові переваги традиційних компаній.

У цьому плані зростає роль організації роботи транспортних систем, основу якої лежить інтеграція виробничого потенціалу, що, зрештою, дозволяє істотно скоротити валовий стоянковий час торгового флоту портах. Проблемою залишається узгоджене використання автомобільного транспорту, в основі якого лежить не добовий, а змінний або денний графік.

Морські торгові порти, що реалізують маркетингові технології, націлені на розширення функціональної діяльності, повинні створювати пріоритетні умови для вантажовласників.

У ряді випадків маркетинг у торговому судноплавстві, що спрямовується вантажовласниками – навалочних та наливних вантажів, а також деякими транспортними компаніями з виробництва техніки. Тобто судовласники повинні чітко сприймати цілі таких клієнтів, які можуть бути представлені й експедиторськими фірмами.

Проте, заслуговують на увагу маркетингові технології, засновані на оптимізації параметрів транспортного потенціалу [8]. Отже, досягається паритет між вимогами всіх учасників ринку транспортних послуг та власними комерційними цілями. Для такої форми маркетингу характерна операторська діяльність, коли він реалізується орієнтація транспортної компанії на довгострокове відповідність між потребами вантажовласників (параметрами вантажопотоків) і здатністю судовласників чи операторів конкурувати у умовах.

У системі позиціонування стивідорного бізнесу у вибраному секторі ринку можливі альтернативні підходи до оцінки цінової конкуренції [9]:

- повні витрати на виробництво;
- аналіз зовнішнього ринку із встановленням кривої попиту на свій продукт;
- аналіз внутрішніх чинників та конкурентної позиції, що зумовлюють допустимість ціни фірми;
- принцип відшкодування витрат та формування прийнятного прибутку;
- експертне чи дослідне призначення ціни.

Під впливом процесів глобалізації відбувається розширення факторів та напрямів організаційної та технологічної досконалості морського перевезення вантажів та взаємодії з наземними видами транспорту.

По-перше, посилюється реалізація концепції спеціалізації транспортних об'єктів, укрупнення вантажних місць за критерієм прискорення обробки транспортного флоту у вантажних терміналів та скорочення загального часу доставки товарів.

По-друге, змінюється концепція вибору сфери операторської діяльності, основу якої лежать індивідуальні особливості різних видів транспорту окремих груп вантажів. Виникають завдання розширення доступу внутрішніх водних шляхів для проходу судами інших держав, отже створення єдиних судноплавних умов на річках європейського регіону. Одночасно розширюється сфера діяльності автопоїздів як найбільш мобільного транспортного сполучення. Це зумовлює проблему розширення морських поромних сполучень та зниження екологічного навантаження у регіоні автомобільних доріг міжнародного значення. Посилюється концепція модульної відповідності вантажопідйомності суміжних видів транспортних засобів за умови необхідного перевезення автопоїздів на залізничних платформах та на морських поромках.

По-третє, розширення видів вантажів, придатних до перевезень у великовантажних контейнерах.

Існує думка, що у збалансованій економіці неспроможна мати місце значне перевищення результатів над затратами. Значний приріст прибутку свідчить про наявність несплаченої низки ресурсів, особливо у монопольному становищі підприємств [10].

Важливе відмінність ресурсів у забезпеченні результатів виробництва зумовило спосіб роздільного зіставлення ефекту з однорідними ресурсами і спосіб приведення ресурсів у порівняний вид. Важливо при цьому врахувати класифікацію факторів зростання продуктивності ресурсів, які утворюють інтеграційні системи.

Приведення ресурсів до умовної чисельності здійснюється за еквівалентністю заміни основним капіталом працівників з урахуванням пофакторної зміни продуктивності праці. Однак будь-яка форма розрахунку еквівалентності ресурсів не враховує їх різну роль у забезпеченні економічної стабільності та конкурентоспроможності. У залежність від дефіцитності ресурсів змінюється стратегія поведінки протягом розрахункового ділового циклу.

Складність вибору ресурсного показника для управління збалансованістю стану багатоаспектної транспортної системи полягає у необхідності врахування суперечливості умов економічного розвитку у системі жорстких обмежень інвестиційної діяльності. Приріст інвестиційного фонду залежить від масштабів діяльності, продуктивності виробничого потенціалу та ефективності використання ресурсів. Обмеження за рівнем витрат щодо граничних тарифних ставок визначає необхідність контролювати параметри життєвого циклу.

З досягненням нормалізованої збалансованості регіональної транспортної системи зростає частка чистого доходу загальних результатах. У цьому слід враховувати нерівномірність збільшення чистого доходу. У процесі інтеграції транспортного обслуговування світових господарських зв'язків відбувається зміна ресурсомісткості роботи у зв'язку із змінами, які викликані введенням в експлуатацію нових за якісними параметрами вантажних терміналів. Введення в дію об'єктів морського транспорту із зростанням природоохоронної ефективності також визначає зростання вартості за зовнішніми факторами.

У дослідженнях з управління інвестиційними проектами стверджується важливість відмінності грошових потоків за проектом та фінансових грошових потоків. Не рекомендується включати витрати на оплату відсотків до грошових потоків за проектом [11].

Розрізняють три типи грошових потоків: за проектом, фінансовими та за акціонерним капіталом. Вони формують комплекс підприємницьких критеріїв ухвалення інвестиційних рішень. Прямою метою залучення інвестиційних ресурсів є розширення чи збереження участі торгових портів у обслуговуванні певного сектору ринку транспортних послуг.

Ускладнення зовнішніх умов сталого функціонування, ймовірність формування вантажопотоків та невизначеність конкурентної ситуації, значні розміри капітальних активів стивідорних підприємств визначають

підвищення ролі процесів оптимізації організаційної структури за критеріями ефективності дії менеджерів.

У будь-якій економічній систем використовуються два підходи до впливу на технічний прогрес в портовому бізнесі з урахуванням фактору невизначеності позиціонування. Основна лінія – це вирішення проблеми придбання основного капіталу, фінансування та стимулювання зростання техніко-економічного рівня підприємства з метою досягнення ефективності транспортної роботи. Основою ефективності в даному випадку стає розширення конкурентної позиції на ринку транспортних послуг та економічність функціонування вантажних терміналів [12].

Інша – є особливою системою управління загальним розвитком виробництва відповідно до напрямків науково-технічного прогресу на рівні державної технічної політики. Вона включає спеціальні плани, правила, фонди стимулювання та фінансування проектів розвитку без особливого врахування підприємницької привабливості.

Інтегральний економічний ефект розраховується методом чистої поточної вартості [13]. Крім впливу чинника часу важливо відобразити інтенсифікацію використання виробничого потенціалу, рівень збалансованості, обґрунтованість проектних рішень. Як важливі складові інтегрального економічного ефекту розглядається відносне зниження потреби в інвестиціях та поточних витратах. Наявність зовнішнього ефекту відбиває загальну стійкість морських транспортних підприємств переважно ренджі світового ринку транспортних послуг:

$$\Delta E_{in} = \sum_1^T \left[q(p_{cs} - c_s) + C_{sc} \left(\frac{1}{Q_b} - \frac{1}{Q_p} \right) + \iota_q K_{pb} + \sum \eta T_i c_{sti} + V_{cp} \eta t_d \right] \alpha_{ti} - K_{\Delta\Pi},$$

V_{cp} – одноденний оборот коштів вантажовласників, що залежить від регулярності та інтенсивності постачання товарів через цей транспортний коридор;

$K_{\Delta\P}$ - додатковий інвестиційний потік, необхідний вирівнювання параметрів транспортної системи за критерієм збалансованості і конкурентоспроможності.

Параметри збалансованості ресурсів, потужностей порту, потужності вантажопотоків та взаємодії суміжних транспортних систем слід контролювати:

- щодо приросту валового прибутку на базі інтенсивного використання наявного виробничого потенціалу:

$$C_{sc} \left(\frac{1}{Q_b} - \frac{1}{Q_p} \right), \quad (1.1)$$

Q_b, Q_p відповідно обсяг транспортної роботи, досягнутий у базисному та плановому періоді;

C_{sc} - собівартість транспортної роботи.

- прибутку, отриманого внаслідок введення в експлуатацію нових терміналів або їх розширення: $q(p_d - c_{sa})$;

- додаткового прибутку, пов'язаного із зменшенням операційних витрат: $\iota_q K_{pb}$;

- та ефекту від удосконалення організації обробки транспортних засобів: $\Sigma \eta T_E C_{sh}$ та вантажних потоків - $V_{cp} \eta t_d$.

Прогнозування обсягу транспортної роботи, яка може бути освоєна конкретним транспортним підприємством, слід розраховувати з урахуванням низки умов [14]:

$$Q_j = \frac{Q_b}{N_b} N_p \beta_j \delta_j \kappa_o, \quad (1.2)$$

де N_b – провізна чи пропускна спроможність транспортного підприємства у базисному періоді;

β_j – коефіцієнт, що враховує зростання техніко-економічного рівня нового транспортного потенціалу;

δ_j – зміна кон'юнктури та організаційних умов обслуговування вантажопотоків;

κ_j – коефіцієнт, що відбиває рух факторів, які формують потенційну потребу у роботі транспорту.

У конкретних умовах функціональної діяльності торгових портів, якщо потрібно врахувати потенційні зміни складу та якості ресурсів, ускладнення умов діяльності національного транспортного комплексу та динаміку технологічних процесів та інших факторів потрібне розширення аналізу спеціальних коефіцієнтів.

Важливо, щоб морські транспортні підприємства розвивалися відповідно до державної програми, яка враховує місце національної транспортної системи у глобальному транспортному просторі. З цим пов'язані ефекти фактору часу та розподілу капіталу за формами власності. При ізольованому розвитку економія формується на окремих етапах життєвого циклу підприємств, а системна ефективність передбачає збалансований розвиток всього комплексу, що формує ефект синергії.

1.3. Принципи формування результатів діяльності морських транспортних підприємств в умовах невизначеності позиціонування

Однією з важливих положень стійкого позиціонування стивідорного сектору ринку транспортних послуг вважається вдосконалення організаційної структури підприємств, основу якого мають розглядатися завдання ефективного взаємовідносини коїться з іншими підприємствами, що у формуванні збалансованого транспортного комплексу [15]. У цих умовах важливі два підходи: управління якістю обслуговування вантажопотоків та управління економічністю транспортного процесу.

Об'єктивність економії поточних витрат у межах конкурентного позиціонування визначає доцільність вибору стратегії, орієнтованої оптимізацію життєвого циклу проекту. При цьому залежно від стану економічної безпеки потрібна оцінка перспектив розвитку у структурі глобального критерію. За загальної тенденції зростання собівартості транспортних робіт важливо контролювати розвиток за параметрами капіталомісткості провізної спроможності.

Система прийняття рішень має ґрунтуватися на принципах переходу підприємств морського транспорту на мультимодальні технології взаємодії та обслуговування міжнародних вантажопотоків. Необхідність урахування стратегії інших учасників ринку транспортних послуг коригує параметри самофінансування розвитку та умови функціонування виробничого потенціалу морських транспортних компаній.

Оцінка системи господарських рішень підприємств морського транспорту має вестись на базі цілей та умов їх досягнення. Таким чином, необхідно враховувати традиційні завдання та принципи позиціонування у системі взаємодії та інтеграції. Головне правило зводиться до відображення кінцевих результатів, на основі яких можна прогнозувати новий техніко-економічний рівень термінальних операторів [16]. Сучасні підходи до управління параметрами функціонування не узгоджуються з різною спрямованістю зростання витрат та якості роботи. Перевага виявляється за споживачів транспортної продукції. А функціональна стійкість через зростання капіталомісткості стає менш рентабельною [17].

Нерівномірні темпи розвитку морських транспортних підприємств та завдання стійкості його позиціонування визначають принципи використання дефіцитних інвестиційних ресурсів у часі реалізації окремих проектів. При цьому необхідно враховувати нерівноцінність реалізації окремих проектів на етапах зміни динаміки ринку транспортних послуг. Найважливішою причиною нерівнозначності інвестиційних витрат у межах стратегії розвитку

є обмеженість ресурсів та неможливість у більшості випадків вирішити проблему у формі одного етапу.

Тому ефективність зміни часу реалізації інвестиційного проекту повинна ґрунтуватися на раціональному використанні коштів, що тимчасово вивільняються, за варіантами іншої стратегії.

Управління параметрами функціональної діяльності стивідорних підприємств має ґрунтуватися на найважливіших формах інвестиційного забезпечення конкурентного рівня виробничого потенціалу. Як критерій відповідності морського транспортного комплексу має розглядатися його вплив на параметри платіжного балансу та на ефективність підприємницької діяльності самої системи та пов'язаних із нею споживачів транспортних послуг. Як обмеження техніко-економічного рівня та масштабів розвитку слід розглядати доцільність вибору тривалості життєвого циклу проекту.

Тривалість життєвого циклу підприємства або його основного підрозділу пропонується обґрунтовувати на базі максимального рівня капіталізації та допустимого терміну відтворення потужностей, що вибувають, при досягненні відповідних показників конкурентоспроможності. У цьому процесі критичним стає принцип накопичення або руху грошей, необхідних для вирішення завдань щодо підтримки стратегічних позицій [18].

Традиційно найважливішою основою ефективності економічних рішень у системі сталого розвитку вважається вибір критеріальних обмежень витрат та результатів [19]. Теоретичною базою цього методичного питання слід вважати принципи економічного зростання. Бо основним завданням залишається досягнення нормалізованих макроекономічних та підприємницьких результатів ефективного використання ресурсів підприємства у функціональній діяльності.

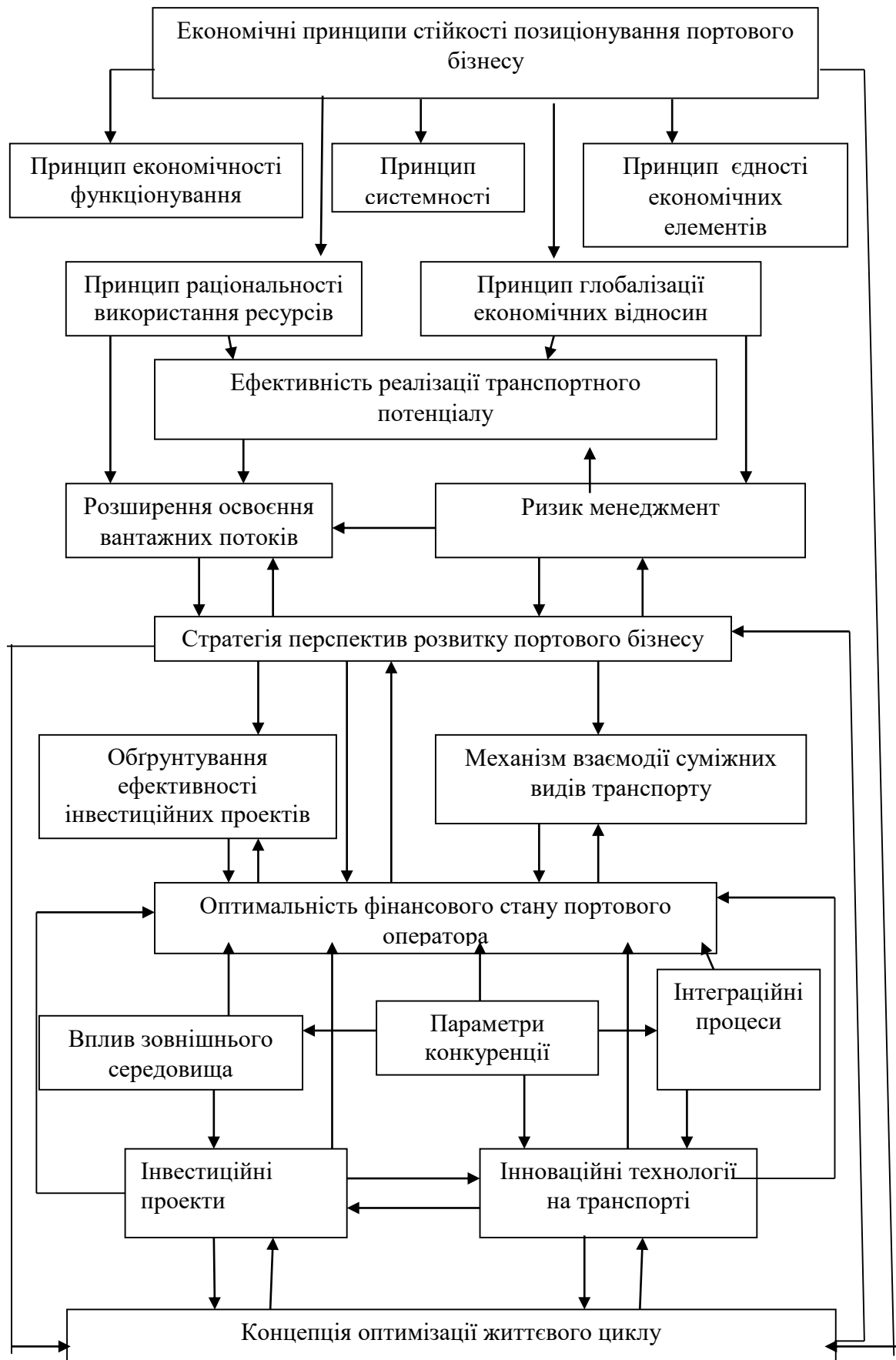


Рис. 1.2. Принципи формування фінансової стійкості портового бізнесу

Джерело: Розроблено автором на базі [20]

В систематизованому вигляді принципи ефективного позиціонування портового бізнесу з урахуванням фактору ризику наведені на рис. 1.2. Інформаційно-логістична модель відображає взаємозв'язок та вплив зовнішнього та внутрішнього середовища на параметри оптимальності фінансового стану стивідорних підприємств.

Принципи глобалізації економічних відносин, що включають посилення міжнародного поділу праці, спеціалізації та регулювання виробництва, концентрацію та уніфікацію правил виробничо-економічних та товарно-грошових відносин, визначають основні напрямки вдосконалення транспортно-економічних зв'язків.

Наростання процесів глобалізації обумовлюється її впливом на найважливіші результати економічного, соціального та екологічного розвитку. Найважливішими економічними перевагами глобального розвитку є забезпечення стійкості економічного зростання найважливіших регіонах концентрації виробництва, створення умов адекватного розвитку національних економік, орієнтація на оптимізацію використання реального ресурсного потенціалу.

Загальною формою реалізації принципів глобалізації на транспорті відповідно до критеріїв мінімуму часу доставки товарів, оптимізації запасів та страхових ризиків є розширення логістичних систем та мультимодальних транспортних технологій. Ці принципи транспортного забезпечення глобальних економічних відносин визначають вдосконалення моделі обслуговування вантажопотоків та оптимізацію участі кожного транспортного підрозділу в їх освоєнні відповідно до техніко-економічних особливостей перевізного процесу.

Проте, навіть швидкість який завжди є визначальним чинником розвитку транспортної галузі. Транспорт, точніше окремі його види, віднесений до найбільш несприятливої в екологічному відношенні сфері діяльності, і в даний час відбувається зміна пріоритетів при виборі виду транспорту за екологічними критеріями [21].

При розвитку мультимодальних технологій доставки товарів слід звернути увагу на два основні аспекти стійкості транспортного обслуговування світогосподарських зв'язків:

- альтернативність транспортно-економічних зв'язків учасників глобальних економічних відносин, у яких формується довгострокова стійкість вантажопотоків з урахуванням конкурентного міжнародного поділу праці;
- вибір траси, організація перевезень і вдосконалення транспортної системи суміжних держав, що склалася.

Перша модель може бути реалізована на базі спеціальної регіональної програми, що відображає перспективні світові господарські відносини, розвиток національних економік та зміна їхньої ролі у міжнародному поділі праці.

Практика вирішення локальних та загальносистемних транспортних проблем економічно розвиненими країнами свідчить про прагнення розширити вплив не тільки досконалої конкуренції, а й посилити діяльність спеціалізованих транспортних підприємств, що займають олігопольне становище на ринку перевезень вантажів із високими тарифами.

Істотна роль оптимізації результатів зовнішньоекономічної діяльності морських торгових портів належить принципам обліку особливостей міжрегіональних господарських зв'язків і напрямів інтернаціоналізації транспортного обслуговування економіки [22]. Орієнтація розвитку використання мультимодальних транспортних технологій формує можливості перерозподілу ресурсів з урахуванням стану глобального ринку морської торгівлі. Важливою є економічна зацікавленість вантажоутворюючих систем та підприємств морського транспорту в оптимізації господарських взаємин за критеріями максимізації чистого грошового потоку кожного учасника зовнішньоекономічної діяльності.

Розрахунок виробничої функції експортних галузях зосереджений пошуку варіанти з максимальним прибутком за умови рівності граничних (додаткових) витрат (C_{sm}) і граничної виручки (R_{vm}), тобто:

$$C_{sm} = R_{vm} \quad (1.3)$$

Тобто орієнтація на економічність функціонування шляхом перебору ресурсів за критерієм мінімуму витрат. Це досягається заміщенням дорогих ресурсів на дешевші.

Планування та програмування розвитку торгових портів не можна протиставляти динамічності параметрів ринку транспортних послуг. Принципи оптимальності використання економічних ресурсів визначають доцільність планомірного регулювання вартісних результатів та витрат щодо умов формування вантажопотоків, що відображають світогосподарські зв'язки. Вартісні аспекти РТУ впливають в розвитку торгових портів через тарифи, активність фрахтового ринку України та адекватність техніко-економічного рівня підприємства. Тому на морському транспорті посилюється роль прибутку в управлінні функціональною та інвестиційною діяльністю.

У цьому аспекті важливим стає вибір критерію управління та цільових показників розвитку портового бізнесу з урахуванням фактору ризику. Наступним етапом прийняття економічних рішень у системі конкурентної стійкості національної портової системи є оцінка основних переваг стратегії розвитку морегосподарського комплексу в цілому.

Динамічність вдосконалення транспортних технологій, реалізації логістичних принципів і розвитку інтермодальних повідомлень обумовлені тенденцією до глобальної та регіональної господарської інтеграції та зміни структури світових господарських зв'язків. Остання умова виявляється у трансформації ролі та спеціалізації виробничих комплексів окремих країн. Це у свою чергу ставить на порядок денний переоцінку підходів, що склалися,

до розвитку виробничої структури та зворотного її впливу на досягнення сталої ефективності виробничих та інвестиційних процесів з урахуванням факторів ризику.

1.4. Умови та напрямки конкурентного розвитку портової галузі

У системі ринку морської торгівлі конкурентний розвиток потребує особливо ретельного обґрунтування за основними параметрами. Можна погодитись із твердженням, що спеціалізація без координації веде до хаосу [23]. У цьому спеціалізація розглядається тотожно поняттю поділ праці.

Закон продуктивності, що знижується, підтверджується параметрами економічного зростання за останні тридцятиріччя за порівнянними періодами аналізу, тому зростають витрати, пов'язані з підтриманням економічного ефекту функціональної діяльності окремих галузей, в даному випадку, морського транспорту. Тому зростає роль інноваційних технологій і виявляються чинники нерівномірного економічного зростання окремих груп держав, попри принципи глобалізації економічних відносин.

Гарантією залучення інвестиційних кредитів міжнародних фінансових інститутів у систему національного транспортних підприємств є ефективність та стійкість роботи конкретної транспортної компанії.

У структурі морських транспортних підприємств як і системі інвестиційного ринку формуються події, у яких цінність капітальних активів може бути більше величини, ніж поточна цінність очікуваних грошових потоків. Формуються особливі умови випереджального зміни кількісних та якісних параметрів вантажопотоків [24].

Істотна диференціація умов роботи окремих стивідорних компаній зумовлює завдання вибору інструментарію контролю рішень та ходу їх виконання на основі максимально достовірної сукупності критеріїв та показників. Однією з вимог до методології формування такого

інструментарію вважається його незалежність від параметрів ринку морської торгівлі, що змінюються.

Будь-яка національна морська транспортна система змушена зважати на цілісність ринку морської торгівлі та взаємозалежність результатів функціональної діяльності окремих морських транспортних компаній. Водночас різноманітність техніко-економічного рівня флоту окремих судновласників не повинна ставати фактором жорсткого конкурентного тиску та витіснення підприємств, які реалізують стратегію первісного позиціонування у певному секторі ринку транспортних послуг. Тому для досягнення взаєморозуміння співробітництва та узгодження та розвивається міжнародне регулювання торговельного судноплавства. Обмеженість як природних ресурсів, а й у певною мірою провізної спроможності флоту і пропускну здатність портів стає основою економічної доцільності їхньої концентрації за критеріями сукупної ефективності [25].

Контролювати правильність вибору стратегії конкурентного позиціонування портової складової національної економіки можна за одним із показників ефективності використання основних факторів виробництва. Зокрема щодо приросту інтегрального результату до суми адекватного збільшення основного капіталу. Ефект слід розраховувати у період життєвого циклу, протягом якого підтримується нормальна конкурентоспроможність.

$$e = \frac{\sum_{i=1}^{T_c} Q_{ni}(p_{ci} - s_{ci})\alpha_{ti} - \sum_{i=1}^{T_c} Q_{oi}(p_{ci} - s_{ci})\alpha_{ti}}{\sum_{j=1}^{Tl} K_{nj}\alpha_{tj}} \geq 1, \quad (1.4)$$

де – T_c – життєвий цикл транспортного підприємства за умовами стійкості оперування в даному секторі ринку морської торгівлі;

Q_n , Q_o - варіанти освоєння вантажопотоків при базисному техніко-економічному рівні та при альтернативному варіанті розвитку судноплавної компанії (n);

psc_i – фрахтові (тарифні) ставки за перевезення вантажів у розрахунковому періоді;

sc_i - питомі поточні витрати без витрат повну реновацію, без амортизаційних відрахувань;

α_{ti} - коефіцієнт дисконтування поточних результатів та витрат за умовами функціонування фінансової системи;

α_{tj} – коефіцієнт обліку наростання витрат унаслідок неналежного у часі використання основного капіталу;

K_{nj} - капітальні вкладення необхідні розвитку судноплавної компанії протягом розрахункового життєвого циклу.

Зрештою, у центрі розвитку виробничого потенціалу окремих підрозділів морських транспортних підприємств має розглядатися їхня здатність вести господарську діяльність на засадах самоокупності та самофінансування в рамках чинного законодавства про відносини з бюджетною системою та підтримкою капітальних активів на конкурентному техніко-економічному рівні. Тобто головною стає не форма власності, а результативність позиціонування у вибраному секторі ринку транспортних послуг. Крім того, слід враховувати обмеження щодо соціальної та екологічної ефективності виробничих об'єктів.

На жаль, необхідно підкреслити, що з урахуванням умов пандемії протягом найближчої перспективи не можна очікувати іноземних інвестицій, які б забезпечували економічні інтереси України в державний портовий сектор.

Для досягнення системних цілей розвитку національного портового комплексу необхідно мати програму, яка передбачала б найважливіші завдання та механізм концентрації зусиль на принципових напрямках. Серед них виділяються:

- оцінка раціональності використання чинних у світовому суднопластві принципів та міжнародних конвенцій;

- визначення необхідного рівня витрат, щоб забезпечити досягнення нормалізованого стану транспортних підприємств;

- управління ефективністю нарощування науково-технічного потенціалу та постійного оновлення матеріально-технічної бази транспортної складової морегосподарського комплексу країни.

Особливого значення набуває при цьому оптимізація транспортної складової платіжного балансу.

Формування будь-якого проектного рішення щодо розвитку морських транспортних підприємств відповідно до проголошеної морської транспортної політики та орієнтація на параметри бізнес-плану повинні ґрунтуватися на інформаційних потоках, що відображають:

- існуючий стан пріоритетного сектору ринку морської торгівлі;
- альтернативи інноваційних підходів до вирішення проблеми;
- пошук нових рішень у системі управління ефективністю господарської та інвестиційної діяльності;
- вибір оптимальних рішень під час реалізації адекватних заходів;
- формування та реалізація стратегії функціональної діяльності на основі інноваційних підходів;
- оцінка результатів та їх адекватність витратам, зумовленим конкурентоспроможністю якості та надійністю функціональної діяльності портів.

Слід пам'ятати, що реальний потік грошей транспортних підприємств обмежується часткою транспортної складової у ціні реалізованої продукції. При завищенні транспортних витрат конкурентоспроможність товару знижується, і він з ринку, одночасно зменшуючи доходи транспортних підприємств. Отже, рівень доходів торгових портів та сервісних підрозділів, зрештою, обумовлюється бюджетними обмеженнями вантажовласників.

Таким чином, граничні транспортні витрати вантажовласника на стадії формування доходів транспортних підприємств обмежують рівень

капіталомісткості розвитку та норму прибутку функціонування морських транспортних підприємств.

Прибуток як показник результативності господарської діяльності характеризує переважно параметри реалізації виробничого потенціалу в умовах функціонування. Певною мірою - це специфічне відображення товарно-грошових операцій та реалізації робіт, послуг та продукції. Не менш важливим є досягнення позитивної динаміки процесу, що забезпечує фінансову стійкість портової галузі [26].

Головним стає питання оптимізації поточних витрат підприємств морського транспорту при реалізації пропускну та провізної спроможності та розподілу прибутку за трьома основними напрямками:

- податкові відрахування;
- поточні потреби функціонування та стимулювання результатів праці працівників фірми;
- формування інвестиційного фонду поточного та перспективного розвитку.

Сумісність поточних та інвестиційних витрат у теорії чистої наведеної вартості досягається на базі обліку зміни цінності грошей у часі [27]. У разі відповідно до тривалістю життєвого циклу капітальних активів необхідно врахувати характер формування поточних витрат. Тоді сукупні наведені витрати на об'єкті розвитку можуть бути розраховані за умовою:

$$\sum_{i=1}^T C_{\pi} \alpha_i + K_p \rightarrow \min, \quad (1.5)$$

де T - життєвий цикл проекту розвитку підприємства морського транспорту;

C_{π} - експлуатаційні витрати на утримання підприємства транспорту в нормальному стані;

α_i – коефіцієнт дисконтування фінансових потоків з урахуванням зміни цінності грошей у часі;

K_p - величина капітальної вартості фірми, що забезпечує її стійке позиціонування у системі ринку.

Класифікація та угруповання рівнів виміру ефективності відображає характер і місце формування результатів та витрат, а також завдання економічного розвитку за критеріями розширення позиції на ринку морської торгівлі.

Рівень ефективності та параметри стійкості можна визначити за величиною загальної та приватної продуктивності основного капіталу стивідорних операторів. При розрахунку загальної продуктивності основного капіталу враховуються повні результати та весь готівковий транспортний потенціал. При визначенні приватної продуктивності до уваги приймається основний капітал, що у виконанні конкретних цільових завдань. У розрахунках економічних результатів у першому випадку приймається валовий потік реальних грошей, у другому – чистий дохід.

Необхідно підкреслити, що чистий дохід залежить не лише від масштабів комерційної діяльності та техніко-економічного рівня портового оператора, а й від загальної економічної ситуації у державі. Макроекономічні параметри, як відомо, позначаються на механізмі реалізації податкової політики [28].

Особливістю розвитку підприємств морського транспорту за інших рівних умов є зміна внутрішніх пріоритетів щодо забезпечення стійкості у системі циклічності фрахтового ринку. В окремі періоди економічного розвитку найважливішим стає зростаюча повнота використання ресурсів.

Інші пріоритети зміщуються до параметрів комплексності та збалансованості ресурсного забезпечення транспортної діяльності. При цьому, на жаль, не враховується той фактор, що реалізація внутрішніх резервів низки регіональних підрозділів морського транспорту обумовлюється некомплектністю інших.

Постійна актуальність підвищення віддачі ресурсів у межах ділового циклу обумовлюється проблемами підвищення прибутковості на основі масштабів основного капіталу і вантажопотоків, що збереглися.

У цьому слід враховувати, що з провідних форм власності у системі морського транспорту є акціонерна. Це дозволяє оптимізувати співвідношення між поточними потребами та засобами майбутнього розвитку. Для захисту прав акціонерів використовуються спеціальні механізми та економіко-правові положення.

Будь-який розвиток підприємств морського транспорту повинен включати природоохоронний підхід. З урахуванням цих обмежень та відповідно до критерію ефективності розвитку народного господарства має визначатися гранична величина авансованих коштів, що забезпечують реалізацію основної мети щодо природоохоронних обмежень.

З урахуванням всієї сукупності факторів вибір інвестиційних рішень здійснюється за лінією мінімізації інтегральних витрат за період реалізації екологічних заходів. Ефективність проекту розраховується за показниками, що відображають цілі та завдання захисту навколишнього середовища.

Тому механізм управління оптимальністю використання обмежених ресурсів за критеріями їхньої корисності має бути націлений на два аспекти функціонування:

- своєчасність та масштабна допустимість їх включення у виробництво;
- стимулювання ефективного використання провізної спроможності флоту.

У першому випадку як критерій прийняття рішень розглядається тимчасова конкурентоспроможність. У другому – оптимальність техніко-економічного рівня та масштабів діяльності.

Проблема оптимізації споживання ресурсів та його продуктивності вирішується з урахуванням економічної стійкості системи та необхідної прибутковості. Крім того, державна система підтримки, виходячи з критеріїв транспортної безпеки економіки, має посилювати підприємницьку

зацікавленість у забезпеченні безперервного розвитку на базі достатності та повернення інвестиційних ресурсів.

Необхідно підкреслити, що крім загальносистемних факторів та умов нормального функціонування підрозділів морегосподарського комплексу періодично виникають проблеми дисгармонії відносин, які згодом негативно позначаються на збалансованості системи загалом.

Діяльність транспортної системи все більше впливає на структурні зрушення світового господарства та на світогосподарський розвиток, який останніми роками характеризується зближенням національних економік, сфер політичної та суспільної діяльності, оптимізацією розміщення виробництва та розподілу ресурсів. Цей процес призводить до величезної концентрації виробництва та капіталу у власності транснаціональних корпорацій.

Особливо слід враховувати, що будь-які процеси реалізації інтеграційних принципів організації економічних відносин призводять до звуження сфери конкуренції [29]. Отже, ускладнюються умови сталого функціонування окремих регіонів, національних економік та окремих галузей. Цей недолік має бути компенсований як правилами регулювання відносин, і розвитку організаційно-економічного механізму досягнення необхідного рівня безпеки національного виробничого комплексу.

Слід розрізняти низку важливих завдань необхідності участі національної економіки процесах глобалізації економічних відносин. Головним завданням слід вважати оптимізацію використання ресурсного потенціалу країни. Стандартним завданням є досягнення нормальної комерційної ефективності функціонування національного виробничого комплексу та розширення експортного потенціалу країни. До специфічних завдань належать використання переваг інтеграційних процесів. Особливого значення займають завдання оптимізації соціальних та екологічних параметрів розвитку.

Однією з важливих завдань глобалізації економічних відносин розглядається зниження транспортної складової кінцевих витрат виробництва та реалізації продукції. Це досягається за рахунок диверсифікації діяльності шляхом поєднання компаній різної спеціалізації. Корпорації включають сотні відділень з автопарками вантажних автомобілів, трейлерів, морських поромів, терміналів по всій земній кулі.

У світовій статистиці та господарській практиці окремих морських держав з метою оцінки реального стану морського транспортного комплексу використовується складна сукупність показників [30]. Їхня розгалуженість обумовлюється різноманіттям факторів, умов і параметрів реалізації виробничого потенціалу морських транспортних підприємств. Основними вимогами до об'єктивності системи оціночних показників вважається можливість реального планування та прогнозування розвитку, управління стабільністю функціональної діяльності портів.

Соціально-економічний розвиток будь-якої економічної системи здійснюється відповідно до глобальної мети – повного задоволення потреб з урахуванням реального доступу до економічних ресурсів. Цим визначається роль своєчасності транспортного обслуговування економічних зв'язків як у країні, і у системі світових господарських зв'язків.

Параметри ефективності, що формуються у вантажовласників, відображають якість реалізації основного функціонального призначення морських транспортних підприємств з позиції операторів ринку транспортних послуг та, зокрема, суміжних транспортних систем.

У системі вибору параметрів розвитку транспорту за величиною можливих вантажопотоків як провідний показник виступає той, який найбільш чітко виражає цільові функції. Роль натуральних показників змінюється залежно від характеру збалансованості ринку транспортних послуг та зміни підприємницьких завдань.

У механізмі ринкового регулювання товарно-грошових відносин посилюється роль взаємозв'язку натуральних та вартісних показників

прийняття економічних рішень. При цьому кожен оператор чи судновласник та власники портових комплексів прагнуть максимізувати чистий дохід на базі мінімізації витрат та оптимізації участі у освоєнні ніші фрахтового ринку.

Це забезпечує базу економічної стійкості транспортної компанії та умови подальшого її розвитку на основі показників стратегічного бізнес-плану.

Спільність економічних інтересів операторів на глобальному ринку транспортних послуг обумовлює доцільність об'єднання інтелектуального потенціалу на вирішення різних проблем, що виникають загалом на фрахтовому ринку чи його секторах.

Увага звертається на узгодженість зусиль та несуперечність їх діяльності нормалізованим відносинам комерційних структур у системі міжнародного співробітництва та конкуренції.

Існують різні класи загальних завдань щодо оптимізації виробничих функцій у різних сферах діяльності [31]:

- облік технічного стану основного капіталу та екологічних обмежень;
- заходи, які забезпечують нормальну експлуатаційну діяльність флоту;
- збалансованість діяльності перевізників у основних секторах фрахтового ринку;
- взаємодії різних рівнях обслуговування вантажопотоків.

РОЗДІЛ 2

ПОРТОВИЙ БІЗНЕС В СИСТЕМІ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

2.1. Характеристика перманентних змін ринку морської торгівлі

Історія розвитку світового торговельного судноплавства дає підстави стверджувати, що державна морська політика має націлюватися на вирішення наступних глобальних завдань [32]:

- транспортної безпеки економічної системи;
- фрахтової незалежності зовнішньоекономічної діяльності.

При розгляді межі фрахтової незалежності економічної участі у процесах економічної глобалізації та в системі стандартних світогосподарських відносин повинні враховуватися конвенційні положення міжнародної морської організації щодо регулювання використання флоту країн експортерів та імпортерів продукції.

Конвенційна адекватність технічного стану та організації основної функціональної діяльності підприємств транспорту в умовах глобалізації економічних відносин у свою чергу визначає: стабільність та ефективність задоволення попиту світових виробників на доставку продукції у системі регіональних підрозділів світового ринку транспортних послуг; певну гарантію стійкості перевізної, операторської та експедиторської діяльності організаційно відокремлених підрозділів інтермодальних сполучень; нормалізовану гарантію безпеки торговельного судноплавства та функціональної діяльності інших транспортних підприємств; відшкодування витрат економічних ресурсів.

Обсяги вантажопотоків між регіонами Європи та країнами, розташованими на Азіатському субконтиненті, відображають процеси розвитку світових господарських зв'язків та визначають підвищення ролі

транспортних підприємств у забезпеченні економічної стійкості транснаціональних систем та в оптимізації платіжного балансу окремих країн. Стабілізація вантажопотоків у цьому регіоні наближається до 400 мільйонів тонн у напрямку зі Сходу на Захід, а із Заходу на Схід – 500 млн. т. [33]. Збереження нерівномірності перевезень вантажів за напрямками обумовлює необхідність розробки організаційно-економічного механізму ефективного використання потужностей національних об'єктів виробничої інфраструктури

Останнім часом у морських транспортних вузлах використовується механізм обов'язкового контролю за відповідністю морських суден ряду загальних соціально-економічних і технічних вимог. Контроль здійснюють влада торгових портів. Вони мають право накладення арешту на судна незалежно від прапора реєстрації за неадекватності їх певним вимогам щодо безпеки мореплавання та оплати праці моряків.

Таблиця 2.1

Динаміка ставок піврічного тайм-чартера для різних категорій балкерів в 1-м кварталі 2021 року, дол./добу

Типорозмір балкерів	Атлантика		Тихий океан	
	На початок січня 2021	Кінець березня 2021	На початок січня 2021	Кінець березня 2021
Балкери кейпсайз	14000	24000	13000	23500
Балкери панамакс	13500	25625	11750	21875
Балкери супрамакс	10250	22750	10000	22250
Балкекри хендісайз	9250	18500	8750	18250

Джерело: Розроблено автором на базі [34]

Проекти економічного розвитку торгового флоту спиратися на показники фрахтового ринку. Як видно з даних таблиці 2.1 після стабільного періоду зростання тарифних ставок, виникають проблеми з їхньою стійкістю, а, отже, і з ефективністю роботи суден протягом їхнього життєвого циклу.

Тому в структурі конкурентоспроможності необхідно дотримуватись вимоги до економічності.

У сучасному ринку транспортних послуг посилюються процеси інтернаціоналізації та взаємодії національних підсистем у структурі глобального транспортного ринку. У цьому реалізується не просто інтернаціоналізація, а відбувається процес світовізації – з'єднання окремих структур і кластерів з ознаками утворення єдиного цілого [35].

Втрачається національна ознака обслуговування зовнішньоторговельних вантажопотоків. Судновласники переслідують лише мету максимізації фрахтової виручки. Фрахтовий ринок набуває рис гомогенності [36]. Однак національні інтереси виявляються в активізації позиціонування наявного флоту у пріоритетних секторах фрахтового ринку. Незважаючи на глобалізацію, фрахтовий ринок залишається різноманітним щодо підходів до досягнення конкретних завдань.

В останній чверті XX століття намітився вихід конкурентної системи фрахтового ринку на новий рівень організації. Сформувався новий рівень співвідношення між певною саморегуляцією та свідомим регулюванням торговельного судноплавства. Період вільної конкуренції та регулювання операторської діяльності окремими судновласниками змінився на жорстке позиціонування провідних судновласників в визначальних фінансових становищах секторів фрахтового ринку.

Наприкінці століття склалася тенденція зміцнення позицій на засадах злиття та поглинання. Знижується роль свідомої організації конкуренції та зростають функції світовізації судноплавства на основі стандартів та обмежень. Незважаючи на певну прихованість, проглядається панування монополій та державної політики над конкуренцією на морському ринку транспортних послуг. Така організація глобального торговельного судноплавства не втрачає ознак свободи, проте входження нових судновласників у будь-який сектор фрахтового ринку обмежується ступенем

ризикі реалізації інвестиційного проекту за жорсткого дефіциту початкових накопичень [37].

Усі форми регулювання перетворюються на неявний фактор стійкості операторської діяльності провідних судновласників світу. Така вільна організація торговельного судноплавства відрізняється засадами регулювання з боку глобальних морських організацій. Формується особливий стан фрахтового ринку, що відрізняється поєднанням вільного входу, але наявністю жорстких вимог щодо адекватності конкурентних параметрів обслуговування вантажопотоків.

Такий механізм регулювання глобального морського ринку транспортних послуг включає інструментарій як маркетингових, і конкурентних стратегій при широкому використанні регуляторного принципу.

Глобалізація економічних відносин, високі темпи економічного зростання країн азіатського регіону підвищують попит на промислові товари Заходу, що визначає попит на контейнерні технології доставки товарів до місць їх споживання. Тому контейнеризація в судноплавному та портовому бізнесі залишається головним напрямом економічної стійкості не лише морського транспорту, а й світової морської торгівлі. В 2020 році глобальний контейнерний флот займав частку 13,0 % в загальному обсягу світового флоту (рис. 2.1).

Необхідно підкреслити, що найбільшу частку в 2020 році в структурі глобального флоту займає флот балкерів 43% (879330 тис. т dw), також вагома частка танкерів – це 29 % (601163 тис. т dw) (рис.2.2). Хоча в 2023 році прогнозується зниження спроса на перевезення балкерних вантажів.

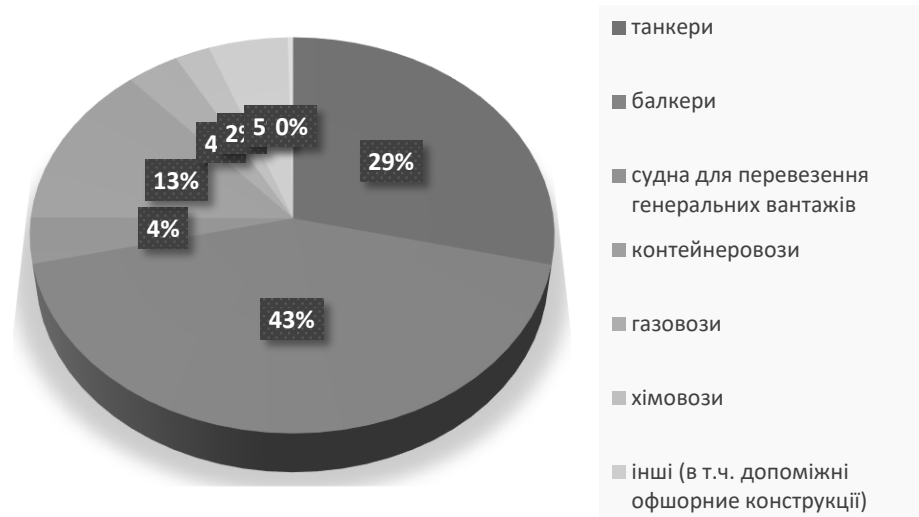


Рис. 2.1. Структура світового флоту по типам суден, 2020 рік

Джерело: розроблено автором на базі [38]

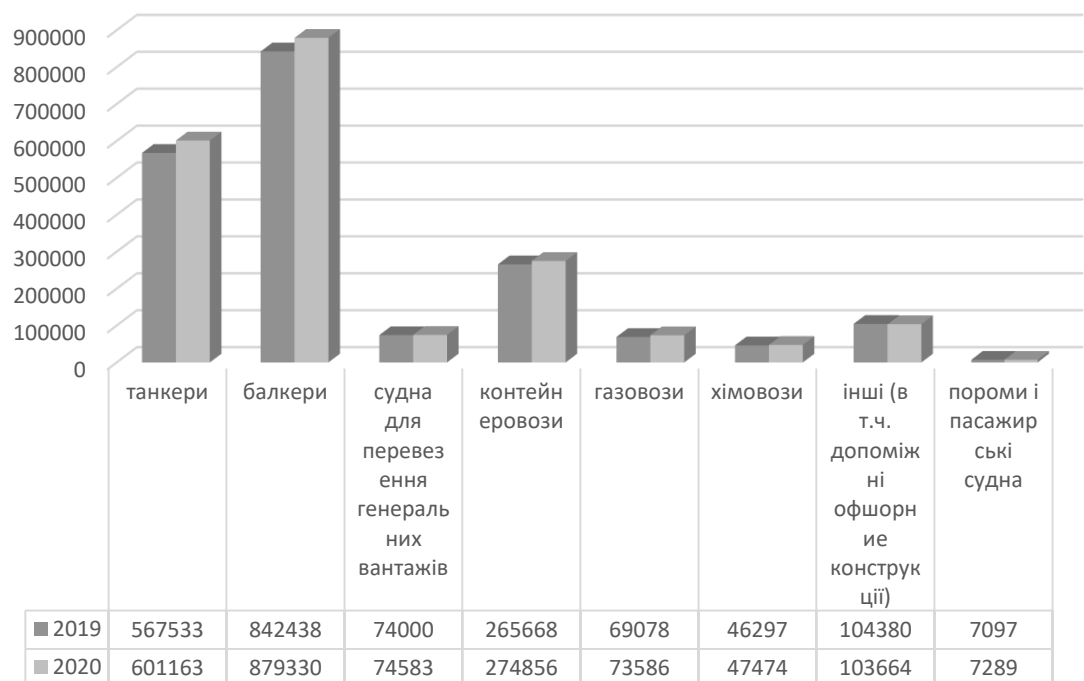


Рис. 2.2. Динаміка світового флоту по основним типам тонажу,

тис.т.дв за 2019-2020 рік

Джерело: розроблено автором на базі [39]

Динамічність розвитку економіки Китаю та Індії, незважаючи на об'ємність національних ринків, зумовлює посилення товарообміну між цим регіоном та Європою. Тому зростає роль прискорення доставки готової продукції. Пріоритетним у цьому аспекті є використання великотоннажних контейнеровозів.

Особливість формування параметрів фрахтового ринку за умов широко масштабної інтеграції обслуговування транспортних потоків світової торгівлі у тому, що це системи послідовно орієнтуються підвищення ефективності та оптимізацію якості перевізного процесу для вантажовласників. Простежується залежність між зростанням продуктивності флоту та його капітальною вартістю, що використовується як критерій формування техніко-економічного рівня судноплавних підприємств. Посилюється принцип оцінки стратегій взаємодії та злиття. З орієнтацією на спільні результати потрібна розробка нормативів витрат та методу розподілу доходу [40].

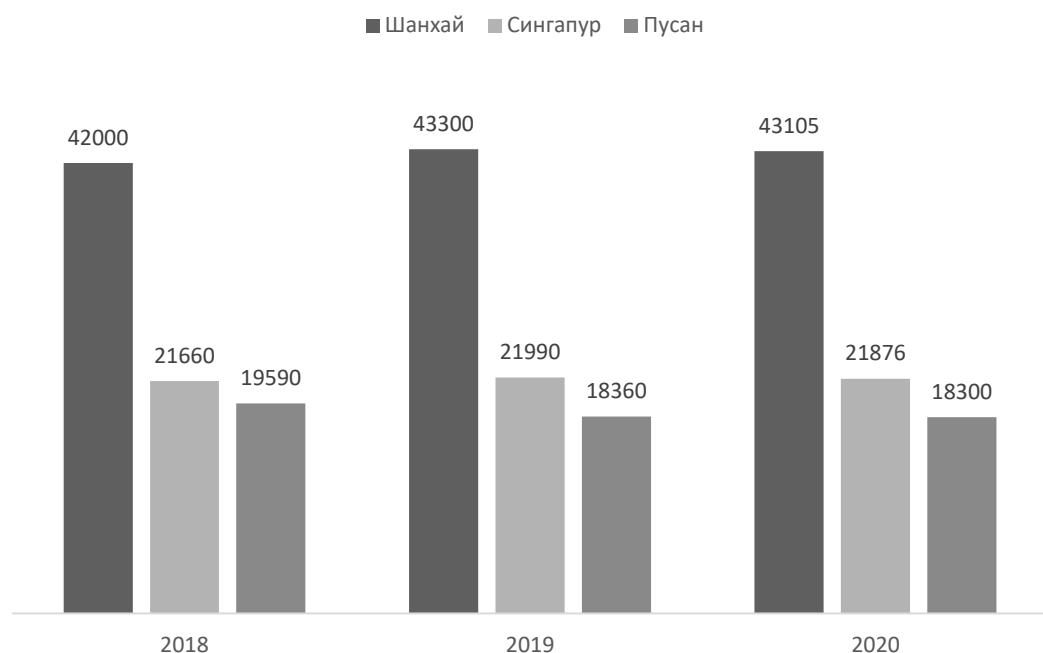


Рис. 2.3. Переробка контейнерних вантажів в глобальних портах світу, тис. TEU

Джерело: Розроблено автором на базі [41]

Динаміка вантажопотоків певною мірою визначає характер потреби в ресурсах ринку транспортних послуг. На рис. 2.3. представлена динаміка вантажопотоків глобальних портів світу по вантажообігу контейнерних вантажів.

У системі торговельного судноплавства продовжується процес злиття та поглинання як одна з форм досягнення стійкості позиціонування судноплавних компаній у системі глобального фрахтового ринку.

У разі інтернаціоналізації використання економічних ресурсів для стійкості функціонування торговельного судноплавства важливого значення набуває ринок праці моряків. Оцінку стану цього сектору виконує Міжнародний центр дослідження моряків у Кардіфі (SIRC) та центр дослідження BIMCO – Baltic and International Maritime Council.

Питання перспективного стану ринку транспортних послуг нерозривно пов'язані з параметрами поточного стану. В основі загального економічного розвитку лежать інтереси окремих учасників глобальних економічних відносин. Тому стійкість інвестиційної та функціональної діяльності передбачає обґрунтування соціально-економічних прогнозів з урахуванням фактору ризику та невизначеності функціонування та вибір рівня конкурентоспроможності конкретної економічної структури.

Перманентне вдосконалення організації інтенсивного використання ресурсів ґрунтується на нормалізації співвідношення витрат та результатів, що визначається принципами та умовами, що виявляються під час рівноважного стану ринку морської торгівлі.

Тому важливого значення набуває методика коригування потреби у транспортному сервісі за умов нестійкості темпів глобального економічного розвитку.

Особливістю перманентного стану ринку морської торгівлі є першорядна значимість чинників науково-технічного прогресу у розвитку стивідорного бізнесу.

2.2. Параметри ефективного розвитку морського транспортного комплексу

Ефективний економічний розвиток народного господарства, як свідчить досвід багатьох країн, ґрунтується на оптимізації діяльності транспорту та особливих його підрозділів – транспортних вузлів. З певною умовністю можна сказати, що за рівнем розвитку транспорту можна визначити економічний потенціал країни.

До структури зовнішньоекономічної діяльності морських транспортних підприємств входять насамперед перевезення товарів світової торгівлі, незалежно від їхньої національної належності.

Водночас виробничий комплекс та підприємства, які беруть участь у сервісному обслуговуванні вантажопотоків та транспортних засобів, також є учасниками зовнішньоекономічних відносин. Це суднобудівні верфі, експедиторські, агентські та страхові компанії. Крім того, у системі морського транспорту утворюються значні міждержавні потоки капіталу та трудових ресурсів.

Розширення масштабів зовнішньої торгівлі з урахуванням підвищує економічну роль морських транспортних підприємств, як основний чинник підтримки стабільності економічних відносин. Одночасно формуються нові завдання задоволення глобальних потреб та досягнення необхідної комерційної ефективності – як транспортних підприємств, так і кластерних структур.

Система управління розвитком морського транспортного комплексу країни має включати: організаційно-економічну підготовку макроекономічних цілей та завдань їх досягнення; безперервну оцінку ситуації та прогнозування параметрів ефективного стану національної системи торгових портів; механізм державної підтримки ініціативної реалізації ефективних напрямів, спрямованих на інтеграцію транспортного обслуговування світогосподарських зв'язків; організаційно-правове

забезпечення функціональної діяльності у системі конкурентного стивідорного ринку.

В таблиці 2.2 представлена динаміка показників економічного зростання за 2019 -2020 рік, та представлені прогностні дані на 2021 рік.

Таблиця 2.2

Динаміка глобального економічного зростання, зміна у відсотках,
до попереднього року

	2019	2020	2021 прогноз
Всі країни світу	2,5	-4,3	4,1
Розвинені країни, в тому числі	1,8	-5,8	3,1
з'єднані Штати	2,3	-5,4	2,8
Європейський союз (27 країн)	1,5	-7,3	3,5
Японія	0,6	-4,5	1,9
Країни, що розвиваються, в тому числі	3,5	-2,1	5,7
Африка	3,1	-3	3,5
Азія	5,4	1	7,4
Китай	6,1	1,3	8,1
Південна Азія	2,8	-4,8	3,9
Індія	4,2	-5,9	3,9
Латинська Америка і Карибський басейн	-0,3	-7,6	3
Бразилія	1,1	-5,7	3,1
Країни з перехідною економікою	2,2	-4,3	3,5

Джерело: розроблено автором на базі [42]

Необхідно враховувати системний взаємозв'язок підприємницьких результатів діяльності підприємств, у тому числі і морських та макроекономічних показників державної системи. Тому вся морська транспортна політика та підтримка національного сектора морського транспорту має ґрунтуватися на ефективності впливу флоту та портів на формування національного доходу країни.

Відносно висока заробітна платня, яка формується у морських підприємств на глобальному ринку морської торгівлі, впливає як на

розширення попиту та стимулювання розвитку інших секторів виробничої структури країни, так і на інвестиційну активність у приватному секторі.

Зростання заробітної плати збільшує собівартість експлуатації флоту, але на макроекономічному рівні цей процес впливає на фізичний обсяг виробництва. Відбувається перерозподіл національного доходу, яке зростання, що є наслідком зростання продуктивності праці та інвестиційних потоків може брати участь у оцінці ефективності господарських рішень.

Основою державної морської транспортної політики мають розглядатися інтереси макроекономіки та завдання підприємницьких структур. При цьому рівень розвитку морегосподарського комплексу необхідно розглядати і з позиції соціальної значущості підприємств та загальної економічної безпеки системи в цілому та окремих резидентів. Проте комерційні завдання кожним підприємством забезпечуються самостійно в рамках поточних ринкових умов операторської діяльності. Тому важливою є розробка системи прийняття управлінських рішень у структурі зазначених умов та складових світового ринку морської торгівлі. Однак у будь-якому разі незалежно від характеру та ступеня інтеграційних процесів необхідна підтримка та забезпечення національних інтересів.

Контейнерні вантажопотоки через термінали українських портів обслуговуються контейнеровозами найбільших світових операторів. Саме цей спосіб доставки товарів світової торгівлі та коопераційних відносин стає головним у підтримці глобальних транспортно-економічних зв'язків. При цьому розрив між можливістю участі у цьому процесі таких країн як Україна та потенційною провізною здатністю світових судновласників збільшується внаслідок постійного зростання капіталомісткості будівництва нових контейнеровозів.

На рис 2.4. представлена динаміка контейнерних ліній які проходять через порти України.

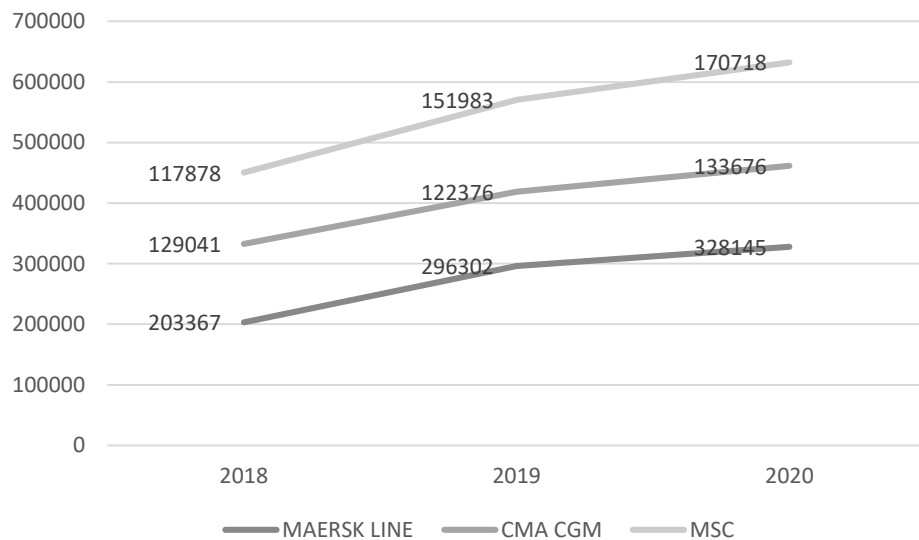


Рис. 2.4. Динаміка контейнерних ліній, що проходять через національні порти, 2018-2020 рік, TEU

Джерело: розроблено автором на базі [43]

Як бачимо з рис. 2.4. протягом останніх 3 років спостерігається чітка динаміка зростання обсягів перевезення контейнерних вантажів через українські порти, ці процеси диктуються глобальними умовами в світі.

Оптимізація зовнішньоекономічної діяльності національного морського транспортного комплексу має ґрунтуватися на його інтеграції з європейською транспортною мережею. Важливим є вибір такої спеціалізації торгових портів, які б, забезпечуючи економічну безпеку участі України у міжнародному поділі праці, були визнані іншими учасниками мультимодальних транспортних технологій.

Тенденція експорту капіталу за критеріями інвестиційної та територіальної ефективності у загальних процесах глобалізації обумовлює певну раціоналізацію перевезень вантажів, незважаючи на деяке зростання дальності транспортування товарів. При цьому підвищується якість продукції та посилюється підготовка просування вантажопотоків до місць споживання. Цей чинник забезпечує скорочення питомих витрат роботи транспорту одиницю валового національного продукту.

На рис 2.5 наведено обсяг прямих іноземних інвестицій, що відображають параметри економічного розвитку.

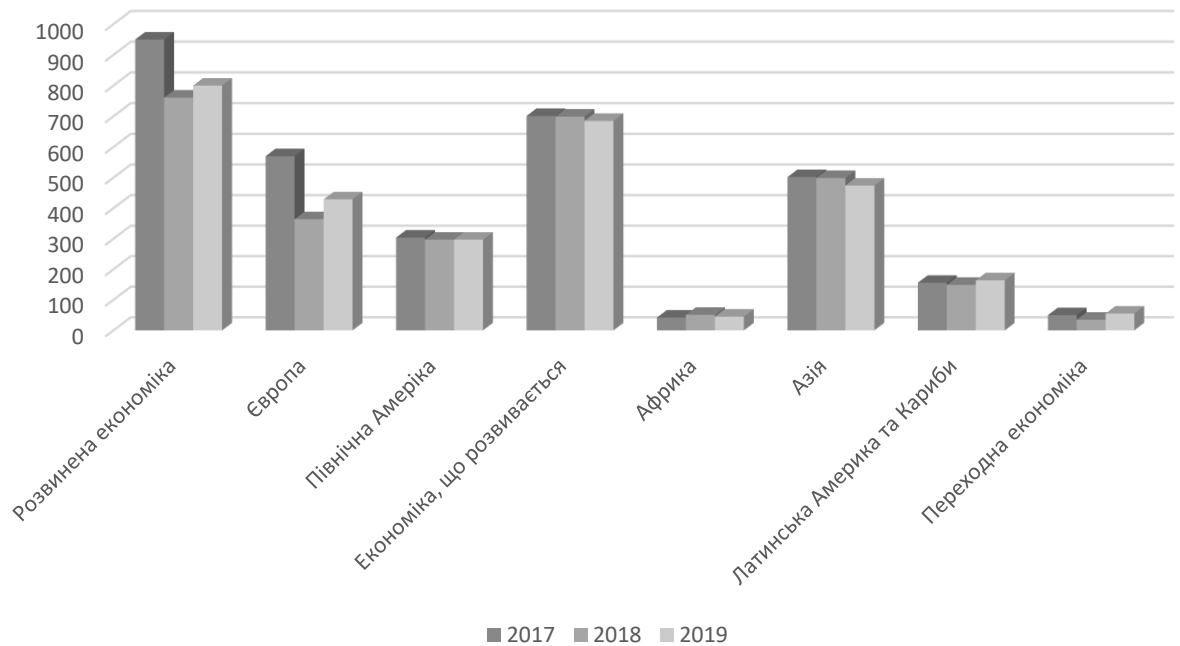


Рис. 2.5. Динаміка прямих іноземних інвестицій по економічним групам, мільярди доларів

Джерело: розроблено автором на базі [44]

Міжнародний ринок транспортних послуг формується відповідно до параметрів світогосподарських зв'язків. На характері його розвитку відбиваються закономірності формування вантажопотоків. Це основний зовнішній чинник, що визначає масштаби виробничого потенціалу. Крім того, внутрішньосистемні особливості визначають динаміку та циклічність використання ресурсів та формування результатів.

Формування принципово нової організації вантажопотоків та його обробки зумовлює процеси інтернаціоналізації транспортних систем. На рис. 2.6. представлена вантажопереробка глобальних вантажів.

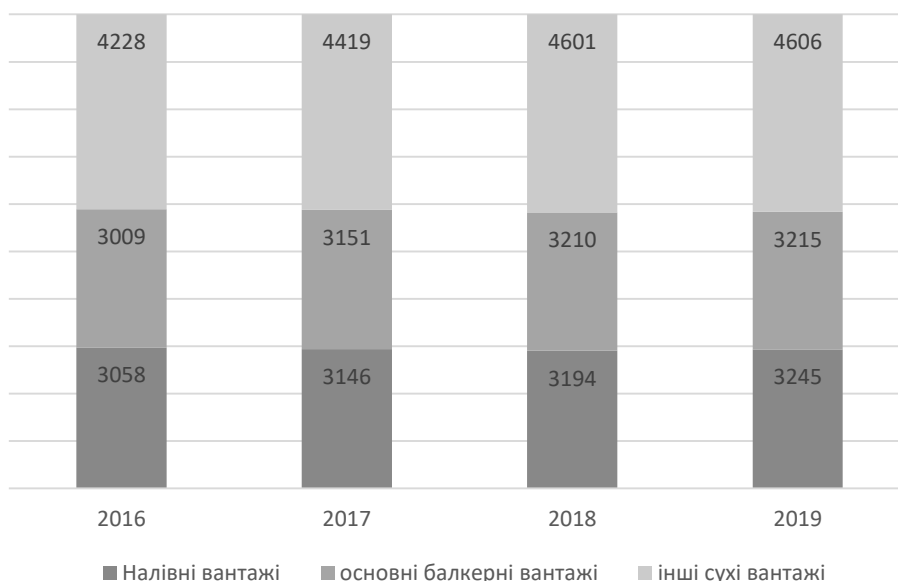


Рис. 2.6. Вантажопереробка світових вантажів за 2016-2019 рік,
мільйон тонн завантажено

Джерело: розроблено автором на базі [45]

Як видно з наведених даних на рис 2.6 на протязі 4 років спостерігається зростання обробки всіх видів вантажів: в 2016 році обсяг склав 10 295 млн.тонн (завантажено), а в 2019 році – 11 066 млн.тонн.

Для забезпечення функціональної та економічної стійкості підприємств морського транспорту необхідне досягнення раціональних пропорцій державного регулювання та вільної операторської діяльності підприємства морського транспорту на ринку транспортних послуг. Це співвідношення спирається на проблеми транспортної безпеки країни, спеціалізацію приморських регіонів та на об'єктивність діяльності зовнішньоторговельного та фрахтового ринків. Обґрунтування розвитку з урахуванням настільки різних економічних засад зумовлює вимоги до темпів, пропорцій і резервів економічного потенціалу морського транспорту.

Державна транспортна політика має передбачати створення та реалізацію комплексу нормативно-правових засад, націлених на ефективний розвиток національного транспортного комплексу у реальних умовах

функціонування ринку транспортних послуг. Державна транспортна політика, таким чином, забезпечує свободу підприємницького розвитку, стимулювання розширення діяльності транспортних підприємств на основі досконалої конкуренції та оптимального використання інновацій та прогресивних технологій у функціонуванні та наданні послуг. Особливе місце у структурі державної політики займає механізм та важелі підтримки національної транспортної системи у проблемних ситуаціях.

На жаль, через помилки у виборі стратегічних орієнтирів Україна втрачає можливості стійкої присутності в регіонах навіть явних національних пріоритетів.

Зрушення у структурі роботи морських портів та використання виробничого потенціалу призвели до звуження сфери їхнього екстенсивного зростання. Цей процес посилюється під впливом нових умов відтворення робочої сили, особливостями концентрації транспортних потужностей та особливістю ресурсозберігаючих рішень.

Центральною проблемою вдосконалення господарської взаємодії в умовах глобалізації економічних процесів є об'єктивність обліку та порівняння результатів та витрат. Сучасна система обліку спрямовано відображення комерційного обороту та контролю з боку податкових адміністрацій. Завдання стимулювання економічності господарських рішень вирішуються обмежено. Для оптимізації економічної ефективності необхідна побудова об'єктивної системи взаємодії та формування сукупних результатів. З рівнем ефективності та якості роботи портів у логістичному комплексі має зв'язуватися система стимулювання інвестиційної активності.

2.3. Регіональні аспекти позиціонування портового сектору ринка морської торгівлі

Об'єктивна значимість морського транспортного комплексу у глобальному економічному просторі та в системі національних потреб визначає тенденцію поступового формування та розвитку вантажних терміналів торгових портів.

У цьому аспекті перспективи розвитку портів, розташованих у північно-західному регіоні Чорного моря, значною мірою пов'язані зі стійкістю міжрегіональних техніко-економічних зв'язків: Європа – Центральна Азія – Європа, Європа – Південно-Східна Азія та Європа – Азіатсько-Тихоокеанський регіон. Орієнтація розвитку на рівень вантажопотоків на цих напрямках, з одного боку, забезпечує стійкість фінансового стану морського транспортного комплексу України, а з іншого – передбачає підвищення конкурентоспроможності портового господарства.

Розвиток транспортних систем і особливо підприємств морського транспорту останні два десятиліття обумовлюється посиленням інтеграційних процесів у системі оптимізації регіональних господарських зв'язків, які забезпечують стійкість світового розподілу праці. Ці умови певною мірою накладають додаткові обмеження та напрямки ефективного функціонування локальних зон глобального фрахтового ринку [46].

Управління інтеграційними процесами є найважливішою організаційною частиною збереження та розширення позиції на ринку транспортних послуг. Особливістю інтеграційних процесів на морському транспорті є комплексність і системність, а також те, що формується єдиний взаємопов'язаний цикл узгодженого розвитку та реалізації виробничого потенціалу.

За відносно невисоких темпів світового економічного зростання відзначаються підвищені приблизно вдвічі темпи приросту зовнішньоторговельного обороту та роботи транспорту. Експорт

транспортних послуг останнім часом грає найважливішу роль основних сучасних економічних системах. Внаслідок цього різко зростає конкуренція за право обслуговування транзитних вантажопотоків, їх перерозподілу та пошук нових напрямів доставки товарів.

У умовах транспортні позиції окремих держав посилюються й у їх платіжному балансі валютні надходження від перевізної роботи досягають третини платіжного балансу. Це відбувається і внаслідок втрати транспортного потенціалу таких країн, як Україна, яка протягом тривалого періоду не проводила активну транспортну політику.

Функціональна стійкість структурних підрозділів регіональної транспортної системи визначається рівнем конкурентоспроможності обслуговування вантажопотоків (рис. 2.7.). Для будь-якого сектора світового ринку транспортних послуг найважливішою умовою завантаження транспортного потенціалу є економічність доставки товарів. При цьому рівень функціональної адекватності національної транспортної системи залежить не тільки від темпів власного розвитку, але й значною мірою обмежується випереджальним розвитком альтернативних транспортних систем прикордонних держав.

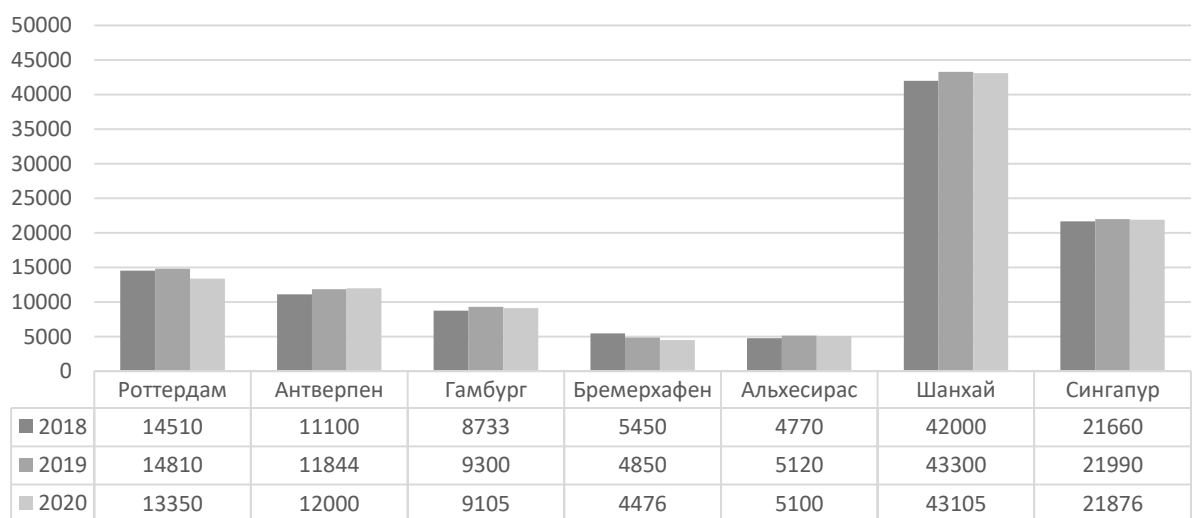


Рис. 2.7. Вантажообробка контейнерного тоннажу світових портів, тис. TEU

Джерело: розроблено автором на базі [47]

У цьому кожен регіональний чи спеціалізований сектор глобального ринку морської торгівлі, формуючись за загальним законам, окремих етапах життєвого циклу виявляє специфічність розвитку.

Необхідно визначити, що найбільший порт-хаб Європи Роттердам разом із компанією працює над розробкою нового трубопроводу, який становитиме основу майбутньої інфраструктури постачання водню, що отримується з відновлюваних джерел. Проект є ключовим кроком на шляху до перетворення Роттердам на найбільший євроейський водневий центр. Трубопровід відкритого доступу матиме діаметр 60 см. Відкритий доступ означає, що будь-яка компанія, яка хоче споживати чи виробляти водень, може підключитися до трубопроводу. Експлуатація має розпочатися у другій половині 2024 року [48].

Разом про те будь-які особливості формування параметрів танкерного, балкерного чи контейнерного флоту, зрештою, визначають економічне зростання - як і суднобудівному комплексі, і збалансованість глобального ринку транспортних послуг. Тому морські держави формують транспортну політику - як із позиції макроекономічних інтересів, і з урахуванням зовнішніх умов формування та обслуговування вантажопотоків.

Глобалізація економічних відносин та посилення ролі транспортного обслуговування визначили основні критерії розвитку транспортних підприємств:

- мінімізація вилучення територій для нового транспортного будівництва;
- скорочення часу та коштів на доставку товарів на ринки реалізації.

Відповідно до цих критеріїв сформувалися основні засади оптимізації інвестиційних та функціональних процесів на транспорті. До таких принципів відносяться концентрація вантажопотоків та вдосконалення на цій основі взаємодії різних транспортних підсистем.

Основним регіоном транспортного обслуговування з урахуванням інтенсивного наростання товарообміну Західна Європа – Азіатсько-

Тихоокеанський регіон для національних портів стають промислові зони Західної та Центральної Європи. Отже, концентрація портових потужностей має здійснюватись у північно-західній частині Причорномор'я. Тим більше, що інтенсивний розвиток портів Чорноморського регіону (рис. 2.8.) стає визначальним фактором зміни напрямку, кількісних та якісних параметрів транзитних вантажопотоків.

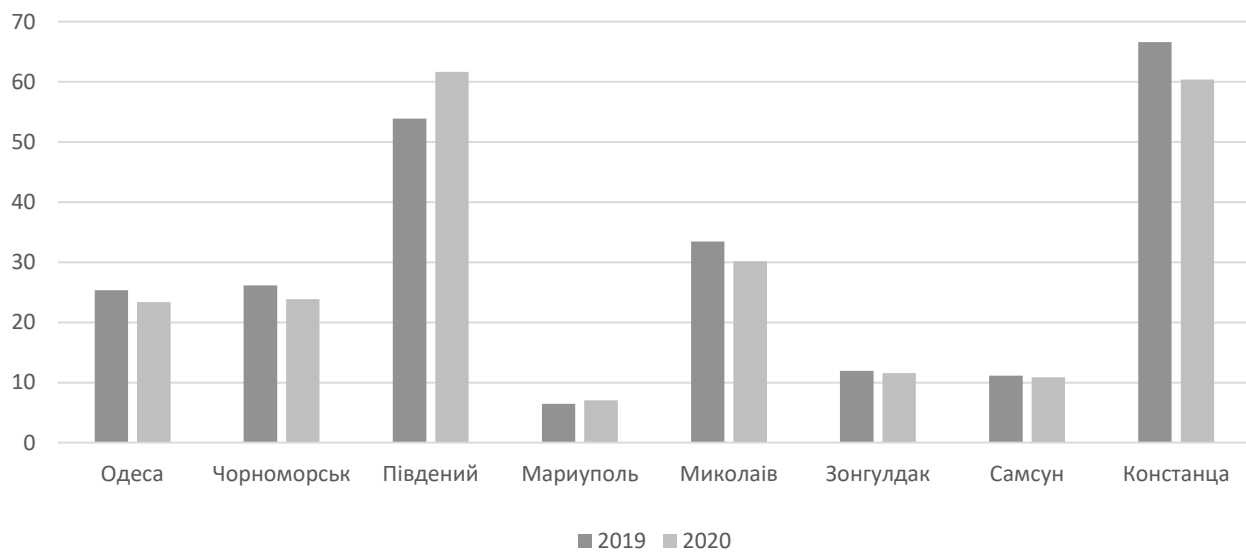


Рис. 2.8. Вантажообіг портів Чорноморського регіону, тис.т

Джерело: розроблено автором на базі [49]

З урахуванням сучасних темпів приросту морської торгівлі (4%), найближче десятиліття дефіцит конкурентних пропускних здібностей українських портів може досягти 30 мільйонів тонн. Виникає необхідність вибору розташування нового порту, бо діючі, крім Південного, мають обмежені у територіальному аспекті можливості розвитку.

До економічних передумов ефективної діяльності портового комплексу відноситься спеціалізація окремих підприємств або фірм, що виконують окремі роботи, пов'язані або зумовлені стивідорними операціями та обробкою суден. Головними критеріями сталого становища конкурентної системи й у формуванні своїх фінансових результатів вважаються конкретність матеріальних вигод операторської діяльності. Визначальне

значення при цьому займає пряма відповідальність і збалансованість попиту та пропозиції - як у системі формування тарифних ставок, так і в нарощуванні виробничого потенціалу.

Особливе значення для забезпечення стійкості торгового порту в системі вантажних потоків відіграє інтенсивність обробки транспортних засобів у вантажних терміналів і сукупна вартість вантажних робіт.

Інтермодальні повідомлення, що забезпечують безперервність просування транзитних вантажопотоків, є організаційно-економічний аспект доставки товарів за допомогою різних видів транспорту за критерієм мінімуму часу та витрат вантажовласників. Тому будь-який додатковий вантажопотік у системі транзитних перевезень зумовлює адекватний вплив на завантаження національних транспортних мереж та вантажних терміналів.

У цьому слід враховувати, що міжнародні мультимодальні перевезення - це доставка товарів у вигляді щонайменше двох видів транспорту з урахуванням мультимодального контракту. Ця обставина посилює значення торгових портів як пунктів зміни напрямку вантажопотоків та виду транспорту для подальшого перевезення.

Інтенсивність експлуатаційної діяльності порту, як основи його конкурентоспроможності, залежить від рівня технічного розвитку та від організаційних факторів. Останні часто пов'язуються із організаційною структурою управління.

У цьому аспекті до основних факторів, що зумовлюють темпи та напрямки адаптації підприємств до вимог та параметрів глобалізації, належать:

- зміна політико-економічної системи;
- нормативне посилення використання ресурсів;
- зміна обсягів та структури світових господарських відносин;
- наміри конкурентів та ін.

Процеси глобалізації економічних відносин у системі виробництва та товарообміну значною мірою визначають вимоги до характеру розвитку

морських транспортних підприємств окремих країн. Одночасно трансформується організаційно-економічний механізм, що забезпечує оптимізацію комерційних чи підприємницьких цілей.

Тенденції глобалізації та інтеграції економічних структур різних регіонів світу, розділених світовим океаном, визначили підвищення ролі морського транспорту, зокрема торгових портів у прискоренні обробки та доставки товарів зовнішньої торгівлі. Одночасно посилюється конкуренція у системі розподілу та освоєння вантажних та транспортних потоків. З'являються додаткові фактори, що впливають на посилення нерівномірності концентрації провізної спроможності флоту з окремих країн.

На цьому фоні підвищується роль мультимодальних транспортних технологій та логістичних засад забезпечення безперервності доставки товарів на основі високого рівня розвитку транспортних підприємств. Майже ідея інтернаціоналізації транспортного обслуговування світових господарських зв'язків висловилася у формі міжнародних транспортних коридорів.

Один з найбільших стивідорних операторів в національних портах – це група ТІС. Група терміналів ТІС – найбільший оператор стивідору в Україні. До групи входить 5 сучасних терміналів: ТІС-Зерно, ТІС-Міндобрива, ТІС-Руда, ТІС-Вугілля та ТІС-Контейнерний. Найбільша інфраструктурна компанія ТІС володіє та керує всією обслуговуючою інфраструктурою терміналів, у тому числі власною залізничною станцією. ТІС є одним із найглибоководніших портів України та Чорноморського регіону – глибина причалів біля терміналів становить від 15 до 16 м. Це забезпечує максимальний розмір вантажних партій та мінімальні фрахтові витрати. Загальна довжина 8 причалів ТІС перевищує 1800 м, з перспективою розширення ще на 1500 м. На території ТІС, в єдиній митній зоні з портом, працює індустріальний парк – проект, який не має аналогів у Чорному морі. Група терміналів ТІС є одним із найбільших платників податків регіону. Вантажообіг групи ТІС наведено на рис. 2.9.

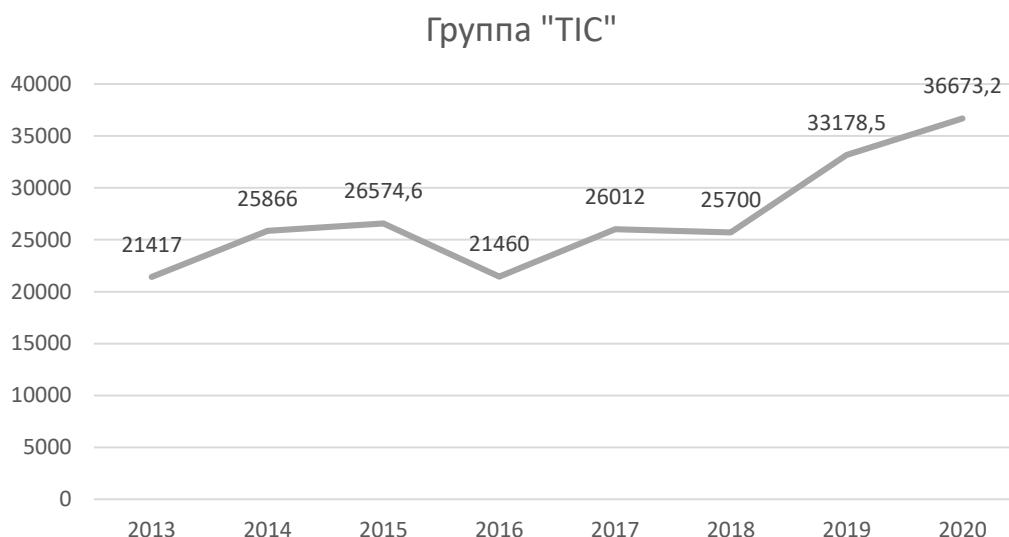


Рис. 2.9. Вантажообіг групи "Transinvestservice ", 2013-2020 рік, тис.т

Джерело: розроблено автором на базі [50]

У світовій практиці порти розглядаються як складові підрозділів національної транспортної системи, послугами яких у рівних умовах користуються всі вантажовласники та види транспорту незалежно від їх приналежності. Переважна більшість індивідуальних особливостей при обмеженому числі конкуруючих портів у регіоні зумовлює їх монопольне становище в обслуговуванні окремих вантажопотоків. Тому важливими складовими механізму управління функціональною стійкістю підрозділів, що формують вантажопотоки, є безперечно якісне регулювання діяльності морських портів та створення умов для розширення конкуренції на ринку стивідорних послуг.

Принципи стандартного антимонопольного регулювання реалізуються з урахуванням конкретних умов морських регіонів та тенденцій організації зовнішньоекономічної діяльності. Особливого значення набуває формування транзитних вантажопотоків, темпи та особливості розвитку національної економіки.

В основі процесів глобалізації лежить чистий прагматизм провідних економічних держав. Складна сукупність чинників зумовлює стабілізацію

економічного зростання щодо низькому рівні. При цьому посилюється прояв екологічних проблем та проблем обмеженості ресурсів. Тому зростає роль чинника ефекту масштабу виробництва. Внаслідок цього знижується економічність виробничої діяльності країн, що розвиваються.

Разом із посиленням процесів глобалізації зростає актуальність теоретичного обґрунтування економічних рішень окремими підсистемами. Серед таких підсистем виділяються окремі регіони, держави та функціональні галузі. Серед галузей слід зазначити, ті, що зумовлюють параметри та результати світових господарських відносин та галузі, що перетворюються на найважливішу умову стійкості процесів глобалізації. До останніх належать транспорт, зокрема, морський та система зв'язку.

Для націленості організаційно-економічного механізму ефективного розвитку флоту на максимізацію експорту транспортних послуг необхідна оцінка якісних змін щодо витрат та результатів інвестиційних процесів.

Інтеграційні наміри України адекватного розвитку щодо центрів пріоритетної співпраці передбачають вибір стратегії входження до регіональних та світових господарських зв'язків.

2.4. Тенденції та перспективи розвитку стивідорних підприємств в Україні

Розвиток морських транспортних підприємств, зокрема портового сектору, є найважливішою характеристикою економічного зростання. За географічними умовами Україна належить до держав, які мають можливості для оптимізації транспортно-економічних зв'язків із зарубіжними державами. Морське узбережжя, що незамерзає значною мірою, є найважливішим фактором безпосереднього виходу продукції резидентів України на ринки інших держав.

Проте в Україні замість збалансованості та багатополюсності вирішення інтересів соціально-економічної стабільності формуються пріоритети європейського шляху інтеграції. Недостатність урахування реальних економічних наслідків та стану європейської економіки зумовило досить тривалий період економічного застою. Для України з позиції поділу та кооперації праці у європейському регіоні формуються досить вузькі можливості.

Слід враховувати прямі та зворотні зв'язки взаємного впливу характеру та структури розвитку промислового комплексу країни. Особливого значення набуває спрямованості участі України у міжнародному поділі праці. Нині – це з визначальних чинників необхідності розвитку транспортного комплексу. Транспорт не просто забезпечує економічну надійність реалізації товарно-грошових відносин, а й у значною мірою впливає розвиток окремих галузей.

Особлива роль окремих груп флоту та торгових портів у забезпеченні сталого входження України у світові господарські зв'язки обумовлює першочерговість дослідження доквілля функціонування та розвитку морського транспортного потенціалу країни. На жаль, в Україні основні чинники розвитку транспортного комплексу не виявили себе.

Однією з прозорих та визнаних міжнародних схем інвестиційного забезпечення портового будівництва є концесія. Концесія є надання на платній основі права на створення або експлуатацію об'єктів концесійної угоди. Концесійний договір укладається терміном від 10 до 50 років.

Рівень доходів встановлюється на основі розрахункового обсягу перевезень, вантажно-розвантажувальних та інших видів робіт, які відповідають середнім дохідним ставкам, які залежать від стану даного сектора стивідорного ринку.

Величина витрат визначається відповідно до параметрів, що зумовлюють потребу в ресурсах, з нормами витрачання та ринковими цінами

Один із найважливішим параметром розвитку портового бізнесу є динаміка вантажопотоків, яка характеризує стан та конкурентний розвиток

підприємства транспорту. В таблиці 2.3 представлена динаміка вантажопотоків портів України.

Таблиця 2.3

Динаміка вантажопотоків національних морських торгових портів,

тис.т

Порт	2018	2019	2020
Бердянський	1812,6	2074,2	2150,3
Білгород-Дністровський	235,45	117,26	75,35
Ізмаїльський	4683,29	4283,3	3244,6
Чорноморськ	21535,49	26153	23887,6
Маріупольський	5887,86	6483,75	7025,43
Миколаївський	29204,82	33432,93	30135,19
Одеський	21698,39	25343,62	23370,17
Ольвія	2944,1	3097,2	3910,38
Ренійський	1332,65	1275,27	785,98
Скадовський	8,4	4,7	3,8
Усть-Дунайський	51,1	70,8	24,4
Херсонський	3074,68	3802,68	2847,12
Південний	42702,24	53862,51	61664,81
Всього	135171,1	160001,2	159125,1

Джерело: Розроблено автором на базі [51]

В 2020 году вантажопотік портів України склав 159 125,1 тис.т, що на 0,54% менше, ніж в 2019 році. Негативний вплив в цьому процесі відіграла пандемія. Необхідно визначити позитивну працю Маріупольського торгового порту, який збільшив об'єми вантажообробки порівняно з 2018 роком на 19,32% в 2020 році. На жаль в Одеському, Чорноморському та Миколаївському портів спостерігається зменшення обсягів вантажообробки.

В умовах, що склалися, одним із принципово нових факторів розвитку портів України стає посилення участі національних зон євразійського транспортного коридору в забезпеченні транзитних вантажопотоків (рис. 2.10).

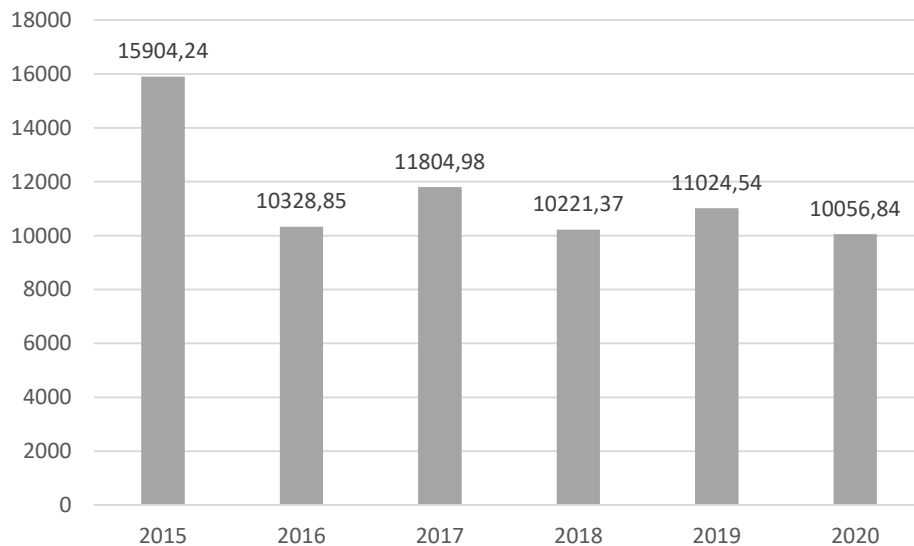


Рис. 2.10. Динаміка транзитних вантажів, 2015-2020 рік, тис.т

Джерело: розроблено автором на базі [52]

Як видно із наведених даних на рис. 2.10. не виправданий механізм нарахування портових зборів, неефективна політика менеджменту в портової сфері, пандемія, призводить до зниження обсягів цих вантажів.

При розвитку морського транспорту України та стимулюванні залучення транзитних вантажопотоків слід враховувати не лише сприятливе геостратегічне становище країни, а й значну закритість морського простору від міжнародних шляхів інтенсивного використання. Тому важливим стає організаційно-економічна оптимізація умов обробки вантажопотоків.

Одночасно необхідно дотримуватись принципів, що відображають ефективність використання базисного виробничого потенціалу з позиції національних інтересів, завдань інтеграції та стимулювання підприємницької діяльності. У цьому вся аспекти особливе місце належить якості управління та відповідальності державних чиновників за загальносистемні результати.

Порушення цього правила призводить до економічних катастроф, наслідком яких є втрата як валютних потоків, а й інвестиційної привабливості морських транспортних підприємств.

Досить згадати безвідповідальність вищих та галузевих ешелонів влади, внаслідок чого керівниками провідних портів у 2019 році було поставлено не лише непрофесіоналів, але навіть в окремих випадках не фахівці морського транспорту.

Морський транспорт для досягнення ефективних параметрів функціонування потребує розвитку металургійного та машинобудівного комплексу. Він також є енергоємним видом господарської діяльності. На рис. 2.11 наведена динаміка базових вантажів, які обробляються в портах України.

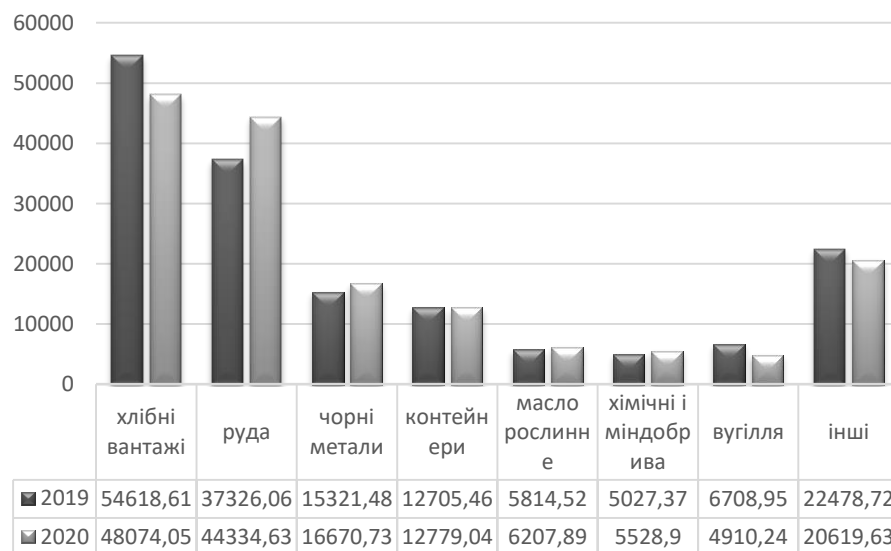


Рис. 2.11. Структура вантажів в національних портах України, тис.т

Джерело: розроблено автором на базі [53]

Необхідність державного регулювання та підтримки національних морських транспортних компаній обумовлюється виникненням проблем, пов'язаних із досягненням фрахтової незалежності операторів зовнішньоторговельних відносин та внаслідок некомерційного зовнішнього

тиску, що ускладнює процес підтримки адекватних параметрів судноплавними компаніями та портами.

Фактичне становище в управлінні транспортною безпекою національних інтересів та рівнем конкурентоспроможності національного флоту та портів формує умови активізації форм державного регулювання. Методи, зміст та масштаби державного регулювання обумовлюються безліччю факторів.

Що стосується форми власності в портовому бізнесу в Україні то спостерігається поступово зниження державної власності та збільшення приватної (рис. 2.12.)



Рис. 2.12. Структура державного та приватного сектора стивідорного бізнесу в Україні, 2020 рік

Джерело: розроблено автором на базі [50]

Як бачимо з рисунка 2.12. частка державної власності в портовому бізнесі в 2020 році склала 22%, приватного сектора – 78%, це говорить про неефективний менеджмент в роботі державних стивідорних компаній.

Масштабні інвестиційні ресурси на виробничий та соціальний розвиток, збільшення питомих витрат на доставку товарів зумовлюють актуальність як заходів щодо підвищення підприємницької ефективності, так

і заходів державного регулювання масштабів та напрямів розвитку підприємств морського транспортного комплексу.

До основних завдань менеджменту в системі стивідорного ринку належить недопущення ситуації, за яких можливе зниження вантажопотоків та зменшення прибутку.

Підвищення ефективності торгових портів на підставі інтенсифікації виробничих процесів та використання ресурсів – найважливіший напрямок вирішення проблем національного портового господарства. Економічне зростання та підвищення ефективності супроводжуються вдосконаленням господарського механізму та поглибленням спеціалізації портів. Посилення інтеграційних процесів, взаємодії різнопланових транспортних підприємств зумовлені завданнями сталого функціонування за умов недостатньо активної вантажної бази.

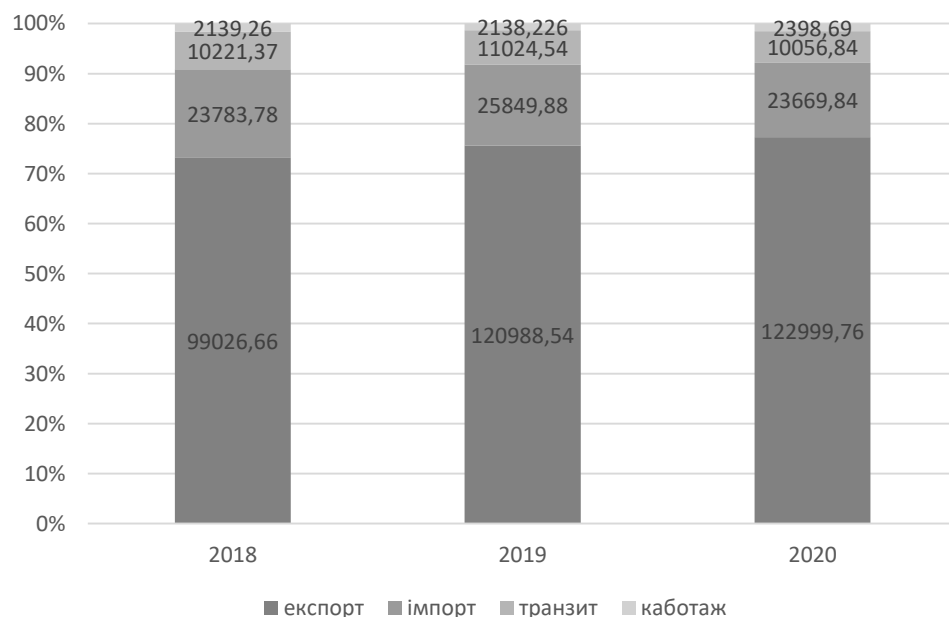


Рис. 2.13. Вантажообіг національних портів за 2018-2020, тис. т.

Джерело: розроблено автором на базі [51,52]

У разі обмеженості конкурентоспроможної продукції основним джерелом валютних надходжень слід розглядати експорт транспортних

послуг. Основним чинником розширення експорту транспортних послуг стає розвиток національних торгових морських портів та створення нормальних шляхових умов у національних кордонах для максимізації залучення транзитних вантажних та транспортних потоків.

За останні три роки спостерігається збільшення експорту с 99 026 тис.т в 2018 році до 122 999,76 тис.т. В загальному об'єму вантажів експорт склав 77 % в 2020 році (рис 2.14.) Як вже зазначалось, що внаслідок неефективного менеджменту немає зростання транзитних вантажів в портах України, хоча Україна за своїми географічними характеристиками є привабливою для транзитного вантажопотоку.

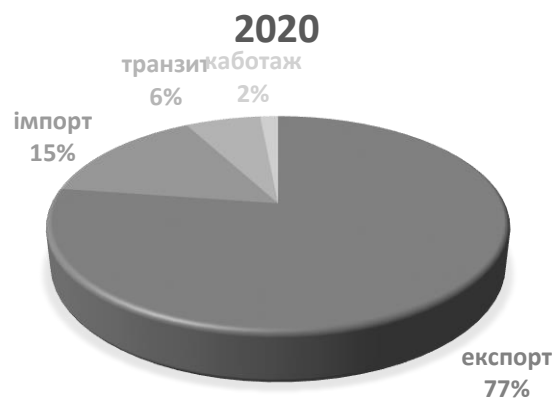


Рис. 2.14. Вантажопотік в портах України в 2020 році, відсоток

Джерело: розроблено автором на базі [50]

Через втрату конкурентоспроможності морського транспортного потенціалу України відзначається негативна тенденція зменшення частки високотарифних вантажів у транзитних вантажопотоках. Тільки підвищення якості транспортних магістралей здатне підвищити величину експорту транспортних послуг за обсягом вантажопотоку, а, по грошовим потокам.

У процесі управління економічним розвитком торгових портів однієї з найважливіших цілей при інших рівних умовах є формування доходів. Доходи, зокрема, по портовому господарству складаються з виручки від

виробництва вантажно-розвантажувальних робіт, роботи службово-допоміжного і транспортного флоту та інших господарств і операцій, незалежно від форм власності на об'єкти порту і його організаційної структури

Належним чином досягнення максимуму ефекту участі національної транспортної системи в процесах обслуговування світогосподарських зв'язків може бути досягнуто при оптимальному рівні витрат. У світовій практиці вони забезпечуються високим техніко-економічним рівнем торгового портів, що обмежує адекватний розвиток транспорту третіх країн.

Значна протяжність берегової лінії держави зумовлює вибір місця розташування порту як по гідрогеографічні факторам, так і за факторами потенційних вантажопотоків і величини поточних витрат.

Основним рушійним мотивом розвитку і інтеграції морського транспортного комплексу виступає безперервне виникнення нових потреб в системі міжнародного поділу праці. Задоволення цих потреб пов'язано з рухом ресурсів і результатів виробництва.

У тенденції ускладнення транспортно-економічних зв'язків зростає роль взаємодії різних транспортних підприємств. Тому слід контролювати і підтримувати раціональність техніко-економічного рівня торгових портів.

Майбутній стан виробничої інфраструктури торговельного порту та окремих його частин, формується проектами розвитку, які в свою чергу враховують історичний хід розвитку подій і сучасні проблеми.

РОЗДІЛ 3

ОБГРУНТУВАННЯ МЕТОДІВ ОЦІНКИ РИЗИКУ ПРИ ПРИЙНЯТТІ ІНВЕСТИЦІЙНИХ РІШЕНЬ

3.1. Оцінка інвестиційного розвитку стивідорного бізнесу в порту Чорноморськ

Динамічність системи показників, що дозволяють оцінити стан ринку морських перевезень, обумовлюється глибиною пізнання загальних закономірностей та нових тенденцій в умовах міжнародної інтеграції виробництва та розширення зовнішньоекономічної діяльності.

При виборі стратегії ефективного позиціонування стивідорного бізнесу у системі ринку морської торгівлі, орієнтованих на максимізацію фінансового результату, слід враховувати націленість на реальні грошові потоки.

Постійно підвищується роль раціонального використання ресурсів, що забезпечують нарощування та підтримку в адекватному стані виробничого потенціалу стивідорного бізнесу. Раціональність залучення та використання ресурсів стає основним фактором економічної ефективності розвитку морських транспортних підприємств. Тож у економічному механізмі управління фінансовою стійкістю стивідорних підприємств використовується принцип лімітування ресурсів за параметрами збалансованості вантажних тарифів.

Серед кінцевих цілей формування пропускної спроможності портів виділяються максимізація доходів, прибутку від основної діяльності при оптимізації сукупних витрат та собівартості одиниці транспортної роботи. Саме величина цих показників визначає конкурентний статус стивідорних підприємств у глобальному ринку морської торгівлі.

Базою для встановлення планової величини фінансових показників функціональної діяльності стивідорного бізнесу є:

- інформаційні потоки про найважливіші напрями розвитку глобальної економіки та вирішення інтеграційних проблем у системі міжнародного поділу праці;
- дані ретроспективного аналізу залежності між змінами техніко-економічного рівня підприємства, вантажних терміналів, організації взаємодії та величиною кінцевих результатів розвитку та функціонування виробничого потенціалу;
- нормативи раціонального використання ресурсів та ліміти їх формування.

Як зазначалося раніше (розділ 2) у стивідорному бізнесі морських портів України спостерігається поступове зниження частки державної власності та підвищення частки приватного бізнесу в роботі стивідорних підприємств. Те саме стосується і порту Чорноморськ. Однією з основних причин цієї тенденції є надто високий рівень конкуренції між стивідорними компаніями на тлі надлишку портових потужностей. У цій ситуації державному стивідорному оператору складно конкурувати з приватними компаніями, які є більш мобільними та адаптованими до роботи в ринкових умовах.

Найбільший державний стивідорний оператор ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ», що колись займав лідируючі позиції на ринку морської торгівлі, перебуває на межі банкрутства. Крім поромної переправи, всі підрозділи працюють на збиток. Частина майна заарештовано [54].

Не лише залучення нового вантажопотоку, а й збереження старих обсягів – складне завдання для державного стивідорного оператора ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ».

Переробка основних вантажів в українських портах – зерно, руда займають лідируючі позиції. Проте вже не може конкурувати на рівних із

спеціалізованими зерновими терміналами. Держстивідорний оператор перевалює зерно варіантом кран-судно на відміну від сучасних комплексів, які мають новітнє обладнання, станції для вивантаження вагонів-зерновозів і автотранспорту, сілоси для зберігання зерна і в результаті мають низьку собівартість.

Що стосується руди, то зараз цей вантаж відвантажується на морські судна типу кейпсайз, для яких потрібні глибоководні причали. У результаті обсяг експортної залізорудної сировини, яка йшла через ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ», була переорієнтовано на глибоководний порт «Південний». Необхідно зазначити, що у травні 2020 року спеціалізований комплекс із переробки руди держпідприємства було передано в оренду терміном на 25 років ТОВ «Боконті Україна» – причал №9,10 [55].

На рис.3.1. представлена динаміка вантажообігу портового бізнесу в порту Чорноморськ.

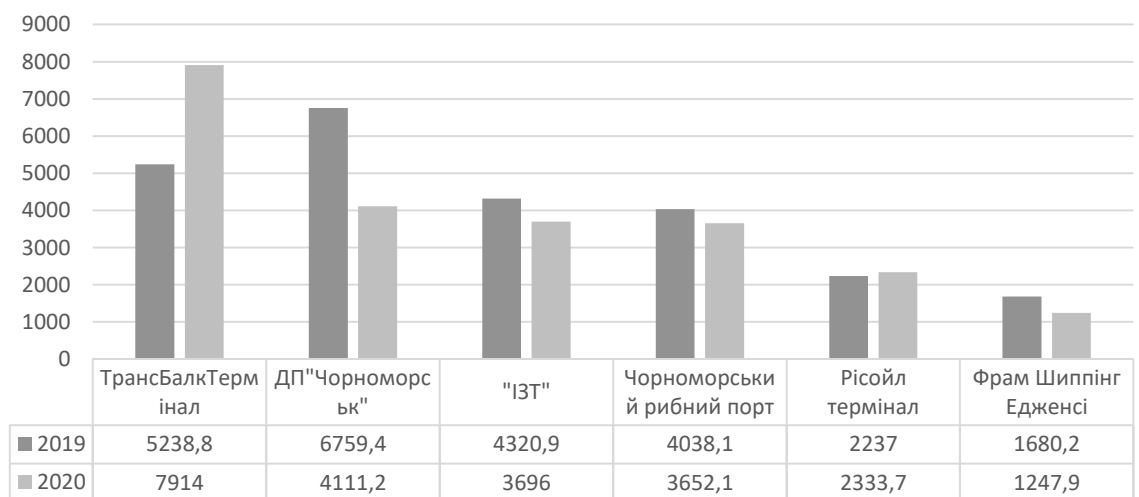


Рис. 3.1. Динаміка стивідорного бізнесу в порту Чорноморськ, тис.т.

Джерело: розроблено автором на базі [55]

Застаріле обладнання та недостатні глибини для обробки великотоннажних суден типу панамакс на повне осадження та кейпсайз одна з основних причин втрати вантажопотоків через ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ».

Для оцінки конкурентного позиціонування портового бізнесу розглянемо якісні показники функціонування державного та приватного сектора. Вихідні дані для розрахунків наведені в таблиці 3.1

Таблиця 3.1

Параметри державного та приватного сектора порту Чорноморськ, 2020 рік, тис.грн

№	Статті витрат	ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ»	«Рісойл Термінал» (зерно)
1.	Матеріальні витрати	134 736	45 157
2.	Відрахування на соцзаходи	83 311	39786
3.	Витрати на оплату праці	393 510	81 313
4.	Амортизація	66 199	41678
5.	Чистий дохід	697 268	731 567

Джерело: Розроблено автором на базі [55]

Матеріаловіддача термінальних операторів за 2020 рік:

$$K_{\text{м}} = \frac{B}{M}, \quad (3.1)$$

де В - чистий дохід портового оператора від реалізації продукції,

М – матеріальні витрати

Розрахунок ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ»:

$$K_{\text{м}} = \frac{697268}{134736} = 5,175$$

Розрахунок Рісойл Термінал (зерно):

$$K_{\text{м}} = \frac{731567}{45157} = 16,2$$

Оплатовіддача державного та приватного сектора:

$$K_{от} = \frac{B}{ВОН} , \quad (3.2)$$

де ВОН - витрат на оплату праці.

Розрахунок ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ»:

$$K_{от} = \frac{697268}{393510} = 1,772$$

Розрахунок «Рісойл Термінал» (зерно):

$$K_{от} = \frac{731567}{81313} = 8,997$$

Амортизаціовіддача портового оператора:

$$K_a = \frac{B}{A} , \quad (3.3)$$

де А - витрат на амортизацію.

Розрахунок для державного оператора :

$$K_a = \frac{697268}{66199} = 10,533$$

Розрахунок для приватного оператора :

$$K_a = \frac{731657}{41678} = 17,55$$

Соціовіддача портового бізнесу:

$$K_c = \frac{B}{C} , \quad (3.4)$$

де А - витрат на соціальні заходи.

Розрахунок для державного оператора :

$$K_c = \frac{697268}{83311} = 8,369$$

Розрахунок для приватного оператора :

$$K_c = \frac{731567}{39786} = 18,387$$

Розрахункові показники державного та приватного оператора представлені в таблиці 3.2.

Таблиця 3.2

Якісні показники позиціонування портових операторів

Показники	ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ»	«Рісойл Термінал» (зерно)
Матеріаловіддача	5,175	16,2
Оплатовіддача	1,772	8,997
Соціовіддача	8,369	18,387
Амортизаціовіддача	10,533	17,55

Джерело: розроблено автором на базі [55]

Як свідчать дані таблиці 3.2 менеджмент приватного бізнесу «Рісойл Термінал» (зерно) в 2020 році порівняно з державним підприємством ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ» є найбільш ефективним та конкурентоспроможним.

Оплатовіддача приватного бізнесу «Рісойл Термінал» свідчить про ефективний механізм управління персоналом. Необхідно зазначити, що в 2020 році «Рісойл Термінал» провів реорганізацію кадрового персоналу – прибрали роздутий адміністративний штат начальників та заступників та додали кваліфікований оперативний персонал: змінних диспетчерів, начальників змін, докерів-механізаторів [56].

Щодо рівня зносу – це проблема двох терміналів. Тут слід зазначити, що основна проблема – це недостатні глибини термінальних операторів для прийому кейпсайзов.

Розрахуємо відносні показники ефективності використання ресурсів

Рентабельність EBITDA:

$$R_{EBITDA} = \frac{EBITDA}{B}, \quad (3.5)$$

Необхідно зазначити, що згідно фінансового звіту ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ» в 2020 році діяльність державного оператора є збитковою і EBITDA складає (– 59 217) тис.грн, тому його діяльність є не рентабельною. Причини крім зазначених, значна вартість доставки вантажу залізничним транспортом, яка у порту значно вища, ніж в інших портів «Великої Одеси». Також однією з негативних тенденцій, які впливають на фінансові результати держоператора – це передача у приватні руки (в основному оренда) потужностей, які перебували в оперуванні державного оператора. Як наслідок, відбувся перерозподіл обсягів вантажопотоків на користь приватних структур. Фактично в оперуванні ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ» на сьогодні залишилося лише 30% загальної території.

Розрахунок «Рісойл Термінал» (зерно):

$$EBITDA = P_r + k + d , \quad (3.6)$$

де P_r - прибуток до оподаткування, 680 922 тис. грн.;

k - відсотки до сплати, 99 374 тис.грн;

d - амортизація, 41 678 тис. грн.

$$EBITDA = 680922 + 99374 + 41678 = 821974 \text{ тис.грн}$$

$$R_{EBITDA} = \frac{821974}{731567} = 1,124$$

Діяльність оператора «Рісойл Термінал» (зерно) в 2020 році була рентабельна і з урахуванням реалізації інвестиційного проекту з будівництва двостороннього пірсу, який дозволить обробляти судна типу Panamax, слід очікувати зростання рентабельності. Ефективність даного проекту та вплив можливих ризиків розраховано у розділах 3.2 та 3.3.

Необхідно зазначити, що порт Чорноморськ знаходиться на перетині кількох міжнародних транспортних коридорів та транзитних маршрутів. На

жаль, цей потенціал не використовується повною мірою. Основна причина – це падіння обсягів транзитних перевезень та глобальна кризова ситуація у світі.

Розрахуємо зниження граничних поточних витрат «Рісойл Термінал» (зерно) за фактором оптимізації оплати праці (процес реорганізації кадрового складу на зерновому терміналі) з урахуванням нового техніко-економічного рівня:

$$\eta C_s = \left(100 - \frac{l_{zp}}{l_{pt}} \cdot 100 \right) \cdot u_{zp}, \quad (3.7)$$

l_{zp} - індекс зростання заробітної плати за фактором підвищення продуктивності праці, 1,35;

l_{pt} - індекс зростання продуктивності праці внаслідок реалізації інвестиційного проекту, 1,27;

u_{zp} - частка заробітної плати у собівартості (середніх витратах) виробництва вантажних робіт, 24%;

$$\eta C_s = \left(100 - \frac{1,35}{1,27} \cdot 100 \right) \cdot 0,24 = -1,512\%$$

З урахуванням проектного техніко-економічного рівня та ефективної кадрової політики портового оператора «Рісойл Термінал» (зерно) слід очікувати зниження граничних поточних витрат на 1,512%.

Для підтримки постійної конкурентоспроможності портового оператора найважливішим елементом планування стає ефективність функціонування та якість обслуговування транспортних та вантажних потоків.

При виборі стратегії позиціонування на міжнародному транспортному ринку головним виявляється відповідність результатів і затрат. Останні

мають ґрунтуватися на локальних та інтегрованих нормативах витрат. У цільовій функції прийняття управлінських рішень найважливішим стає процес оптимізації основних складових доданої вартості. У цих умовах прибуток зможе відповідати вимогам макроекономіки та підприємницьким завданням морських транспортних підприємств з урахуванням фактору ризику.

При цьому важливо мінімізувати прояви факторів, що зумовлюють параметри ризику (розділ 3.3)

Цим значною мірою обмежується зона ефективного кредитування проектів розвитку підприємств морського транспорту, особливо щодо нових морських держав. Саме складність повернення кредиту в межах розрахункового терміну за нечіткої циклічності функціонування ринку транспортних послуг визначає межі попиту та пропозиції кредитних ресурсів. При цьому позикові кошти не завжди відповідають наведеній вартості внаслідок прояву низки умов:

- залежність платоспроможності підприємства внаслідок дисбалансу потоку майбутніх та поточних доходів;
- важливість для кредитора контролювати ставлення торгових портів з урахуванням аналізу характеру витрат, що з несплатою боргу та витрат із повернення сум за кредитом.

Світова практика свідчить про те, що в умовах глобалізації транспортне будівництво, яке зумовлює скорочення часу доставки товарів, має підвищену інвестиційну привабливість. Тому слід очікувати на приплив іноземних інвестицій для вирішення міжнародного транспортного завдання (розділ 3.2).

3.2. Доцільність реалізації інвестиційного проекту «СП Рісоіл Термінал» в порту «Чорноморськ»

Економічні цілі, що лежать в основі позиціонування стивідорного бізнесу в системі регіонального ринку морської торгівлі, відображають систему характеристик функціональної та інвестиційної діяльності. Ці характеристики розкриваються кількісними та якісними параметрами. Зрештою, формується сукупність економічних та соціальних завдань, які мають бути вирішені за критеріями збалансованості ресурсів та результатів. Принциповим стає підхід до концентрації ресурсів, необхідні конкурентної присутності підприємства у системі стивідорної діяльності.

Головним стає оцінка ефективності реалізованих інвестиційних проектів за системою критеріїв та показників. Як правило, виділяються показники загальної та порівняльної ефективності проектних рішень. В основі оцінки абсолютної ефективності лежить додана вартість. В основі показників порівняльної ефективності використовується зміна економічності, тобто собівартості. Тому основою нормативів дисконтування різночасних капітальних вкладень покладено близький до рівня загальної ефективності рівень відсоткової ставки.

Одна із умов розвитку стивідорного бізнесу це постійне підвищення техніко-економічного рівня та його адекватність вимогам зовнішнього середовища.

В роботі основна увага зосереджена на оцінці та забезпеченні ефективного позиціонування портового бізнесу в Україні. Як вже зазначалось в розділі 2 зерно – це стратегічний вантаж для України. Зі всього потоку українських зернових вантажів - 98% йдуть на експорт. У поточному маркетинговому році прогнозується, що експорт зернових культур зросте на чверть порівняно з даними за 2020/2021 МР і досягне 56 млн.т (при врожаї 75,8 млн.т.), що відповідає світовим тенденціям. У 2021 році очікується зростання світового врожаю зернових на 1,9% до рекордних 2821 млн. тонн.

Тому доцільно розглядати конкурентний розвиток портового бізнесу по цьому напрямку – переробка зернових вантажів. За перше півріччя 2021 року валютний виторг від продажу українських зернових культур склав 4, 33 млрд. дол. Ключовий покупець українського зерна - Китай .

«СП Рісоіл Термінал» одна з ведучих приватних стивідорних компаній в портовому бізнесі.

Наприкінці липня 2021 року АТ «ОТП Банк» та RISOIL досягли домовленості щодо надання групі компаній фінансування на загальну суму 750 млн грн. Угода передбачає встановлення двох лімітів: інвестиційної та кредитної лінії на поповнення оборотних коштів [57].

Очікується, що за рахунок залучених інвестицій RISOIL завершить будівництво двостороннього пірсу на зерновому терміналі в порту «Чорноморськ» на стику 10-го та 11-го причалів. В результаті реалізації проекту у групи компаній з'явиться можливість обробляти одночасно два судна класу Panamax (з осадкою до 15 м) зі швидкістю завантаження до 3 тис. тонн/годину, зберігаючи при цьому вже досягнуті показники перевалки вантажів на причалах.

Реалізація інвестиційного проекту дозволить залучити до морського торгового порту «Чорноморськ» нові вантажопотоки та, відповідно, збільшити вантажообіг компанії (на 60 000 тонн на добу) та надходження до державного бюджету, а також створити нові робочі місця.

7 вересня 2021 року «СП Рісоіл Термінал» та Адміністрація морських портів України (АМПУ) підписали договір про розвиток в порту «Чорноморськ». АМПУ, у свою чергу, зобов'язалося виконати днопоглиблювальні роботи на підходах до пірсу в рамках третьої черги реконструкції операційної акваторії першого ковша Сухого лиману з досягненням глибин 15 метрів.

Розрахуємо зміну рівня конкурентного позиціонування портового оператора «СП Рісоіл Термінал» внаслідок підвищення інтенсивності обробки зернових вантажів [58]:

$$X_1 = \frac{Y_{bn}}{Y_{bk}}, \quad (3.8)$$

Y_{bn} и Y_{bk} - інтенсивність обробки зернових вантажів в системі портового бізнесу «СП Рісоіл Термінал» станом на 2025 (рік реалізації інвестиційного проекту) та 2020 відповідно. Необхідно зазначити, що зерновий термінал було введено в експлуатацію у березні 2016 року:

$$X_1 = \frac{7200}{6000} = 1,20$$

Підвищення рівня конкурентного позиціонування портового оператора «СП Рісоіл Термінал» за фактором інтенсивності обробки зернових вантажів складе 20 %, що підкреслює привабливість інвестиційного проекту.

Розрахуємо величину скорочення оборотних коштів в наслідок скорочення часу обробки вантажу завдяки реалізації інвестиційного проекту за формулою:

$$X_2 = \frac{C_{slp}}{C_{slo}}, \quad (3.9)$$

де C_{slp} і C_{slo} - витрати вантажовласників, які пов'язані з обробкою зернових вантажів на терміналі термінального оператора в 2025 і 2020 роках відповідно.

$$X_2 = \frac{6,5}{8,0} = 0,81$$

Таким чином, в наслідок реалізації інвестиційного проекту за чинником скорочення оборотних коштів для клієнтури стивідорного оператора «СП Рісоіл Термінал» конкурентоспроможність зростає на 19%.

Як вже зазначалось після реалізації інвестиційного проекту очікується збільшення вантажопотоку:

$$X_3 = \frac{Q_n}{Q_p}, \quad (3.10)$$

де Q_n, Q_p прогнозований вантажопотік зернових вантажів в 2025 році (оцінка експертів «СП Рісоіл Термінал») та 2020 рік відповідно

$$X_3 = \frac{3033,81}{2333,7} = 1,3$$

Конкурентоспроможність «СП Рісоіл Термінал» в наслідок реалізації інвестиційного проекту по обробці зернових вантажів збільшиться на 30%.

Визначмо конкурентне позиціонування стивідорного оператора «СП Рісоіл Термінал» з урахуванням взаємодії з залізничним транспортом:

$$X_4 = \frac{T_{slp}}{T_{slo}}, \quad (3.11)$$

де T_{slp}, T_{slo} - відповідно загальний час прибуття 1 т зернових вантажів на термінал портового оператора з урахуванням реалізації інвестиційного проекту та теперішній час (2020 рік)

$$X_4 = \frac{12}{15} = 0,8$$

Ефективність взаємодії суміжних видів транспорту в наслідок реалізації інвестиційного проекту портового оператора «СП Рісоіл Термінал» встановить 20%.

Стандартною стратегією, націленою на стійкість та конкурентоспроможність підрозділів морського транспортного комплексу, є підтримка стивідорного сектору у адекватному стані щодо міжнародних транспортних та вантажних потоків. Цим визначається необхідність вирішення проблем - як з позиції макроекономічних інтересів, і з урахуванням комерційних цілей судновласників.

Інвестиційний процес із достатнім ступенем активності в морському транспортному бізнесі може бути заснований на двох глобальних критеріях прийняття управлінських рішень діяльності в морських секторах глобального ринку транспортних послуг:

- збереження та адекватний приріст капіталу;
- оптимальність рівня поточного доходу, що забезпечує відшкодування виробничих витрат та формування фінансових нагромаджень.

В дипломній роботі основна увага зосереджена на критерії – збереження та адекватного приросту капіталу портового оператора «СП Рісоіл Термінал». Відповідно до міжнародної практики обґрунтуємо ефективність реалізації інвестиційного проекту методом NPV (Net Present Value).

В основі фінансової моделі «СП Рісоіл Термінал» (зерно) враховані наступні чинники:

- інвестиційний проект – будівництво двостороннього пірсу на зерновому терміналі «СП Рісоіл Термінал» на стику 10-го та 11-го причалів;
- термін з урахуванням програми президента В.О. Зеленського «Велике будівництво» п'ять років;
- обсяг інвестицій – 750 000 000 грн.,
- прогнозний грошовий потік – 400 000 000 грн.,
- норматив дисконтування – 10 %;
- джерелом інвестицій є кредитна лінія банку АТ «ОТП Банк» (від 26 липня 2021 року)

$$NPV = PV - IC, \quad (3.12)$$

де PV - дисконтовані грошові надходження,
IC – інвестиції по проекту.

$$PV = \alpha_i \cdot FV, \quad (3.13)$$

де FV – прогнозний грошовий потік,

α_i - коефіцієнт дисконтування.

$$\alpha_{ti} = (1 + e)^{-t}, \quad (3.14)$$

де e - норматив прояву фактору часу, згідно умов інвестиційного проекту 10%.

$$\alpha_1 = (1 + 0,1)^{-1} = 0,909$$

$$\alpha_2 = (1 + 0,1)^{-2} = 0,826$$

$$\alpha_3 = (1 + 0,1)^{-3} = 0,751$$

$$\alpha_4 = (1 + 0,1)^{-4} = 0,683$$

$$\alpha_5 = (1 + 0,1)^{-5} = 0,621$$

$$PV_1 = 0,909 \cdot 400000000 = 363600000 \text{ грн.}$$

$$PV_2 = 0,826 \cdot 400000000 = 330400000 \text{ грн.}$$

$$PV_3 = 0,751 \cdot 400000000 = 300400000 \text{ грн.}$$

$$PV_4 = 0,683 \cdot 400000000 = 273200000 \text{ грн.}$$

$$PV_5 = 0,621 \cdot 400000000 = 248400000 \text{ грн.}$$

Сумарний дисконтований грошовий потік за п'ять років:

$$PV = 363600000 + 330400000 + 300400000 + 273200000 + 248400000 = 1516000000 \text{ грн.}$$

Результати розрахунків коефіцієнта дисконтування та дисконтованих грошових надходження зведені в таблицю 3.3.

Таблиця 3.3

Параметри інвестиційного проекту «СП Рісоіл Термінал»

Період реалізації проекту	Прогнозовані грошові потоки, FV, грн.	Дисконтний множник при ставці 10 %	Дисконтований грошовий потік, PV, грн.
0	-750000000	1	-
1	400000000	0,909	363600000
2	400000000	0,826	330400000
3	400000000	0,751	300400000
4	400000000	0,683	273200000
5	400000000	0,621	248400000
Всього	400000000	-	1 516 000 000

Джерело: розроблено автором на базі [57]

Тоді з урахуванням даних таблиці 3.3 NPV дорівнює:

$$NPV = 1\,516\,000\,000 - 750\,000\,000 = 766\,000\,000 \text{ грн.}$$

Як бачимо з розрахунків інвестиційний проект «СП Рісоіл Термінал» (зерно) по підвищенню техніко-економічного рівня є привабливим.

Необхідно зазначити, що визначальне значення для ефективного позиціонування підприємств морського транспортного комплексу має критерій прийняття інвестиційних рішень. Тому сутність, місце та завдання вибору економічного критерію ефективності мають уточнюватися відповідно до тенденцій глобалізації ринку транспортних послуг. Функціонування макроекономічних систем та відповідний раціональний розвиток підприємницьких структур мають ґрунтуватися на економічних розробках, що забезпечують стабільність завантаження потужностей. Стратегія та відповідні проекти розвитку будь-якої виробничої структури морського транспорту регіону повинні націлюватися на:

- оптимізацію соціальних, екологічних та економічних параметрів комплексного розвитку підсистем;
- підвищення ролі інтенсивних факторів функціональної діяльності портів;
- стійкість збільшення економічних результатів у реальному конкурентному середовищі;
- випередження формування кінцевих результатів щодо витрат;
- урахуванням факторів ризику та зниження їх впливу на функціонування стивідорної компанії в структурі ринка морської торгівлі.

В дипломній роботі з урахуванням її мети основна увага зосереджена на оцінці ризику реалізації інвестиційного проекту «СП Рісоіл Термінал», яка буде проведена в розділі 3.3.

3.3. Оцінка середньої величини факторів ризику реалізації інвестиційного проекту «СП Рісоіл Термінал»

В умовах тотальної обмеженості найважливіших джерел інвестиційних ресурсів важливо вироблення механізму та інструментарію поетапного досягнення мети на основі перманентних стратегій:

- утримання та збільшення національної вантажної бази, що відбиває позицію держави у міжнародному поділі праці;
- рівноправність участі торгових портів у мультимодальних транспортних системах та міжнародних транспортних коридорах;
- ефективного функціонування в системі світового ринку морської торгівлі за адекватності техніко-економічного рівня стивідорного підприємства вимогам зовнішнього середовища з урахуванням фактору ризику.

В кваліфікаційній роботі основна увага поділяється третій задачі – адекватності техніко-економічного рівня портового оператора вимогам зовнішнього середовища з урахуванням факторів ризику.

Стивідорна компанія, як і будь-яке підприємство морського транспорту, функціонує у середовищі невизначеності та ризику. Тому необхідно оцінити величину факторів ризику при прийнятті інвестиційних рішень.

Оцінимо розмір і ймовірність втрати прибутку «СП Рісоіл Термінал» з урахуванням негативного впливу зовнішнього середовища пов'язаного з причинами: П1 - «глобальна кризова ситуація в світі»; П2 – «неврожай зернових культур в Україні» і П3 - «несприятливий інвестиційний клімат в Україні».

Ймовірність настання події на основі аналізу зовнішнього середовища за останні п'ять років та експортної оцінки встановлено за шкалою (ймовірний вплив прийнято по трьох бальній шкалі: максимально негативний – 3 бала, мінімально негативний – 1 бал на фінансові результати термінального оператора):

- причина П1 - «глобальна кризова ситуація в світі»: ймовірність настання – 2 балів, ймовірність недотримання грошового потоку – 15% або 60 000 000 грн.;

- причина П2 - «неврожай зернових культур в країні»: ймовірність настання – 1 бал, ймовірність недотримання грошового потоку – 8% або 32 000 000 грн.;

- причина П3 - «несприятливий інвестиційний клімат в країні»: ймовірність настання – 3 балів, ймовірність недотримання грошового потоку – 9% або 36 000 000 грн..

Ймовірність появи причини розраховується за формулою:

$$П_{\kappa i} = \frac{\Phi_i}{\sum_{i=1}^n \Phi_i}, \quad (3.15)$$

де Φ_i - вплив на фактор.

$$П_{к1} = \frac{2}{6} = 0,33$$

$$П_{к2} = \frac{1}{6} = 0,17$$

$$П_{ки} = \frac{3}{6} = 0,5$$

Середньозважена втрата:

$$\bar{S}_i = S_i \cdot П_{ки}, \quad (3.16)$$

де S_i - втрати в результаті причин,

$П_{ки}$ - ймовірність появи причини.

$$\bar{S}_i = 60000000 \cdot 0,33 = 19800000 \text{ грн.}$$

$$\bar{S}_i = 32000000 \cdot 0,17 = 5444000 \text{ грн.}$$

$$\bar{S}_i = 36000000 \cdot 0,5 = 18000000 \text{ грн.}$$

Імовірність втрати доходу через:

$$S_d = d(S)_i \cdot П_{ки}, \quad (3.17)$$

де $d(S)_i$ - частка втрат в сукупних втратах.

$$d(S)_1 = \frac{60000000}{128000000} = 0,47$$

$$d(S)_2 = \frac{32000000}{128000000} = 0,25$$

$$d(S)_3 = \frac{36000000}{128000000} = 0,28$$

$$S_{d1} = 0,47 \cdot 0,33 = 0,155$$

$$S_{d2} = 0,25 \cdot 0,17 = 0,043$$

$$S_{d3} = 0,5 \cdot 0,28 = 0,14$$

Ймовірність втрати доходу в результаті впливу всіх причин:

$$S_d^{общ} = \sum_{i=1}^n S_{di} \quad (3.18)$$

$$S_d^{общ} = 0,155 + 0,043 + 0,14 = 0,338$$

Середня величина втрат в результаті впливу причин:

$$S^{общ} = 19800000 + 5440000 + 18000000 = 43240000$$

Зведемо розраховані дані в таблицю 3.4

Як бачимо з наведених даних ймовірність найбільшого впливу на фінансові результати термінального оператора «СП Рісоіл Термінал» має фактор – глобальна економічна криза, яка викликана впливом пандемії. Ймовірність втрати прибутку під впливом цього фактору складає 19 800 000 грн, вірогідність настання події оцінюється в 33%. Також негативний вплив на фінансову стійкість стивідорного оператора має фактор – несприятливий інвестиційний клімат в країні. Ймовірність настання цієї події склало 50% та втрати портового бізнесу в цьому разі можуть бути 18 000 000 грн.

Якщо урахувати вплив всіх трьох факторів то стивідорна компанія «СП Рісоіл Термінал» може не дотримати прибутку в розмірі 43 240 000 грн та ймовірність наступу цього склало 33,8% . Для подолання негативних наслідків впливу зовнішнього середовища «СП Рісоіл Термінал» необхідно оцінити та при необхідності підвищити фінансову стійкість.

Також на наш погляд, необхідно розвиватися в різних напрямках та охоплювати та розширяти різні вантажопотоки.

Заходи, пов'язані з впровадженням прогресивних технологій вантажних робіт, забезпечують не тільки зростання пропускної здатності, а й зростання продуктивності ресурсів, підвищення якості роботи, зміну умов та характеру

праці. Це своє чергу вимагає вдосконалення організації виробництва та підвищення кваліфікації працівників.

Таблиця 3.4

Оцінка ризику втрати грошового потоку стивідорного оператора «СП Рісоіл Термінал»

Причина	позначення	П1 «глобальна кризова ситуація в світі»	П2 «неврожай зернових культур»	П3 «несприятливий інвестиційний клімат»
Вплив на фактор, бал	Φ_i	2	1	3
Втрати, грн	S_i	60 000 000	32 000 000	36 000 000
Частка втрат в сукупних втратах	$d(S)_i$	0,47	0,25	0,28
Імовірність появи причини,	P_{ki}	0,33	0,17	0,5
Середньозважена втрата, грн.	$\bar{S}_i$	19 800 000	5 440 000	18 000 000
Імовірність втрати доходу через П	S_d	0,155	0,043	0,14
Імовірність втрати доходу в результаті впливу всіх причин				0,338
Середня величина втрат в результаті впливу причин, грн.				43 240 000

Джерело: Розроблено автором на базі [57]

Необхідно підкреслити, при розробці проекту ефективного позиціонування стивідорного бізнесу в умовах ризику та невизначеності необхідно враховувати ту обставину, що в умовах мінливості стану ринку морської торгівлі критерій оптимальності ресурсів та критерій ефективності прийняття управлінських рішень можуть відрізнятися від критерію ефективності інвестиційних процесів.

Критерії економічного розвитку відбивають умови досягнення мети проекту. Це мірило повсякденну діяльність з управління оптимальністю кінцевих результатів транспортних процесів. Критерій ефективності розвитку стивідорних підприємств повинен відбивати мету виробництва – задоволення ринкових потреб які забезпечують високу комерційну ефективність виробнику. Критерій враховує характер використання економічних законів у межах певного етапу розвитку. Завдяки цьому формуються певні пропорції під час вирішення конкретних завдань. Тому залежно від рівня постановки завдань та виділення ресурсів як критерій може бути рівень приросту національного доходу щодо капітальних вкладень, або прибутковість інвестиційних проектів.

З урахуванням щільності морських транспортних підприємств у пріоритетних секторах ринку транспортних послуг важливо враховувати принципи формування погодженого розвитку транспортних комплексів з урахуванням синергії та емерджентного ефекту з урахуванням фактору ризику позиціонування.

Актуальною залишається проблема вибору виробничої структури морських транспортних підприємств у системі постійної мінливості стану ринку морської торгівлі. Слід враховувати, що функціональна діяльність морських торгових портів зумовлює виникнення та розвиток суміжних та сервісних підприємств, що обслуговують вантажні та транспортні потоки. У цьому значно відрізняється капіталомісткість і ефективність реалізації робіт і послуг, отже, формується незбалансована система фінансових потоків.

Тому важливим стає вирішення завдань інтеграції та ефективної взаємодії, а також створення механізму ефективного перерозподілу фонду накопичення для розвитку проблемних ланок транспортної підсистеми.

Вибір методу управління стабілізаційними процесами в системі стивідорного ринку визначається трьома основними факторами:

- ризик втрати фінансової стійкості;
- здатністю структури управління прийняти відповідальне рішення;

- відповідністю обґрунтованості параметрів економічним принципам оптимізації власності.

В дипломній роботі основну увагу поділяється зниженню ризиків втрати фінансової стійкості стивідорного бізнесу.

На наш погляд, з урахуванням нестабільності зовнішнього середовища, негативного впливи пандемії та отриманих вище результатів ймовірності настання негативних подій в 33,8%, необхідно скорегувати розрахунки ефективності реалізації проекту з урахуванням інфляційних процесів в країні.

Скорегуємо норму дисконтування інвестиційного проекту «СП Рісоіл Термінал» з урахуванням темпу інфляції:

$$d = (1 + i)(1 + e)^{-1}, \quad (3.19)$$

i - норматив дисконтування, 10%

e - середнегалузовий темп інфляції, згідно відкритої статистики 7%

$$d = (1 + 0,07)(1 + 0,1)^{-1} = 0,2$$

Тоді:

$$\alpha_1 = (1 + 0,2)^{-1} = 0,833$$

$$\alpha_2 = (1 + 0,2)^{-2} = 0,694$$

$$\alpha_3 = (1 + 0,2)^{-3} = 0,579$$

$$\alpha_4 = (1 + 0,2)^{-4} = 0,483$$

$$\alpha_5 = (1 + 0,2)^{-5} = 0,402$$

$$PV_1 = 0,833 \cdot 400000000 = 333200000 \text{ грн.}$$

$$PV_2 = 0,694 \cdot 400000000 = 277600000 \text{ грн.}$$

$$PV_3 = 0,579 \cdot 400000000 = 231600000 \text{ грн.}$$

$$PV_4 = 0,483 \cdot 400000000 = 193200000 \text{ грн.}$$

$$PV_5 = 0,402 \cdot 400000000 = 160800000 \text{ грн.}$$

Сумарний дисконтований грошовий потік за п'ять років:

$$PV = 333200000 + 277600000 + 231600000 + 193200000 + 160800000 = 1196400000 \text{ грн.}$$

Тоді з урахуванням середнегалузевого темпу інфляції інвестиційного ефективного проекту «СП Рісоіл Термінал» складе:

$$NPV = 1\,196\,400\,000 - 750\,000\,000 = 446\,400\,000 \text{ грн.}$$

Результати розрахунків скорегованих даних зведемо в таблицю 3.5

Таблиця 3.5

Параметри інвестиційного проекту з урахуванням середнегалузевого темпу інфляції «СП Рісоіл Термінал»

Період реалізації проекту	Прогнозовані грошові потоки, FV, грн.	Скорегована ставка, 20 %	Дисконтований грошовий потік, PV, грн.
0	-750000000	1	-
1	400000000	0,833	333200000
2	400000000	0,694	277600000
3	400000000	0,579	231600000
4	400000000	0,483	193200000
5	400000000	0,402	160800000
Всього	400000000	-	1 196 400 000

Джерело: Розроблено автором на базі [57]

Хоча з урахуванням коректування на середньгалузовий темп інфляції інвестиційна привабливість нижче на 42% , але NPV позитивне число, тому інвестиційний проект «СП Рісоіл Термінал» доцільно впроваджувати.

Необхідно зазначити, що навіть за стабільної організації вантажопотоків спостерігаються суттєві коливання кінцевих економічних результатів за терміналами різних власників навіть за порівнянної спеціалізації портів.

На жаль, в силу, як уже зазначалося, неритмічності доставки вантажів до торгових портів, безлічі операторів на морських судноплавних шляхах та неузгодженості руху суден проблемою залишається неритмічність їхнього підходу до терміналів торговельного порту. Для пом'якшення негативних наслідків такої дискретності у створенні роботи торгових портів необхідна розробка відповідної системи управління фінансовими резервами.

Для цього використовуються різноманітні прийоми. Так, у світовому транспортному бізнесі задля забезпечення ритмічності роботи портів та підвищення їх функціональної конкурентоспроможності широко застосовується практика використання пільгової системи оподаткування [58].

У сучасних умовах глобалізації та інтернаціоналізації економічних процесів виділяється підхід до досягнення паритетності у витратах та результатах. Основою економічного розвитку всіх структур світових господарських відносин стає економічна зацікавленість та забезпечення безпеки господарських та соціальних процесів.

Тому морські транспортні підприємства посилюють своє становище як у підприємницької діяльності, так і в макроекономічних структурах.

ВИСНОВОК

У комплексі інтеграції України у системі міжнародного та регіонального поділу праці морський транспорт має розглядатися як найважливіший економічний гарант стійкості та незалежності позиціонування зовнішньоекономічної діяльності. У цьому процесі потрібні принципові зміни господарського механізму управління економічними параметрами національних підрозділів, орієнтованих на функціональну діяльність у глобальному економічному просторі. Цим визначається обґрунтування загальної парадигми формування та реалізації пріоритетів у розвитку національного морського транспортного комплексу, заснованого на економічній свободі інвестиційної та операторської діяльності.

Обґрунтовано, що параметри ринку морської торгівлі змінюються у часі та у структурі окремих морських регіонів. Тому структура управління портовою складовою національної транспортної системи повинна постійно вдосконалюватись. Це згодом дозволяє використовувати нові можливості за збереження переваг системи. Також необхідно враховувати вплив зовнішнього середовища та оцінювати вплив невизначеності та ризику функціонування термінальних операторів в глобальному морському просторі.

Підкреслено, що у сучасних умовах єдиним реальним напрямом входження України до системи економічної глобалізації залишається використання геостратегічних переваг транспортної системи країни. Важливими є концептуальні підходи до управління розвитком транспортного комплексу країни на період повної інтеграції в регіональні економічні об'єднання. Ці підходи є найважливішими факторами, що визначають поточні та стратегічні завдання України у проблемі адекватності національної транспортної системи.

Необхідно визначити, що формування та реалізація активної політики державної підтримки національних підприємств морського транспорту в умовах суперечливості розвитку ринка транспортних послуг є найважливішим принципом досягнення економічної безпеки країни в міжнародному поділі праці. Найважливішою стороною такої політики слід вважати створення умов рівноправної участі різних підприємств у транспортному обслуговуванні народногосподарського комплексу.

Проаналізовано стан та тенденцій розвитку портових операторів в регіональному ринку транспортних послуг. Необхідно зазначити, що відносна економічність роботи транспортної системи України за обмеженості техніко-економічного рівня не забезпечує необхідних переваг для залучення транзитних вантажопотоків.

Підкреслено, що для підтримки функціональної стійкості національних підприємств морського транспорту необхідні як капітальні вкладення, а й нові принципи взаємодії суміжних транспортних підсистем. Морські торгові порти за втрати провізної спроможності національного флоту стає домінантою морського транспортного комплексу. В цих умовах зростає значення пошуку методів мінімізації витрат і ресурсомісткості розвитку морських транспортних підприємств. При чому оцінка розвитку має будуватися за динамікою інтегральних результатів у зв'язку з перманентною зміною умов та організації перевізного процесу та урахуванням факторів ризику. Реалізація цієї концепції визначає вимоги до рівня взаємодії всіх транспортних підприємств незалежно від власності.

Виявлено, що при збалансованому стані ринку стивідорних послуг розвиток портового бізнесу в умовах невизначеності позиціонування може ґрунтуватися лише на принципах нормалізованої ресурсомісткості функціонування основних підрозділів. Цим же зумовлюються і межі інноваційних рішень, націлених на підтримку та підвищення конкурентоспроможності портових операторів в Україні у регіоні концентрації транзитних вантажопотоків.

Підкреслено, що будь-яка економічна стратегія в портовому бізнесі передбачає оптимізацію фінансового становища у реальних умовах ринку транспортних послуг. Тому увага має бути зосереджена на контролі адекватності ресурсних параметрів стивідорних компаній щодо ситуації на ринку транспортних послуг за критерієм норми прибутку та оптимальності резервів. Найважливішим завданням формування, вибору та реалізації стратегії розвитку та діяльності портового бізнесу є досягнення стабільності в освоєнні вантажопотоків за оптимальної конкурентоспроможності.

Обґрунтовано, що перспективна потреба у роботі підприємств морського транспорту зумовлює вибір напрямів та форм створення достатнього транспортного потенціалу. Складність полягає в умовах зниження обмеженості інвестиційних ресурсів та оцінки пріоритетності реалізації інших завдань, які зумовлені потребами поточного розвитку національної економіки. Проте характер нарощування пропускну здатності портового сектору залежить не тільки від рівня обмеженості транспортних потужностей щодо реальних потреб, а й значною мірою від адекватності базового потенціалу основним тенденціям світового ринку. Прикладом обмеженості потужностей в портовому бізнесу в кваліфікаційній роботі приведено функціонування державного підприємства ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ».

Україна – це зернова держава і з огляду на це в кваліфікаційній магістерській роботі увага зосереджена на привабливості та ефективності інвестиційного проекту портового зернового термінала «СП Рісоіл Термінал». Визначено та обґрунтовано методом NPV ефективність інвестиційних вкладень для будівництва причальної лінії. Також враховано функціонування підприємства в умовах пандемії, тому норматив дисконтування був скоректований на загальногалузевий темп інфляції.

Визначено ризик втрати грошових коштів портового оператора «СП Рісоіл Термінал» при реалізації інвестиційного проекту з урахуванням негативних подій та ймовірність настання цих подій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. М.В. Миусов, Н.Т. Примачев и др. Экономические аспекты эффективного функционирования морской индустрии : монографія / за ред. Н.Т. Примачева. Одесса: НУ «ОМА», 2017. 315 с.
2. Mezina L.V. Regional conditions of positioning of stevedoring business in Ukraine. *Економічні інновації. зб. наук. праць. Одеса: ІПРЕЕД НАН України*, 2021. Випуск 2 (79), том 23. С. 130-140
3. Примачев Н.Т., Примачева Н.Н., Пархоменко И.Н. Управление экономической деятельностью судовых компаний : навчальний посібник. Одесса : НУ «ОМА», 2016. 348 с.
4. Сакс ДЖ. Д., Ларрен Б. Ф. Макроэкономика. Глобальный подход. М.: «Дело». 1996. 847 с.
5. Примачев Н.Т., Примачева Н.Н., Пархоменко И.Н.. Антикризисное управление на морском транспорте: навчальний посібник. Одесса : НУ «ОМА», 2014. 240с.
6. Гетьман О.О., Шаповал В.М. Економіка підприємств: навч. посіб. – 2-ге видання. – К.:Центр учбової літератури, 2017. 488с.
7. Примачев Н. Т., Вовк О. Ю. Эффективность функциональной деятельности предприятий морского транспорта : монографія. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2001. 124 с.
8. Olga Katerna (2018) Research of market development of intelligent transport systems in the world. *Economics of Development*, 17 (3). P. 17-29.
9. Сприяння сталому економічному зростанню в Україні : монографія / за ред. Ш. фон Крамона-Таубаделя, І. Кімової. Київ.: “Альфа-Принт”, 2001. 347 с.
10. Ефективність системи управління підприємством: теоретико – методологічні аспекти та механізм реалізації : монографія / Харків. Ін-т фінансів; за заг.ред. Г.О. Дорошенка . Харків: НТМТ. 2014 . 424с.

11. Бланк И. А. Инвестиционный менеджмент. Киев: МП «Итем» ЛТД, 1995. 447 с.
12. Новикова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. Київ : НІПМБ, 2003. 494с.
13. Дайле А. Практика контроллинга: Пер. с нем. *Финансы и статистика*, Днепропетровск: Баланс Бизнес Б, 2003. 336с.
14. Котлубай О.М. Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів : монографія / Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. 200 с.
15. Frasyniuk T.I. Marine Shipping Industry Within the System of Global Economic Relations Sustainability. *Electronic resource International Journal of Engineering & Technology*. 2018. Vol.7, No 4.3 (2018): Special Issue 3. P. 451-455.
16. Цветов Ю.М., Един А. О., Макаренко М. В. и др. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины. : монографія / Київ : ОАО «ИКТП-Центр», 2000. 581 с.
17. Шинк Дж. К., Говиндараджана В. Стратегическое управление затратами. СПб.: Бизнес-Микро, 1999. 352 с.
18. Кинг А. М. Тотальное управление деньгами. СПб.: Полигон, 1999. 448 с.
19. О'Шонесси Дж. Конкурентный маркетинг: стратегический подход / пер. с англ. под ред. Д.О. Ямпольский. Днепропетровск : Баланс Бизнес Б, 2001. 864 с.
20. Колегаєв І.М. Принципи конкурентного розвитку спеціалізованого судноплавства глобальної морської транспортної індустрії : монографія / Одеса : НУ «ОМА», 2017. 332 с.
21. Фрасинюк Т.И. Система забезпечення стійкості розвитку підсистем морської транспортної індустрії : монографія / Одеса : НУ «ОМА», 2017. 304 с.

22. Милославская С. В., Плужников К. И. Мультимодальные и интермодальные перевозки. М.: РисКонсульт, 2001. 368 с.
23. Примачев Н. Т., Вовк О. Ю. Эффективность функциональной деятельности предприятий морского транспорта : монографія. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2001. 124 с.
24. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта. Одесса : Феникс, 2005. 300с.
25. Alderton P. M. Sea transport: operation and economics. London: Thomas reed, 1986. 226 p
26. Ilchenko S.V. Mezina L.V. Parametric features and criteria of the development of the market for linear transportation / Financial and credit activity: problems of theory and practice, 2019. V. 4, № 31. С. 184-195
27. Кулаев Ю. Ф. Методы экономической оценки инвестиционных проектов на транспорте: Учеб–метод. пособие. Київ : Транспорт Украины, 2001. 182с.
28. Макконнелл К. Р., Брю С. Л. Экономикс: принципы, проблемы и политика. М.: ИНФРА-М, 2004. 972 с.
29. Nicolas Primachev, Tatyana Frasinuk. Ukraine: an Example of limits of balance and asymmetric reaction in the maritime trade market. Electronic Scientific Journal PRZEGLĄD WSCHODNIOEUROPEJSKI.-2019. X/1 2019. P.153–161
30. Примачев Н. Т., Пархоменко И.Н. Инновационные направления развития подсистем морского транспорта. *Вісник Одеського національного університету. Серія : Економіка*. 2015. Т. 20, Вип. 2(2). С. 37-39.
31. Економіка транспорту. За ред. Коби В. Г. Київ : Курс, 1999. 254 с.
32. Н.Т.Примачев., Н. Klimek и др. Проблемы устойчивого развития подсистем глобальной морской транспортной индустрии: монография / под ред. Примачева Н.Т., Н. Klimek, Херсон: Гринь Д. С., Cdansk: UGIT I НМ. 2014. 318с.

33. World investment report / Report by the UNCTAD secretariat. New York, Geneve: UNCTAD, 2020. P. 247. *Офіційний сайт*. URL : <http://unctad.org/tnc>

34. Новый суперцикл или кратковременный всплеск? *Порты Украины*, №3. - 2021. с.45-47

35. Бакаев А. А., Грищенко В. И., Бежан Л. И., Панченко В. И. Экономическое моделирование развития транспортных систем. Київ : Наукова думка, 1991. 150 с.

36. Національна економічна діяльність і міжнародні економічні відносини: сучасний стан та тенденції розвитку : монографія / Полтава: Центр фінансово-економічних досліджень, 2020. 251с.

37. Гунський Б. В. Інвестиційні процеси в глобальному середовищі. Київ: Наукова думка, 1998. 389 с.

38. Review of Maritime Transport 2020 / Report by the UNCTAD secretariat. New York, Geneve: UNCTAD, 2020. P. 159. *Офіційний сайт*. URL : <http://unctad.org/tnc>

39. Что вызвало рост ставок фрахта балкеров в начале 2021 года. *Порты Украины*, №3. - 2021. с.48-50

40. Примачев Н.Т., Примачева Н.Н. Эффективность развития морской транспортной индустрии : монография. Одесса: ИздатИнформ, 2011. 405с.

41. Лидеры контейнерных перевозок. *Порты Украины*, №3. 2021. с.38-42

42. The Least Developed Countries Report 2019/ Report by the UNCTAD secretariat. New York, Geneve: UNCTAD, 2019. P. 87.

43. Контейнерная перевалка. *Порты Украины*, №4. 2021. с.50-54

44. Trade and Development Report 2020/ Report by the UNCTAD secretariat. – New York, Geneve: UNCTAD, 2020. P.94. *Офіційний сайт*. URL: <http://unctad.org/tnc>

45. Review of Maritime Transport 2019 / Report by the UNCTAD secretariat. – New York, Geneva: UNCTAD, 2019. 132p.
46. MEZINA L.V Regional Aspects of the Sustainable Functioning of Marine Transport Enterprises of Ukraine /3 Regional Symposium ‘Cruise Tourism:World Experience and Development Perspectives in the Black Sea Region’. – Tbilisi, 25-26 March, 2016. P. 93-97
47. Топ – 10 портовых контейнерных операторов мира. *Порты Украины*. №8. 2021. с.36-40
48. Порт Роттердам станет водородным хабом Европы. *Порты Украины*. №3. 2021. с.7
49. Рейтинг 38 морских портов 7 стран Черноморско-Азовского. *Порты Украины*. №1. 2021. с.9
50. Рейтинг портовых операторов. *Порты Украины*. №1. 2021. с.11-12
51. Рейтинг морских портов. *Порты Украины*. №1. 2021. с.10
52. Итоги работы морских портов Украины в 2020 году. *Порты Украины*. №1. 2021. с.60
53. Абсолютный рост. *Порты Украины*. №1. 2020. с. 14.
54. Морской порт Черноморск – 63 года. *Порты Украины*. №6. 2021. с.56
55. Пояснювальна записка до фінансового плану ДП «Морський торговельний порт "Чорноморськ" на 2020 рік, 2020. 42с.
56. Нацеливаемся на 3 млн. тонн грузов в год. *Порты Украины*. №8. 2021. с.8-10
57. Risoil и АМПУ подписали договор о развитии в порту «Черноморск» *Порты Украины*. №7. 2021. с.2
58. Примачев Н. Т., Примачев А. Н. Принципы интеграции в торговом судоходстве : монография. Одесса: Феникс, 2006. 360 с.

АНОТАЦІЯ

Необхідність розробки кваліфікаційної магістерської роботи є найважливішою умовою розвитку портового бізнесу в Україні з урахуванням факторів ризику.

Проаналізовані умови позиціонування портових операторів в структурі ринка морської торгівлі з урахуванням впливу невизначеності зовнішнього середовища.

Дана оцінка тенденції розвитку портового бізнесу. Розглянута динаміка вантажопотоків портів Чорноморського регіону та виявлені проблеми в портовому бізнесі в Україні. Наведена систематизація нормалізованого стану транспортного потенціалу України. Також систематизовані принципи формування результатів функціонування стивідорних операторів з урахуванням факторів ризику.

Виявлені проблеми державного сектора портового бізнесу в Україні. Дана оцінка інвестиційному проекту приватної компанії «СП Рісоіл Термінал». Визначено вплив ризику втрати грошових потоків «СП Рісоіл Термінал».

Ключові слова. Портовий бізнес. Ризик функціонування. Ринок морської торгівлі. Державний сектор морської торгівлі. Приватні стивідорні компанії. Глобалізація.

ANOTATION

The need for the development of high-quality master robots € for the most important development of the port business in Ukraine with regard to the economic factors.

Analyzed the position of port operators in the structure of the maritime trade market with regard to urahuvannya inflow of unimportance of the outlook.

An assessment of the development trend of the port business was given. The dynamics of vantage flows in ports of the Chornomorsk region and problems emerged in the port business in Ukraine. The systematization of the normalized transport potential of Ukraine has been introduced. The principle of formulating the results of the functions of stevedoring operators in relation to the factors of development is also systematized.

The problems of the state sector of the port business in Ukraine have been revealed. An assessment was given to the investment project of the private company "SP Risoil Thermal". It was designed by pouring the risik into the waste of penny streams "JV Risoil Thermal".

Key words. Port business. Rizik function. Rinok marine trade. State sector of sea trade. Private stevedore companies. Globalization.