

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

Данилюк Наталія Сергіївна

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА
НА ТЕМУ:
НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ
СТИВІДОРНОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ

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 розробку кваліфікаційної роботи

за темою: **НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ
СТИВІДОРНОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ**

	Зміст окремих частин дослідження	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета дослідження: є аналіз напрямів управління конкурентоспроможності підприємств морської транспортної індустрії та доведення їх ефективності на прикладі підприємства портової діяльності.	1.10.2021	1.10.2021
2	Об'єкт дослідження: процес оцінки конкурентоспроможності підприємств портової діяльності.	1.10.2021	1.10.2021
3	Предмет дослідження: теоретичні та методичні аспекти оцінки конкурентної стійкості підприємств портової діяльності.	1.10.2021	1.10.2021
4	Вступ	1.11.2021	1.11.2021
5	Розділ 1. МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТНОЮ СТІЙКІСТЮ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНДУСТРІЇ 1.1. Критеріальні обмеження конкурентного розвитку морської транспортної індустрії 1.2. Фактори конкурентного позиціонування стивідорного бізнесу 1.3. Методи підвищення сталого розвитку портового бізнесу	10.10.2021	10.10.2021
6	Розділ 2. СИСТЕМНІ ЗАКОНОМІРНОСТІ РОЗВИТКУ СТИВІДОРНОГО БІЗНЕСУ 2.1. Тенденції позиціонування морських	9.11.2021	9.11.2021

	транспортних підприємств на ринку морської торгівлі 2.2. Особливості та перспективи розвитку стивідорного бізнесу 2.3. Основні напрями формування конкурентних переваг стивідорних підприємств України		
7	Розділ 3. ОБҐРУНТУВАННЯ ІНСТРУМЕНТАРІЮ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ СТИВІДОРНОГО БІЗНЕСУ 3.1. Оцінка конкурентного позиціонування державного підприємства « Морський торговельний порт «Южний»» 3.2. Розрахунково-аналітичні методи оцінки фінансового стану підприємств стивідорного бізнесу 3.3. Оцінка конкурентної стійкості морського транспортного підприємства і перспективи її підвищення	31.11.2021	31.11.2021
8	Висновки	1.12.2021	1.12.2021
9	Список використаних джерел	1.12.2021	1.12.2021
10	Формування ілюстративного матеріалу	2.12.2021	2.12.2021
11	Анотація	2.12.2021	2.12.2021
12	Відгук керівника		
13	Рецензування		
14	Дата захисту	22.12.2021	22.12.2021

Дипломник

Керівник

Завідувач кафедри

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТНОЮ СТІЙКІСТЮ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНДУСТРІЇ.....	8
1.1. Критеріальні обмеження конкурентного розвитку морської транспортної індустрії.....	8
1.2. Фактори конкурентного позиціонування стивідорного бізнесу.....	21
1.3. Методи підвищення сталого розвитку портового бізнесу.....	30
РОЗДІЛ 2. СИСТЕМНІ ЗАКОНОМІРНОСТІ РОЗВИТКУ СТИВІДОРНОГО БІЗНЕСУ.....	38
2.1. Тенденції позиціонування морських транспортних підприємств на ринку морської торгівлі.....	38
2.2. Особливості та перспективи розвитку стивідорного бізнесу..	46
2.3. Основні напрями формування конкурентних переваг стивідорних підприємств України.....	59
РОЗДІЛ 3. ОБҐРУНТУВАННЯ ІНСТРУМЕНТАРІЮ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ СТИВІДОРНОГО БІЗНЕСУ.....	67
3.1. Оцінка конкурентного позиціонування державного підприємства « Морський торговельний порт «Южний»».....	67
3.2. Розрахунково-аналітичні методи оцінки фінансового стану підприємств стивідорного бізнесу.....	75
3.3. Оцінка конкурентної стійкості морського транспортного підприємства і перспективи її підвищення.....	84
ВИСНОВКИ.....	94
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	97

ВСТУП

Морський транспорт відіграє надзвичайно важливу роль у розвитку економіки, перевозячи велику кількість промислової сировини та палива, вносячи значний внесок у розвиток народного господарства та збільшення товарообігу. Морський транспорт є ключовою сферою сприяння економічному розвитку через економічну інтеграцію.

В умовах загострення конкуренції на перший план для всіх підприємств висувається завдання збереження та підвищення власної конкурентоспроможності. Все більше компаній орієнтуються на перемогу в конкурентній боротьбі та досягнення цієї мети завдяки постійним зусиллям керівництва щодо реалізації ефективної стратегії конкурентного розвитку.

Актуальність теми. В умовах глобальних криз проблема побудови стійкої конкурентоспроможності набула особливої гостроти через зростання мінливості зовнішнього середовища та недостатню науково-методичну розробленість багатьох аспектів проектування та реалізації конкурентних переваг підприємств. Проблема управління конкурентоспроможністю підприємств є як актуальною, так і практичною через недостатнє володіння сучасними методами оцінки конкурентоспроможності та механізмами розробки стратегій конкурентоспроможності. Це, звісно, особливо актуально для стивідорних компаній, що працюють в умовах високої конкуренції. Найголовніше – забезпечити якісне обслуговування клієнтів, у випадку морських операторів, обслуговувати потік вантажів. Важливо враховувати всі внутрішні та зовнішні фактори та параметри, які впливають на їх конкурентну позицію.

Метою роботи є аналіз напрямів управління конкурентоспроможності підприємств морської транспортної індустрії та доведення їх ефективності на прикладі підприємства портової діяльності.

Основними задачами роботи є:

- аналіз критеріїв, що обмежують конкурентний розвиток морського підприємства;
- дослідження факторів і параметрів, що впливають на його конкурентне позиціонування;
- обґрунтування методів підвищення конкурентоспроможності підприємств;
- виявлення основних тенденцій розвитку ринку морських транспортних послуг;
- виокремлення особливостей та перспектив конкурентного розвитку стивідорних підприємств;
- аналіз напрямів покращення конкурентних позицій підприємств морської торгівлі;
- оцінка перспективного приросту вантажообігу Державного підприємства «Морський торговельний порт «Южний»» з урахуванням економічного розвитку країни та умов реалізації інвестиційного проекту;
- забезпечення оцінки фактичної конкурентоспроможності підприємства і його нового рівня конкурентоспроможності з урахуванням проектного техніко-економічного рівня у зв'язку з реалізацією інвестиційного проекту;
- розрахунок економічної ефективності капітальних вкладень в розвиток підприємства у напрямку підвищення його конкурентоспроможності;

Об'єкт дослідження – процес оцінки конкурентоспроможності підприємств портової діяльності.

Предмет дослідження – теоретичні та методичні аспекти оцінки конкурентної стійкості підприємств портової діяльності.

Методи дослідження. Методологічну і теоретичну базу виконаного дослідження становлять закономірності функціонування транспортних систем, методи прикладного системного аналізу, теорія організації і управління роботою морського транспорту, а також транспортних систем і мереж. Використовувалися також Закони України та урядові документи, які стосуються розвитку транспортної системи України.

Елементи новизни отриманих результатів полягає в систематизації параметрів конкурентної стійкості підприємства морської транспортної індустрії.

Практичне значення та апробація отриманих результатів. Тематика даної кваліфікаційної роботи була апробована на VII Міжнародній науково-практичній онлайн конференції молодих науковців та здобувачів вищої освіти «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики». Опубліковано тези: Критеріальні обмеження конкурентного розвитку морської транспортної індустрії // Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали Міжнародної студентської науково-практичної конференції, 25-26 листопада 2021 року,- Одеса: ВидатІнформ НУ ОМА, 2021.

РОЗДІЛ 1

МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТНОЮ СТІЙКІСТЮ МОРСЬКОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНДУСТРІЇ

1.1. Критеріальні обмеження конкурентного розвитку морської транспортної індустрії

Конкуренція формує інноваційні підходи в системі розвитку виробничої діяльності морських транспортних підприємств. Завдяки процесам конкуренції формується певна структура ринку морської торгівлі, його економічна збалансованість, з ринкової галузі йдуть неадекватні за витратами і якістю робіт підприємства морського транспорту.

На сучасному етапі національна морська транспортна індустрія загалом характеризується низькими показниками розвитку, нестійкими позиціями на внутрішньому та зовнішньому ринках, високим рівнем тарифів, неефективними та ресурсо затратними технологіями. Основними наслідками такого стану речей вважається низька конкурентоспроможність переважної більшості морських підприємств та їхньої продукції. В таких умовах виникає необхідність у ідентифікації поняття «конкурентоспроможність підприємства».

Етимологічно термін «конкурентоспроможність» визначається як здатність об'єкта змагатись з іншими аналогічними об'єктами за право бути обраним. При цьому ключовий вибір здійснюється за наявності відмінних ознак об'єкта – його конкурентних переваг [1, с. 41]. Варто зауважити, що вищенаведене трактування не дозволяє повною мірою надати визначення поняттю «конкурентоспроможність підприємства», оскільки воно лише побічно пов'язано із проблемою вибору.

Підприємство, як один із учасників ринкової взаємодії, є одним із формотворчих елементів в процесі соціально економічного розвитку держави. За посередництва підприємств можливим є задоволення потреб споживачів,

забезпечення економічного зростання, становлення саморегуляторних процесів в економічному середовищі. Така функція підприємств реалізується насамперед через можливість продукувати товар, роботи, послуги, брати участь в розподілі ресурсів, їх взаємообміні, формувати ринкову рівновагу.

Більшість підприємств приймають рішення в своїй діяльності, під впливом зовнішніх та внутрішніх факторів, які й моделюють їх поведінку. В разі функціонування в конкурентному оточенні, на відміну від монопольного середовища, вплив таких факторів посилюється, оскільки за конкуренції хоча й зберігається свобода підприємницької діяльності, однак ринкові рішення підприємство не може прийняти лише з огляду на власні інтереси, цілі, стратегії поведінки. В переважній більшості випадків за існуючих структур товарних ринків, підприємства приймають рішення з огляду на конкурентне їх оточення.

За таких умов конкурентний розвиток підприємств може трактуватись як якісні, прогресивні зміни у внутрішньому середовищі самого підприємства, які відбуваються під впливом зовнішніх факторів, внаслідок чого формується його конкурентна взаємодія з іншими ринковими учасниками, в основі якої є дотримання добросовісних, чесних торгових правил на ринку, захист прав на інтелектуальну власність, захист прав споживачів, захист прав приватної власності, справедливий обмін ресурсами, рівномірний розподіл ринкового прибутку між усіма ринковими учасниками тощо.

Більшість авторів під значенням «конкурентний розвиток підприємства» розуміють управління конкурентоспроможністю продукції, що передбачає моніторинг поведінки конкурентів, виявлення сильних та слабких сторін, внаслідок чого досягаються конкурентні переваги на певному ринку. Однак, конкурентний розвиток – це розвиток підприємства не лише відносно його конкурентів, але й щодо дотримання конкурентних засад розвитку економічної системи загалом, у відповідності до яких присутня конкуренція на товарних ринках, суб'єкти господарювання діють в інтересах споживачів, змагаються між собою за найкращі умови виробництва благ, використання ресурсів [2].

Конкуренція у торговельному суднопластві відрізняється тим, що у цьому процесі бере участь безліч судновласників та вантажовласників. Тому окремі учасники глобальної транспортної системи незбалансованими діями не можуть призвести до кризового стану системи. Основою конкуренції стає вищий рівень організації оптимальний техніко-економічний рівень флоту та портів. Тому у торговельному суднопластві науково-технічний прогрес базується на постійній реалізації технічних та економічних інновацій у подальших проектах судів.

Прийняття економічних та інвестиційних проектів, що ґрунтуються на альтернативному підході до використання обмежених ресурсів і різняться часом реалізації та тривалістю життєвого циклу, потребує чіткого формулювання мети, вироблення стратегії та застосування системи критеріїв. Критерії прийняття економічних рішень є мірилом, що відображає вимоги до узгодженості, адекватності та виправданості результатів щодо використовуваних ресурсів.

Критеріальними показниками для ухвалення інвестиційних або господарських рішень при зміні ситуації на фрахтовому чи стивідорному ринках є такі показники як інтенсивність обробки вантажних та транспортних потоків, якість та час доставки вантажів. Чинник часу в системі формування кінцевих транспортних показників зумовлює привабливість судноплавної компанії або торговельного порту для вантажовласників з позиції скорочення оборотних коштів за час доставки товарів.

Невідповідність економічних результатів функціональної діяльності та витрат ресурсів в окремі періоди дає підстави стверджувати, що в системі наукових та проектних обґрунтувань не завершено процес критеріального забезпечення господарських та інвестиційних рішень. Критеріальні обмеження функціональної та інвестиційної діяльності відображають як цільові завдання економічного розвитку підприємств, так і умови максимізації чи оптимізації результатів. Враховуючи наявність макроекономічних завдань досягнення економічної безпеки держави та підприємницької ефективності створення та

використання виробничого потенціалу, слід розрізняти дві групи критеріїв прийняття економічних рішень. Це макроекономічний підхід, який відображає принципи підтримки національних судновласників або портових компаній при вирішенні глобальних завдань. Особливе місце займають критерії формування провізної чи пропускнуї спроможності на основі нормальних ринкових механізмів максимізації прибутку.

Серед критеріїв ефективності інвестиційних та господарських рішень як з позицій макроекономічних інтересів, так і підприємницьких завдань особливе місце посідає норма прибутку чи рентабельності виробничих фондів. Вона, як відомо, вважається основним спонукальним мотивом управління інвестиціями та найважливішим фактором контролю параметрів та загалом доцільності функціональної діяльності в певних умовах.

Ефективність господарського механізму характеризується постійним зростанням результатів протягом певного тренду попри циклічні чинники розвитку фрахтового ринку. Тому з урахуванням загального принципу економічної ефективності параметри розвитку морських транспортних підприємств у системі досконалої конкуренції фрахтового ринку можуть визначатися з умови формули (1.1).

$$\sum Q_i = \frac{P_{rf}}{P_c - s_c}, \quad (1.1)$$

де P_{rf} – прибуток транспортного підприємства у відповідності з параметрами позиціонування на фрахтовому ринку;

Q_i - обсяги транспортної роботи з основних видів шипінгової діяльності відповідно до виробленої та реалізованої стратегії розвитку національного транспортного комплексу;

P_c - рівень тарифних ставок сектора фрахтового ринку основної операторської діяльності судноплавної компанії;

s_c - собівартість морських перевезень за варіантом розвитку проекрованої або аналізованої транспортної підсистеми [3 , с. 93].

Цей підхід дозволяє контролювати адекватність інвестиційних процесів щодо параметрів ринку та узгоджується з основами сучасної економічної теорії. Як критерій рішення залишається відшкодування капітальних вкладень за розрахунковий життєвий цикл проекту.

У двадцятому столітті паралельно розвивалися два альтернативні підходи до обґрунтування інвестицій та вибору варіанта капітальних вкладень. У Радянському Союзі при щорічному фактично дискретному централізованому фінансуванні як основний критерій приймалися наведені витрати.

$$Z = S + E_H K \rightarrow \min, \quad (1.2)$$

де S – собівартість одиниці продукції, робіт чи послуг за проектом капітальних вкладень;

E_H - нормативний коефіцієнт ефективності, що встановлюється в межах п'ятирічного плану за параметрами національного доходу та інвестиційної діяльності;

K - планові капітальні вкладення, що зумовлюють розвиток та проектний рівень собівартості.

Незважаючи на доступність та простоту розрахунків до недоліків цього методу обґрунтування інвестиційних програм та вибору альтернативного проекту розвитку слід віднести:

- те, що розрахунок ефективності виконується тільки на основі показників, досягнення яких планується в межах одного планового року;
- незбалансованість показника з основним критерієм роботи підприємств, тобто з фінансовим результатом виробничої діяльності;

- слабе обґрунтування нормативів ефективності при протиставленні ставки дисконтування та ефективності.

Якщо з формули рентабельності основного капіталу вивести допустиму його величину, то можна побудувати механізм управління фінансовою стійкістю морського транспортного підприємства в межах стандартної циклічності фрахтового ринку за формулою (1.3).

$$K_{cp} = \sum_{i=t}^T (\sum Q_i p_{cf} - \sum W_j n_{rj} p_{crj}) a_{ti} (1 + E_{nc}), \quad (1.3)$$

де Q_i - розрахунковий об'єм транспортних робіт, який визначає доцільність економічного розвитку в межах проектної вартості транспортного об'єкта

p_{cf} - величина тарифних ставок, які встановлюють внаслідок переважного впливу зовнішніх факторів;

W_j - виробничо-економічні параметри транспортного підрозділу, що зумовлюють потреби різних видів ресурсів;

n_{rj} - норматив використання економічних ресурсів, що забезпечує транспортному підприємству умови вартісної конкурентоспроможності;

p_{crj} - ринкова ціна одиниці економічних ресурсів, необхідних нормальної діяльності флоту чи порта;

E_{nc} - коефіцієнт, що враховує рівень ризику збереження очікуваного стану фрахтового ринку, що формує збалансований рівень тарифних ставок.

Стають очевидними завдання інвестиційної та підприємницької діяльності судновласників чи портових корпорацій. При розрахункових обсягах роботи (Q_i), рівноважних тарифах та нормалізованому формуванні поточних витрат максимізація кінцевого результату обмежує масштаби формування основного капіталу, який має бути відшкодований за життєвий цикл за умовами чистої поточної вартості. Такий підхід дозволяє вибрати варіант розвитку повною мірою відповідний вимоги відшкодування інвестиційних витрат.

У механізмі управління економічною стабільністю найважливіше становище займає оптимальність співвідношення результатів та витрат розвитку та функціональної діяльності. Тому стійкість підприємницької діяльності на світовому ринку транспортних послуг, об'єктивність самофінансування та досягнення нормалізованої окупності одноразових витрат (основного капіталу) можуть бути засновані на чіткій системі вимірювання та збалансованості результатів та витрат. Цим визначаються напрями вибору критеріального забезпечення. Необхідно, по-перше, постійне вдосконалення управління кінцевими результатами судноплавних компаній та торгових портів, обґрунтування параметрів та, по-друге, зміни техніко-економічного рівня та конкурентоспроможності підприємств.

Багатоаспектність економічних проблем та господарських завдань сталою функціонування морського транспортного комплексу, зумовлених ходом реалізації програмних цілей, зумовлює наявність системи взаємопов'язаних критеріїв ефективності реалізації економічних процесів. Головним призначенням системи критеріїв слід вважати досягнення та підтримання адекватності стану локальних, регіональних та мегатранспортних комплексів законам попиту та пропозиції на ринку транспортних послуг.

Саме тому слід погодитися з наявністю глобального критерію. Окремо стоять критерії раціональності та стабільності функціонування флоту чи портів по максимуму підприємницької ефективності. Крім того особливо виділяється критерій реалізації інвестиційних проектів та критерій оптимальності стратегії розвитку.

В економічних системах із жорстким принципом відшкодування інвестиційних ресурсів обґрунтування програм капітального будівництва ґрунтувалося на розрахунку чистої поточної вартості (NPV). Головною перевагою такого підходу слід вважати розрахунок результатів за життєвий цикл проекту з урахуванням впливу фактора часу. Головною умовою є використання ставки відсотка, вільної від ризику. Зазвичай така відсоткова ставка встановлюється за державними цінними паперами. (1.4)

$$N_{pv} = \sum_{t=0}^T Q_i(p_{ci} - s_i)(1 + i)^{-t} - K_{cp}(1 + i)^t, \quad (1.4)$$

де T – життєвий цикл проекту розвитку морського транспортного підприємства;

Q_i – проектний обсяг перевезень за варіантом розвитку;

p_{ci} – розрахункова тарифна ставка виконання транспортної роботи, визначена відповідно до динаміки фрахтових індексів;

s_i – питомі поточні витрати на одиницю транспортної роботи в розрахунковому періоді;

i – ставка дисконту, яка приймається за умовами регіону операторської діяльності флоту чи портів;

K_{cp} – величина інвестиційних ресурсів, необхідних для реалізації обґрунтованої економічної стратегії власника капітальних активів.

Зазначена сукупність критеріїв дозволяє забезпечити стабільність економічного стану судноплавних компаній за повного задоволення попиту вантажні перевезення.

Економічні інтереси реалізації права власності на ресурси, підприємницької діяльності судноплавних компаній у досягненні збалансованості їхніх відносин на ринку транспортних послуг та в макроекономічному середовищі зумовлює підходи до вибору локальних критеріїв ефективності функціонування і розвитку флоту, портів та інших підприємств, що займаються обслуговуванням транспортних грошових відносин. Головним слід вважати орієнтацію на обсяги та структуру вантажопотоків при раціональному використанні готівкових ресурсів та залучення нових за критерієм допустимих витрат. У цьому необхідно враховувати перманентність ринку транспортних послуг [3, с. 97].

Локальні (приватні) критерії повинні забезпечувати націленість власників транспортного потенціалу на підвищення віддачі основного капіталу. Важливими є раціональне використання інших факторів виробництва,

оптимізація фінансового результату, висока ефективність витрат, що забезпечують своєчасність та якість реалізації транспортно-економічних зв'язків.

Найбільш близький до цих умов критеріального забезпечення рівень прибутковості господарської діяльності.

Рівень конкурентоспроможності флоту за техніко-економічними параметрам має розглядатися через граничні витрати щодо фрахтової ставки. Тому придбання та експлуатація нових суден має ґрунтуватися на відповідності проектної капіталомісткості та показників економічності експлуатації. З іншого боку, гранична економічність є основою формування ефекту проектувальників, суднобудівних баз та інвесторів. Судновласники та оператори торгового флоту формують оптимальний фінансовий результат при реалізації основних напрямів науково-технічного прогресу на флоті в поточній кон'юктурі фрахтового ринку.

Незважаючи на наявність на фрахтовому ринку безлічі судноплавних компаній і вантажовласників його не можна віднести до вільного не монополізованого ринку, особливо в секторах лінійного судноплавства. Це ж стосується і великих танкерних і балкерних судновласників. Світовий ринок морських транспортних послуг розділений між найбільшими судновласниками. Отже, тарифні ставки формуються як під впливом ринкових аспектів, а й унаслідок корпоративних угод. Залишаються деякі нерегульовані сектори фрахтового ринку, які за рівнем фрахтових ставок адекватні умовам роботи судноплавних компаній-аутсайдерів з країн, що розвиваються.

Спеціалізовані судноплавні компанії зі значною концентрацією дедевейту та основного капіталу отримують можливість контролювати провізну спроможність у вибраному секторі шишпінгової діяльності та впливати на рівень тарифних ставок, що знижує максимальну норму прибутку. Такий механізм управління розвитком стимулює приплив додаткового (граничного) прибутку. Саме тому комерційне судноплавство внаслідок припливу капіталів, що перевищують нормалізовані потреби, призводить до дисбалансу провізної

спроможності щодо потужності вантажопотоків. Потім настає період зниження тарифних та фрахових ставок, що веде до банкрутства судноплавних компаній, які не володіють фінансовими резервами.

З урахуванням численних факторів, що впливають на рівень тарифних та фрахових ставок на ринку транспортних послуг і, насамперед, збалансованості попиту та пропозиції вони можуть розглядатися як критеріальне обмеження економічності технологічних процесів доставки вантажів та обробки тоннажу. Такі тарифи можна розглядати під час аналізу адекватності науково-технічного прогресу реальним умовам використання судів і вантажних терміналів. Ціни під час використання термінальних потужностей можуть встановлюватися за індексами зміни результатів оперування на фраховому ринку.

Оптимізація підприємницького ефекту має досягатися за рахунок , по-перше, раціональності середніх витрат експлуатації техніки щодо транспортних тарифів, і, по-друге, оптимальної граничної капіталомісткості позатранспортного оновлення провізної спроможності.

Критерій економічної ефективності розвитку підрозділів виробничої інфраструктури виражає основні вимоги законів: економічного зростання, попиту та пропозиції, обмеженості ресурсів, цінності часу при вирішенні цільових задач. При виборі економічної стратегії та обґрунтуванні важливих етапів її реалізації використовується критерій, що відображає найважливіші вимоги та цілі стійкого оперування на фраховому ринку протягом життєвого циклу. Ця сфера застосування критеріїв, що забезпечують формування та реалізацію цільових програм.

Однак слід враховувати, що рівень формування результатів та показники, що їх відображають, повинні чітко відповідати критеріям. Зміст та спрямованість критеріального забезпечення економічних процесів має визначатися завданнями підприємницької діяльності та методами узгодження загальнодержавних (загальносистемних) та локальних інтересів.

Економічний механізм управління техніко-економічним рівнем судноплавних компаній та її конкурентоспроможністю як основні критерії та

показники прийняття господарських та інвестиційних рішень може використовувати:

- економічний ефект розвитку;
- тривалість періоду стійкого оперування на фрахтовому ринку;
- підвищення продуктивності основних чинників виробництва.

Дані аналізу розвитку торговельного судноплавства ряду країн свідчать про наявність недостатнього зв'язку формування результатів за факторами науково-технічного прогресу з показниками підприємницької діяльності під впливом змінних умов ринку транспортних послуг.

Оптимальність управління діяльністю підприємств морського транспорту за рівнем організаційно-економічної єдності всіх видів підприємств, що утворюють складові елементи міжнародних транспортних коридорів, може бути досягнута при врахуванні загальносистемних кінцевих результатів, формулювання яких визначається глобальним критерієм, який орієнтує на узгодження суперечливих комерційних задач поточного періоду.

Така система має функціонувати за повномасштабною стратегією та кінцевою метою логістичних технологій – прискорення доставки товарів та обробки транспортних засобів. Для досягнення такого рівня, по-перше, необхідно обґрунтувати параметри економічного розвитку всіх підрозділів виробничої інфраструктури регіону, і, по-друге, забезпечення збалансованості розвитку регіональних комплексів, транспортної системи, орієнтованої також на транзитні вантажопотоки.

В якості критерій, на якому засновані підходи до вибору параметрів та часу реалізації інвестиційної програми у світовій практиці, як відомо, використовується чиста поточна вартість. Комплексність управління ефективністю реалізації конкурентних напрямів науково-технічного прогресу у світовому судноплавстві та інвестиційного процесу будь-якої судноплавної компанії може будуватися на основі цього єдиного критерію ефективності економічної діяльності.

Завдяки такому підходу можна вибрати напрями оптимізації економічних результатів технічної політики, орієнтованої на досягнення стійкості оперування на світовому та регіональному секторах ринку транспортних послуг. Рівень розвитку судноплавної компанії значною мірою визначається не лише масштабами перевізного процесу, а й характером впливу на оптимізацію структури флоту та темпи поповнення та оновлення тоннажу.

Система попиту та задоволення потреб зацікавлена у максимізації продукції, виробництво якої ґрунтується на найбільш економічних технологіях. У цьому відношенні одним з найважливіших критеріїв діяльності та розвитку підприємств морського транспорту слід вважати прискорення оборотності ресурсів транспортної системи та ринкових відносин.

Локальна система критеріїв у комплексі господарського управління оптимальністю техніко-економічного рівня морського транспорту має бути спрямована на раціональність національних потреб у досягненні фрахтової незалежності зовнішньої торгівлі, підприємницької ефективності та розширення експорту транспортних послуг.

Планетарні процеси збалансованості та алокації світового та регіонального виробництва за критеріями загальної доцільності та максимальної віддачі від обмежених ресурсів визначають принципи взаємодії в системі транспортного обслуговування вантажопотоків в єдиному світовому ринку морських транспортних послуг. Таким чином формуються процеси глобалізації у планетарному та регіональному аспектах. Одночасно виникає суперечливість підходів та необхідність консолідації взаємин на основі вироблення міжнародних стандартів та законодавчих положень.

Істотна відмінність розвитку в умовах інтеграції, або при орієнтації на власні економічні цілі відображено наступним підходом: «модифіковане золоте правило» розвитку в умовах закритої економіки зводиться до реалізації принципу використання власних заощаджень. «Згідно з теорією оптимального рівня заощаджень баланс між сьогоденням і майбутнім досягається найкращим

чином, якщо гранична продуктивність капіталу дорівнює дисконту переваг у часі плюс темп зростання населення» [4, с. 230].

Таким чином, посилюються вимоги глобального критерію при використанні позикових коштів. У реалізації такого варіанта важливим стає облік відсотка за кредитом. У системі інтеграції виникає можливість як підвищення темпів економічного розвитку транспортних підприємств, так і формуються додаткові джерела грошових потоків.

Циклічність структурних змін у стані фрахтового ринку робить актуальною періодичну оцінку їхнього впливу на найважливіші виробничі та економічні показники функціональної діяльності підприємств морського транспорту. Критерієм обліку впливу структурних зрушень на експлуатаційну та інвестиційну політику судноплавної компанії або торговельного порту слід вважати підвищення продуктивності економічних ресурсів за достатньої рентабельності руху капіталу, націленого на досягнення стійкості системи у даному секторі ринку транспортних послуг.

Конкурентоспроможність підприємства значною мірою залежить від конкурентоспроможності галузі, регіону функціонування та економіки України в цілому, які формують конкурентне середовище. Останнє у свою чергу визначає умови, взаємодію та характер суперництва між суб'єктами підприємницької діяльності.

Варто зауважити, що формування конкурентоспроможності підприємства відбувається у певному середовищі функціонування, з огляду на це перспективами подальших досліджень є виокремлення пріоритетних факторів забезпечення конкурентоспроможності морських сервісних підприємств з метою їхнього цілеспрямованого формування та регулювання.

1.2. Фактори конкурентного позиціонування стивідорного бізнесу

Розвиток сучасної економіки характеризується високими темпами росту міжнародної торгівлі та як наслідок високим попитом на транспортні послуги. Найбільша частина всього вантажообігу йдеться на морський транспорт, оскільки він має ряд переваг, зокрема, збільшення дальності транспортування більшої кількості вантажів при відносно невеликих витратах. Саме тому при здійсненні експортно-імпортних операцій сектор міжнародних морських перевезень є найбільш швидко зростаючим, разом з яким також динамічно розвивається міжнародний ринок стивідорних послуг.

Стивідорна діяльність є частиною господарської діяльності порту в цілому. Її слід розглядати як діяльність суб'єктів господарювання, і вона спрямована на отримання доходу в грошовій або іншій формі, є регулярною, постійною та суттєвою, тобто це підприємницька діяльність, яка спрямована на отримання прибутку.

Стивідорна діяльність включає виробничо-технологічну складову (стивідорні операції) і організаційно-правову складову (управління стивідорними операціями – планування, організація, облік, контроль і стимулювання). Основою регулювання відносин між портовими структурами, перевізником, відправником і одержувачем вантажів є договори поставки, перевалки, перевезення, транспортно-експедиторського обслуговування [5, с.25-26].

Специфіка діяльності стивідорної компанії пов'язана, перш за все, з тим, що її продукцією є послуга, яку не можна зберігати та накопичувати, вона не має доданої вартості, а характеризується тільки підвищенням споживчої вартості товарів, що перевантажуються, на яку собівартість перевантаження впливає не прямо, як на додану вартість (через збільшення прибутку), а опосередковано через конкурентну ціну товару у місті продажу. Крім того, існування значної кількості транспортних підприємств та організацій, які забезпечують транспортування вантажу при наявності у цьому ланцюжку

океанського перевізника зменшує значення стивідорної складової практично до нуля. І тільки на тих вантажопотоках, де співвідношення витрат по початково-кінцевій і рухомій складових є приблизно порівняльним, собівартість стивідорних робіт може мати більш-менш суттєву вагу у формуванні споживчої вартості.

Міжнародний ринок стивідорних послуг є сукупністю національних морських портів, що обслуговують перевезення вантажів у рамках міжнародної торгівлі та активно конкурують між собою. Для забезпечення транспортних, торгівельних та, насамперед, експортних потреб країни такі компанії мають бути конкурентоспроможними на міжнародному ринку [6, с.53]. З цим пов'язана актуальність визначення основних факторів, які впливають на конкурентоспроможність таких компаній та показники, які дозволяють оцінити їх конкурентоспроможність.

Функціональна діяльність компанії на відкритому ринку морської торгівлі повинна контролюватися трьома параметрами, що характеризують конкурентне позиціонування на ринку. Це:

- ціна товару, яка піддається певним змінам різних факторів;
- граничні витрати, що забезпечують ефективність виробництва;
- трансакційні витрати, пов'язані з умовами продажу товару .



Рис. 1.1. Чинники впливу на міжнародну конкурентоспроможність підприємств морської транспортної галузі

Джерело: розроблено автором на основі [7, с.188]

При аналізі наявних досліджень цього питання, було виявлено, що різні вчені по-різному класифікують чинники впливу на міжнародну конкурентоспроможність підприємств морської галузі. Так, наприклад, М.В. Ботнарюк виділяє такі групи факторів (рис.1.1).

Однак більш комплексною систематизацією факторів, що визначають міжнародну конкурентоспроможність сучасних стивідорних підприємств я вважаю класифікацію української дослідниці Бодровцевої Н.Ю. Вона пропонує такі групи факторів:

- Географічні фактори: природно-кліматичні (глибини в акваторії морських портів на підходах до них, ризики природних умов тощо) та економіко-географічні (розташування порту на перетині морських маршрутів, входження порту до міжнародних транспортних коридорів, соціально-економічні особливості розвитку регіону, рівень його економічного та виробничого потенціалу тощо).

- Інфраструктурні фактори: наявність та розвиненість портової інфраструктури, що забезпечує обслуговування суден, перевалку вантажів, транспортування вантажів до складів.

- Логістико-технологічні фактори: технології, що використовуються та застосування інновацій; спектр послуг, що пропонує підприємство; номенклатура вантажів та організація логістики перевезень; застосовувані стандарти якості; стандарти енергоефективності та екологічності роботи порту; наявність кваліфікованого персоналу.

- Геополітичні фактори: розташування порту в районі міжнародних конфліктів, регіонах політичної напруги; дії міжнародних договорів чи інших норм міжнародного права, які надають преференційні режими чи санкційні заходи у діяльності підприємств.

- Інституційні фактори: реалізація заходів державного регулювання діяльності морських портів та стивідорних підприємств, заходи державного контролю у сфері транспорту, прикордонного, митного, екологічного та інших

видів контролю, система оподаткування, державна політика у відношенні розвитку та регулюванні конкуренції тощо [8, с.108-109].

Загальна підсумкова характеристика стійкості роботи морського порту залежить від внутрішніх та зовнішніх чинників, які впливають на діяльність порту.

Внутрішні (ендогенні) чинники формуються за рахунок внутрішньопортових виробничо-технічних, кадрових та фінансових можливостей транспортного комплексу. Такими чинниками є:

- наявність, стан та ступінь відповідності вантажно-розвантажувальної техніки технічному прогресу та технологічним потребам порту;
- наявність, розміри та стан складського господарства, його відповідність потребам вантажів, що переробляються;
- наявність достатньої кількості причалів, їх здатність приймати морські судна необхідної водотоннажності;
- кадрова забезпеченість порту робітниками та кваліфікованими фахівцями;
- наявність та висока професійна здатність менеджерського апарату порту різних рівнів управління;
- фінансова забезпеченість порту, достатня для успішного вирішення всіх виробничо-технічних та соціальних проблем колективів;
- наявність розвиненої соціальної інфраструктури порту;
- наявність розвиненої мережі інформаційного забезпечення портової діяльності.

Зовнішні (екзогенні) чинники формуються загальнодержавною транспортною політикою країни, її міжнародними економічними зв'язками, станом національної економіки та економіки країн-партнерів у цей період й перспективами їх розвитку в майбутньому. На фінансовий стан морських портів впливають податкова політика держави, яка затверджується урядом, система тарифоутворення, порядок утворення й використання прибутку. До зовнішніх чинників слід віднести наявність та стан внутрішньотранспортної й

міжнародної конкуренції на ринку транспортних послуг. Крім того, поведінка та вибір споживачів послуг морських портів, визначаються, в свою чергу, багатьма обставинами внутрішнього та зовнішнього характеру [9].

У роботі Heejung Yeo (2015) аналізується вплив глобальних термінальних операторів та структури власності порту на ефективність експлуатації контейнерного терміналу. У дослідженні аналізується 260 контейнерних терміналів, розташованих у Китаї, Японії та Кореї, з метою з'ясування впливу глобальних операторів терміналів та структури власності порту на продуктивність контейнерного терміналу. Встановлено, що «оскільки приватні інвестори та оператори здійснюють максимізацію прибутку, вони можуть відмовитися від об'єктів та послуг, які пропонують більш довгострокові нагороди та які мають більш широкий соціальний контекст. Уряд повинен встановити довгостроковий план підвищення ефективності портів для створення стимулів для кращого управління портами» [10, с. 379].

Забезпечення конкурентоспроможності морського порту є метою державного регулювання діяльності в морському порту відповідно до Закону України "Про морські порти України" [11, стаття 13].

Як зазначено в Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [12], у Чорноморсько-Азовському басейні конкурентними перевагами портової галузі України є:

- вигідне географічне розташування морських портів на перетині транспортних коридорів морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків у напрямку Європи, Азії та Близького Сходу, із пропускнуою здатністю близько 100 млн т на рік (у т.ч. більше 2 млн TEU);
- близькість морських портів до центрів споживання і виробництва продукції та формування масових вантажів;
- наявність вільних територій для перспективного розвитку морських портів;

- наявність глибоководних підходів та достатніх потужностей з обробки та зберігання вантажів широкої номенклатури в режимах експорту, імпорту, транзиту і каботажу;

- наявність у морських портах транспортних вузлів в морських портах, що забезпечують технічну можливість перевантаження з/на всі види транспорту;

- трубопровідний, залізничний, автомобільний, річковий;

- пряме залізничне сполучення із сусідніми країнами;

- можливість траншипменту для транспортування вантажів по р. Дунай з/до країн Європейського Союзу, що мають морські порти на р. Дунай;

- високий потенціал морських портів із обробки вантажів чорних металів, вугілля, залізорудного концентрату та зернових вантажів, що наразі є основними статтями зовнішньої торгівлі України;

- наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі в Україні та здійснення державного інвестування в проекти щодо забезпечення сприятливих умов розвитку суб'єктів господарювання на території морських портів;

- наявність кваліфікованих спеціалістів та робітників портової галузі.

Основними чинниками, які обмежують розвиток портів України, є: концентрація ключових повноважень на верхніх рівнях системи управління портами; відсутність взаємодії портів та місцевих громад; перенасичення компетенцій Міністерства інфраструктури України; обмежений статус портової влади; централізована структура управління портами; нестача профільних кадрів (табл. 1.1).

Наведені чинники свідчать про необхідність подальшого реформування портової галузі на рівні загальної системи управління та перерозподілу повноважень. Слід кардинально змінити уявлення про портову владу, її правовий статус та місії.

Таблиця 1.1.

Чинники, що обмежують розвиток портів України

Чинники	Характеристика чинників
Концентрація ключових повноважень на верхніх рівнях системи управління портами	Адміністрація морських портів України (АМПУ) в існуючій системі координат абсолютно не має повноважень в процесі залучення інвестицій в порти, а також перерозподілу фінансових потоків, що формуються в основному за рахунок портових зборів
Відсутність взаємодії портів та місцевих громад	При централізації управлінських функцій у держави з системи управління портів випав дуже важливий і об'єктивно зацікавлений суб'єкт правовідносин - місцеві громади в особі місцевих органів самоврядування
Перенасичення компетенцій Міністерства інфраструктури України	Відповідно до Закону України «Про морські порти в Україні» Міністерство формує і забезпечує державну політику в сфері портової діяльності, здійснює управління об'єктами державної власності, а також проводить регуляторну політику в портовій галузі
Обмежений статус портової влади	АМПУ на сьогоднішній день має статус державного комерційного підприємства та підприємницького товариства означає, що воно було створене з метою отримання прибутку і перерозподілу на користь засновника-держави
Централізована структура управління портами	АМПУ є єдиним центром прийняття управлінських рішень, як наслідок, існуюча «філіальна» система управління в силу правових обмежень не здатна проводити гнучку, оперативну та індивідуалізовану політику в кожному окремо взятому порту, з урахуванням його особливостей
Нестача профільних кадрів	Відповідно до сучасних стандартів управління портами портова влада повинна мати фахівців з портового фінансового планування та моделювання, логістики тощо

Джерело: розроблено автором на основі [13]

Так узагальнюючі усі вище наведені фактори, необхідно їх систематизувати у вигляду рисунку 1.2.

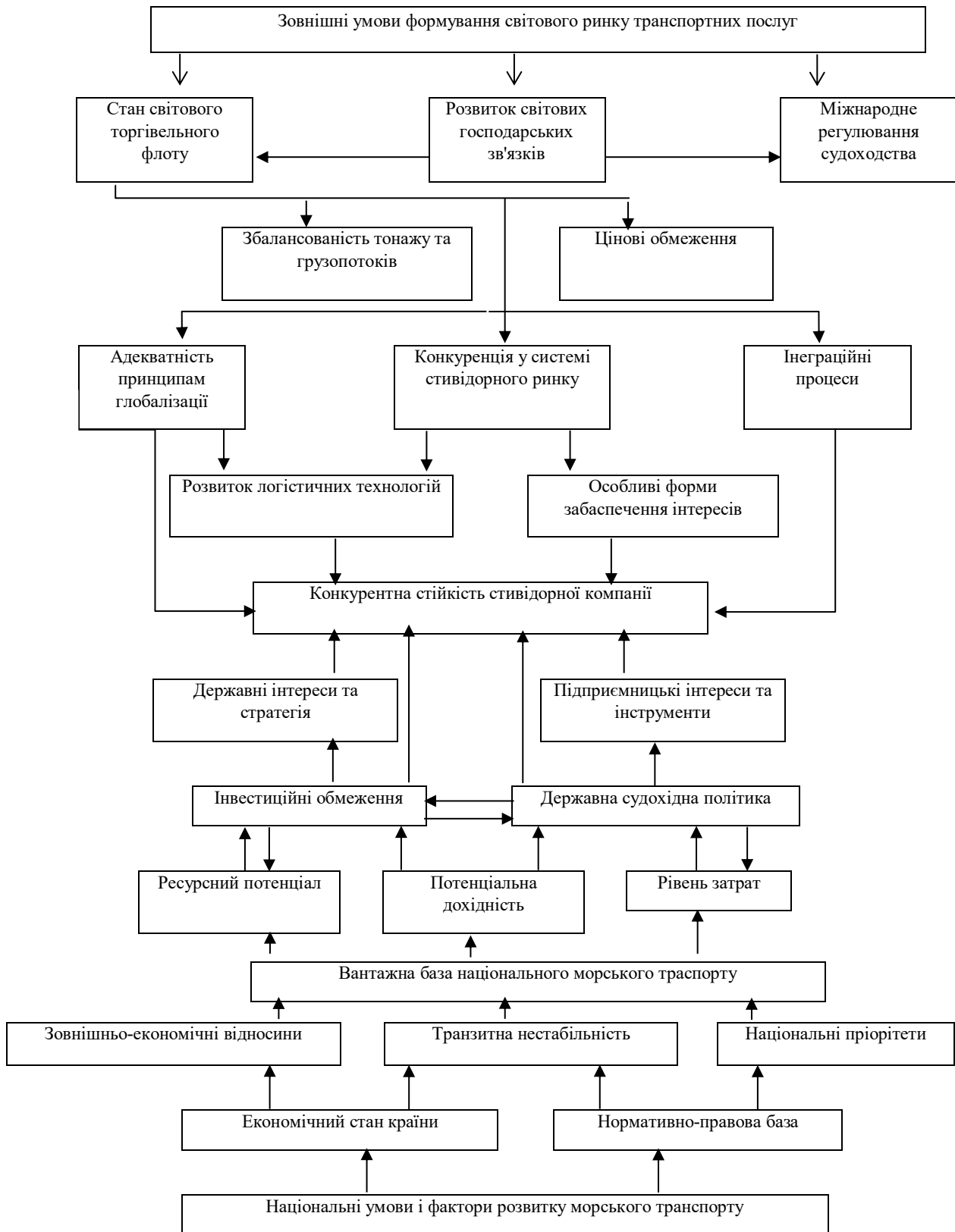


Рис. 1.2. Умови та фактори конкурентної стійкості стивідорних компаній

Джерело: розроблено автором

У якості негативного чинника, який зменшує конкурентоспроможність морських портів, можна відмітити їх обмежену пропускну спроможність, що зумовлює неможливість збільшення чисельності покупців послуг до безкінечності. Водночас цей чинник можна розглядати як позитивний: розуміючи, що збільшувати кількість замовників неможливо, керівництво морських портів змушене шукати можливість змагатися за найбільш привабливих клієнтів, які надають більш кошковні вантажі, що відправляються більшими партіями.

Крім того, інколи в практиці морських портів бувають періоди, коли вантаж є, а судна для завантаження немає, в той час коли порти, які з ними конкурують (наприклад, порти Чорноморського регіону), не простоюють. Тому необхідно розробляти конкурентні стратегії морських портів, зосереджуючи увагу не тільки на збільшенні портових потужностей, а й на залученні суден, які забезпечують вивіз вантажів, тобто функціонування морських портів.

Отже, у сучасних умовах функціонування морських портів необхідно забезпечити ефективність їх діяльності для підтримки сталого розвитку. Якість і безпека — основні характеристики рівня конкурентного позиціонування морських портів, як частини такої складної техніко-економічної системи (ТЕС), як транспортна галузь, рівня її конкурентоспроможності. З метою сталого розвитку морських портів на державному рівні приймається і розробляється цілий ряд новацій, велику частку серед яких займають інформаційні інтелектуальні технології (ІТ); їх впровадження дозволить підвищити рівень автоматизації і, як наслідок, ефективності функціонування морських портів та рівень безпеки операцій в порту.

Важливим є питання оптимізації роботи морських портів України в рамках інноваційно-інтенсивного шляху розвитку. Практика свідчить: як не чинило опір цьому процесу керівництво стивідорних компаній та інших учасників транспортного процесу, воно змушене погодитися з тим, що застосування сучасних інформаційних технологій дозволяє прискорити та

підвищити стійкість (якість) роботи морських портів. Слід також зазначити серйозну відмінність та складність стикування впроваджуваних технологій, які в подальшому неодмінно викличуть проблеми в області інформаційної інтеграції суб'єктів та об'єктів транспортного процесу у рамках глобальної інтелектуалізації.

Рішення щодо розробки інформаційно-інноваційних технологій та їх реалізації дуже важливо приймати не стільки на локальному, скільки на державному рівні. Крім того, повинна бути усунена диспропорція за ступенем впровадження новацій між учасниками транспортного процесу, проведена уніфікація інформаційно-інноваційних технологій з урахуванням світової прогресивної практики і загалом — створено єдине інноваційне поле розвитку морських портів з тісним врахуванням інтересів і можливостей всіх учасників.

1.3. Методи підвищення сталого розвитку портового бізнесу

Сталий розвиток морського порту — це така динаміка функціонування комплексного транспортного підприємства, при якій досягається постійне зростання обсягів вантажно-розвантажувальних робіт, відправлення та перевезення пасажирів, якості й різноманіття видів обслуговування морських суден, підвищення життєвого рівня та зайнятості портових працівників, збереження навколишнього середовища. Оцінка стійкості розвитку морських портів може бути здійснена щодо зміни системи показників діяльності в виробничо-технічній, фінансово-економічній, соціальній та екологічній сферах [14].

Сталий розвиток порту визначається не тільки експлуатаційними характеристиками, а й залежить від інтеграції трьох вимірів (просторового, операційного та соціального). Облік просторових тенденцій дозволить ефективніше організувати управлінську структуру порту, оптимізувати

взаємовідносини з безпосередніми партнерами логістичного ланцюга, швидко реагувати на зміну ринкового середовища, проте призводить до того, що порт віддаляється від свого регіону, їх розвиток йде не паралельно та не взаємообумовлено. Розуміння соціальних аспектів розвитку створює відповідальність порту перед громадськістю міста (району), в якому він розташований, і змушує звертати увагу та мінімізувати негативні наслідки своєї присутності на території [15].

Функціонування та розвиток морських портів здійснюються за принципами:

- об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту;
- збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих в межах території та акваторії морського порту;
- забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;
- розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності;
- розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;
- забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;
- цільового використання портових зборів;
- збереження в державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;

- рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.

Підвищення конкурентоспроможності морського порту базується переважно на потребах ринків, які він обслуговує, а також використанні наявних ресурсів для збільшення попиту з боку цих ринків. Таким чином, формування організаційно-економічного механізму, що забезпечує конкурентоспроможність морського порту, є розробкою заходів, спрямованих на підвищення ефективності використання наявних ресурсів, розвиток портової інфраструктури, підвищення якості послуг, безпеки функціонування тощо.

Р. Е. Мансуров розглядає конкурентоспроможність підприємства, яка:

- визначає величину та ефективність використання всіх ресурсів підприємства;
- є динамічним показником, зміни якого залежать як від зовнішніх, так і внутрішніх чинників;
- є показником відносним. Базою для порівняння слугують аналогічні показники конкурентоспроможності підприємств-конкурентів або ідеальних (еталонних) підприємств;
- є властивістю об'єкта, який характеризується ступенем задоволення ним конкретної потреби порівняно з аналогічними об'єктами, що представлені на ринку;
- є здатністю витримувати конкуренцію порівняно з аналогічними об'єктами на певному ринку;
- характеризує величину привабливості певного підприємства для інвестора;
- підлягає впливу соціального та екологічного середовища [16, с.91].

Розрахунок загальної конкурентоспроможності підприємства ґрунтується переважно на аналізі основних показників його фінансово-господарської діяльності порівняно з аналогічними показниками підприємств-конкурентів та

може застосовуватися до підприємств сервісної діяльності на морському транспорті, а саме, на аналізі:

- прибутковості підприємства;
- фінансової стійкості підприємства (темп приросту реальних активів, коефіцієнт автономії, коефіцієнт фінансової стійкості);
- кредитоспроможності підприємства (норма прибутку, коефіцієнт абсолютної ліквідності, коефіцієнт залучення коштів);
- використання капіталу;
- рівня самофінансування;
- валютної самоокупності тощо [17, с.185].

Формування такого механізму, в дійсності, є систематичним і безперервним процесом, за допомогою якого порт реалізує свою програму розвитку, коригує напрям діяльності і функції. Інакше кажучи, – це інструмент, за допомогою якого можлива реалізація довгострокових перспектив діяльності, середньострокових цілей і стратегій розвитку морського порту.

Традиційна практика формування організаційно-економічного механізму включає низку напрямків дослідження факторів, які підвищують конкурентоспроможність порту, таких як:

- оцінка сильних і слабких сторін порту;
- оцінка виробничої бази;
- оцінка вантажної бази;
- пріоритети розвитку порту;
- вивчення ринкової кон'юнктури;
- динаміка зовнішнього оточення порту.

Міжнародна практика свідчить про те, що стійкий розвиток і підвищення конкурентоспроможності не можуть бути досягнуті в процесі здійснення одиничних змін, що не зачіпають загальноструктурних модернізацій. Для цього потрібно налагодження керованого процесу, заснованого на досить чітко сформульованій політиці, що враховує місцеві умови. Цілі розвитку портової інфраструктури в області сталого розвитку повинні бути включені в програму

розвитку портової адміністрації та інших відповідних організацій або компаній, які працюють на території порту. Багатофункціональність діяльності портового комплексу, породжена попитом на виконання різних транспортних і спеціальних сервісних операцій, зумовлює найважливішу задачу оптимізації організаційно-економічних відносин і вибору раціональної організаційної структури управління діяльністю порту з урахуванням таких підприємств.

В рамках портової адміністрації та інших органів, що функціонують в портовій зоні, повинні бути встановлені конкретні цілі, які визначають кількісно підцілі і завдання для кожної організації або підрозділу. Варто встановити пріоритети серед різних цілей, підцілей та завдань залежно від їх результатів і структурних впливів на систему в цілому. Питання організації національної портової системи мають актуальне значення у зв'язку з вимогами, які диктуються міжнародною торгівлею.



Рис. 1.3. Заходи, спрямовані на підвищення конкурентоспроможності порту

Джерело: розроблено автором на основі [17, с.186]

Правильний вибір ключових питань дозволить залучити до роботи щодо вдосконалення організації та планування передачі вантажів в морському порту

в заданому напрямку всі зацікавлені міністерства, відомства, основні підприємства та організації всіх видів транспорту і клієнтури. Організація такої системи має за мету чітке уявлення про ті функції, які покладає на торгові порти держава. Міжнародний досвід показує, що вирішення цього питання може бути сформульовано у вигляді системи заходів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності (рис. 1.3).

Відповідно до цього підходу, одна із першочергових задач порту полягає в зведенні до мінімуму витрат, пов'язаних з проходженням товарів через порт. Найчастіше національні, регіональні або місцеві державні органи очікують від портів відповідної участі в соціально-економічному розвитку регіону і держави в цілому. Зазвичай на основі процесів функціонування порту формується і розвивається вся прилегла територія життєдіяльності населення.

В реальних умовах України конкурентна стійкість морських транспортних підприємств в спеціалізованих секторах світового ринку транспортних послуг визначається:

1) реальною організаційно-економічною системою і правовими механізмами, що забезпечують або обмежують нормальну економічну свободу дії морського підприємства;

2) інвестиційними можливостями підтримання виробничого потенціалу морських транспортних підприємств на рівні адекватному умовам, визначеними основними конкурентами в зоні регіонального ринку морської торгівлі.

Розрахунок рівня інвестиційних можливостей і активності морського підприємства оцінюється на базі розрахунків збалансованості власних джерел капітальних вкладень і потреб з урахуванням доступності позикового капіталу.

Власні джерела фінансування:

- фонд розвитку виробництва ($K_{фрп}$):

$$K_{фрп} = Q_i | p_i \cdot (1 - H_{дс}) - C_s | \cdot (1 - H_n) \cdot H_{фрп} \cdot a_{ti}, \quad (1.5)$$

де Q_i – обсяг вантажопереробки в базисному році розрахункового періоду, т;

p_i – ціна (акордна ставка) переробки 1 т прогнозних вантажопотоків, дол./т;

$H_{ДС}$ – ставка податку на додану вартість;

C_s – собівартість переробки 1 т вантажу без урахування амортизаційних витрат, з урахуванням ресурсозберігаючих технологій, дол. / т;

$H_{П}$ – ставка податку на прибуток, приймаємо відповідно до чинного законодавства;

$H_{фрп}$ – норматив формування фонду розвитку виробництва;

a_{ti} – коефіцієнт дисконтування грошових коштів з урахуванням фактора часу і рівня облікової ставки банку

$$a_{ti} = (1 + E)^{-t}, \quad (1.6)$$

де E – норматив прояви фактора часу приймається в межах облікової ставки банку в межах від 10 – 15%.

- фонд відшкодування ($K_{фв}$):

$$K_{фв} = \sum_{i=1}^t \frac{H_{ap}}{100} C_p (1 - H_{y\partial}) \cdot a_{ti}, \quad (1.7)$$

де H_{ap} – нормативи амортизаційних відрахувань на повне відновлення активної частини основного капіталу;

C_p – величина основного капіталу в базисному періоді;

$H_{y\partial}$ – норматив централізації амортизаційних відрахувань.

- загальна потреба в інвестиційних ресурсах ($K_{пи}$):

$$K_{пи} = \sum_{i=1}^n \Delta Q \cdot K_{yj} + \sum_{j=1}^m Q_i \cdot K_{yз} (1 - \mu), \quad (1.8)$$

де ΔQ_i – обсяг збільшення вантажообігу стивідорного оператора, з урахуванням умов реалізації інвестиційного проекту, т;

K_{yi} – питомі (нормативні) капітальні вкладення технічного переозброєння підприємства морського транспорту з орієнтацією на нові технологічні процеси;

Q_j – обсяг виробничого потенціалу діючих перевантажувальних комплексів, який підлягає заміні за умовами зносу. Приймається на рівні середньозваженого зносу ($a = 0,44$) в ретроспективному періоді:

$$Q_j = C_p \cdot a \cdot \mu^1, \quad (1.9)$$

де a - коефіцієнт зносу;

μ^1 – продуктивність одиниці виробничих потужностей;

μ - приріст продуктивності нових технічних засобів придбаних на заміну вибулих за фактором морського зносу;

K_{yz} – питомі капітальні вкладення на одиницю об'єму вантажопереробки існуючого варіанту техніко-економічного рівня.

Потреба в позикових коштах ($K_{пр}$):

$$K_{пр} = K_{ни} - K_{фпр} - K_{фв}, \quad (1.10)$$

На підставі отриманих розрахунків робитися висновок про обсяг власних джерел фінансування і обґрунтовує необхідність залучення позикового капіталу для реалізації інвестиційного проекту.

РОЗДІЛ 2

СИСТЕМНІ ЗАКОНОМІРНОСТІ РОЗВИТКУ СТИВІДОРНОГО БІЗНЕСУ

2.1. Тенденції позиціонування морських транспортних підприємств на ринку морської торгівлі

Сучасний морський порт забезпечує сполучення з різними видами транспорту. У цьому відношенні портова діяльність є, так би мовити, стратегічним аспектом економічного розвитку держави, основною ланкою функціонування транспортної системи. Модернізація портової інфраструктури та терміналів позитивно впливає на заохочення морського партнерства між морськими державами.

Щоб визначити поточні тенденції, Організація Об'єднаних Націй (ООН) проводить свою щорічну Конференцію з торгівлі та розвитку (далі UNCTAD), яка зосереджується на продуктивності та інноваціях морського транспорту, щоб відстежувати тенденції та надавати доречну та актуальну інформацію учасникам транспортного ринку. З цією метою готуються звіти, що містять щорічну статистику та огляди.

Наприклад, у 2021 році UNCTAD опублікувала огляд досягнень за останні 50 років у розвитку морського транспорту, в якому висвітлювалася історія співпраці морського транспорту з різними міжнародними організаціями [18]. Дослідження показали, що протягом останніх двох десятиліть у світовій морській торгівлі існували такі тенденції.

- масштабна контейнеризація та інтеграція транспортно-логістичних мереж (рис. 2.1).
- зростання торгівлі з Азії (переважно Китаю).
- зростання внеску Далекого Сходу, наприклад Малайзії та В'єтнаму.
- збільшити обробку вантажів у Гонконгу, Сінгапурі, Дубаї тощо.

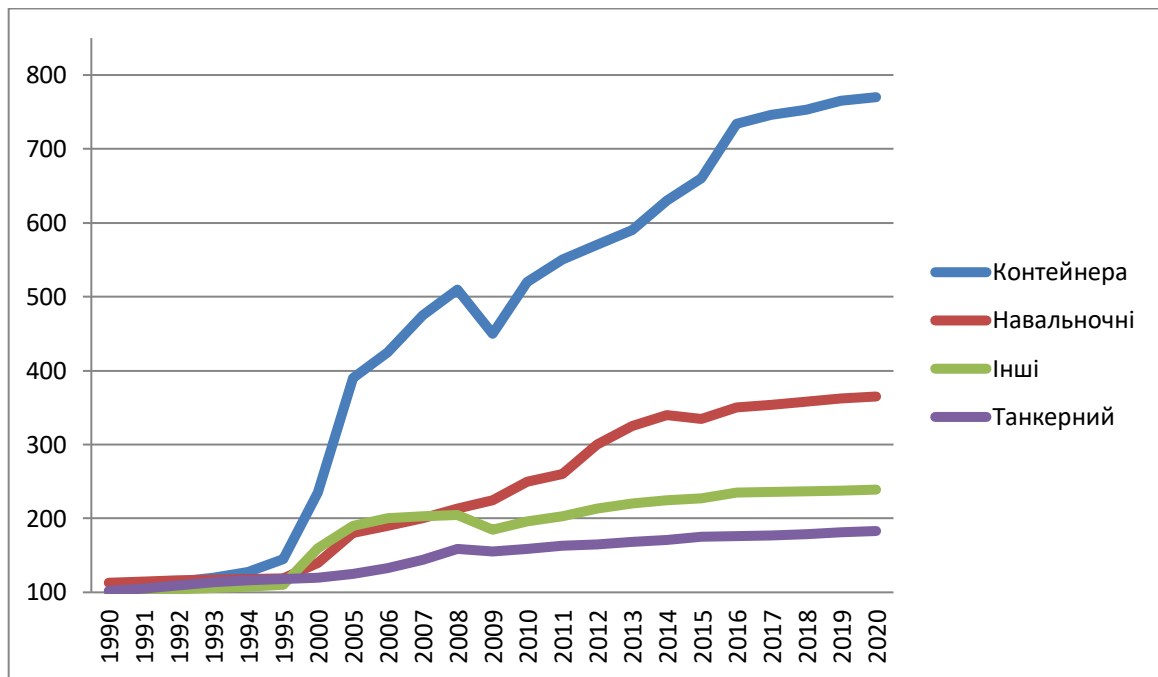


Рис. 2.1 . Розвиток міжнародної торгівлі за різними типами вантажу

Джерело: розроблено автором на основі[18]

Дослідження автора виявили світові тенденції розвитку морського транспорту, зокрема морських портів. У таблиці 2.1 представлені статистичні дані щодо зростання контейнерних перевезень в Азії та зростання контейнерних перевезень у всьому світі.

Таблиця 2.1.

Статистика вантажообігу контейнерів 10 найбільших портів світу

Місце	2000 рік		2020 рік		Рост %
	Порт	млн TEU	Порт	млн TEU	
1	Гонконг(Китай)	18.1	Шанхай(Китай)	43.3	773
2	Сінгапур(Сінгапур)	17	Сінгапур(Сінгапур)	37.2	219
3	Пусан(Корея)	7.5	Нінбо(Китай)	27.5	3055
4	Гаосюнь(Китай)	7.4	Шеньчжень(Китай)	25.8	645
5	Роттердам (Нідерланди)	6.3	Гуанчжоу (Китай)	23.2	1530
6	Шанхай(Китай)	5.6	Пусан(Корея)	21.9	292

Продовження табл. 1.1.

7	Лос-Анджелес (США)	4.9	Циндао (Китай)	21	1002
8	Лонг-Біч(США)	4.6	Гонконг(Китай)	18.3	108
9	Гамбург (Німеччина)	4.2	Тяньцзинь (Китай)	17.3	887
10	Шеньчжень(Китай)	4	Дубай(ОАЕ)	14.8	411

Джерело: розроблено автором на основі[18]

На основі даних таблиці 2.1. ми бачимо, що контейнерний трафік збільшився в рази. У порту Шанхай, наприклад, за 19 років контейнерні перевезення зросли майже вдвічі. Варто зазначити, що у 2000 році в багатьох китайських портах контейнерні перевезення були відносно низькими, але за 20 років зросли більш ніж у чотири рази. Як зазначалося раніше, очевидна тенденція зростання вантажопотоку з Азії: 7 з 10 найбільших вантажних портів розташовані в Китаї.

У 2021 році UNCTAD окреслила загальні тенденції розвитку морського транспорту на найближче майбутнє. Однією з найважливіших є ініціатива, в якій морські порти є двигунами глобалізації, вузлами логістичних і транспортних мереж, а одним з основних шляхів розвитку портів і терміналів у цей період і в майбутньому є поширення цифрових технологій. . Інновації включають Інтернет речей, робототехніку, автоматизацію, штучний інтелект, безпілотні транспортні засоби та обладнання, а також технологію блокчейн.

Підвищення ефективності портів і терміналів також розглядається як можливість для зростання: усі етапи обробки суден і вантажів мають бути максимально розширені на різних етапах, щоб мінімізувати затримки та надмірності. Це дозволяє збільшити пропускну здатність.

При визначенні стратегії розвитку портової інфраструктури слід враховувати наступне:

- важливо розробити заходи щодо впровадження та використання «зелених» технологій з метою відповідності міжнародним екологічним стандартам;

- одним із основних стимулів розвитку морських портів є модернізація контейнеровозів для перевезення значно більшої кількості контейнерів, які згодом доведеться обслуговувати контейнерними портами;

- за п'ять десятиліть змінилося п'ять поколінь контейнеровозів, останнє з яких – розробка 21 000 TEU Post-Triple E-Class.

Міжнародний ринок транспортних послуг — це сукупність національних морських портів, які перевозять вантажі в міжнародній торгівлі та активно конкурують між собою. Важливо відзначити, що на міжнародному ринку вантажних послуг з вантажообігом понад 50 млн тонн налічується лише 84 великих, так звані, міжнародні морські порти.

Стивідорну діяльність морського порту характеризують два основні показники: пропускна спроможність; Пропускна здатність порту визначає кількість вантажу, виражену в тоннах, яку морський порт може завантажити або вивантажити з судна за певний період часу. Вантажоперевезення в порту — це кількість фактичного вантажу в тоннах, що перевантажується через порт за певний період часу. Морські порти відіграють ключову роль у визначенні основних географічних напрямків міжнародних морських перевезень. Сьогодні налічується понад 9,4 тис. морських портів, але кількість міжнародних портів і кількість портів-гігантів з перевезенням понад 100 млн. тонн не перевищує 100 (рис. 2.2).

Що стосується основних напрямків міжнародних морських перевезень, то Атлантичний океан займає перше місце за інтенсивністю, на нього припадає майже 60%. Для цього є багато природних та економічних причин, наприклад, висока заселеність і організація прибережних територій, рівень економічного розвитку країн регіону. Тому на берегах цього океану є багато міжнародних морських портів (рис. 2.3).



Рис 2.2. Головні світові морські порти

Джерело: [19]

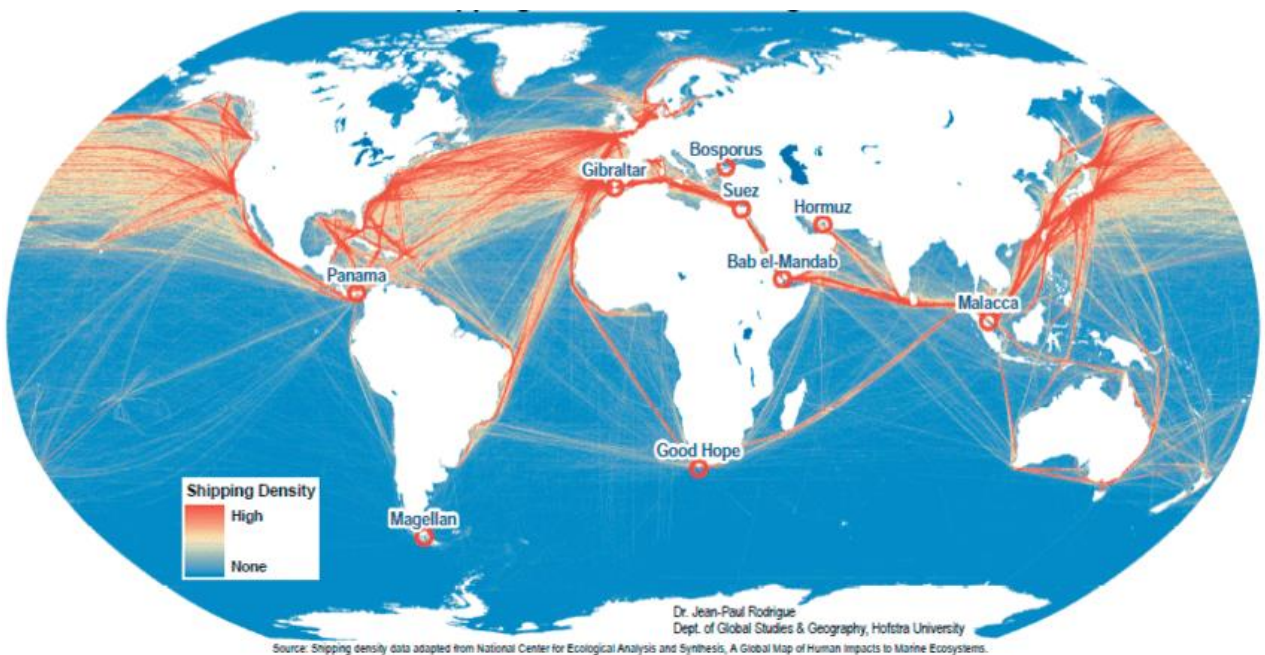


Рис. 2.3 . Основні судноплавні шляхи та стратегічні переходи

Джерело: [20]

У цьому регіоні виникло багато важливих напрямків міжнародного морського транспорту:

- північна Атлантика;
- південна Атлантика;
- західна Атлантика.

Перший маршрут з'єднує США із Західною Європою і охоплює перевезення сировини (вугілля, деревина, руда) та генеральних вантажів, включаючи контейнери.

Другий з'єднує Європу з країнами Південної Америки, а третій - з країнами Західної Африки. У цих напрямках пріоритетними вантажами є нафтопродукти, що відвантажуються в країни Європи. За обсягами морських вантажних перевезень на другому місці знаходиться Тихий океан, на який припадає близько 25% усіх міжнародних морських перевезень. Як бачимо, це далеко позаду Атлантичного регіону, але на узбережжі Тихого океану є багато найбільших у світі морських портів. Основний транспортний маршрут регіону перетинає Тихий океан, з'єднуючи Сполучені Штати та Канаду з Південно-Східною Азією та віддаючи перевагу вугіллю, деревині, руді, рибальству, напівфабрикатам та автомобілям.

На третьому місці знаходиться регіон Індійського океану, який налічує майже 30 штатів із загальною кількістю населення 1,5 мільярда. Пріоритетні напрямки міжнародного морського транспорту в цьому регіоні з'єднують країни Європи та Азії через Суецький канал. Слід зазначити, що за сумарною інтенсивністю морських перевезень цей регіон поступається першим двом, але за обсягами обороту нафти в країнах Перської затоки він випереджає їх. Слід додати, що в Північному Льодовитому океані немає міжнародного торгового судноплавства [21].

За оцінками експертів, через жорсткі обмеження щодо інших видів транспорту на морський транспорт припадає близько 66% загальної світової торгівлі. Тому морські порти за час свого існування відіграють важливу роль у розвитку міжнародних економічних відносин і національних економік своїх країн, обслуговуючи величезний обсяг міжнародної торгівлі.

На початку 1950-х років обсяг міжнародних морських перевезень через морські порти становив близько 550 млн. тонн.

Як бачимо на рис. 2.4 зростання міжнародної морської торгівлі зупинилося в 2019 році і досягло найнижчого рівня з часів світової фінансової кризи 2008-2009 років. Тривала торговельна напруга та висока політична невизначеність підірвали зростання світового економічного виробництва та торгівлі товарами, а також морської торгівлі. Морська торгівля зросла на 0,5% порівняно з 2,8% у 2018 році, досягнувши загалом 11,08 млрд тонн у 2019 році.

З даних на рис. 2.4 видно, що в умовах глобалізації світової економіки та розвитку міжнародних відносин і міжнародної торгівлі обсяг міжнародного судноплавства за півстоліття зріс більш ніж удесятеро.

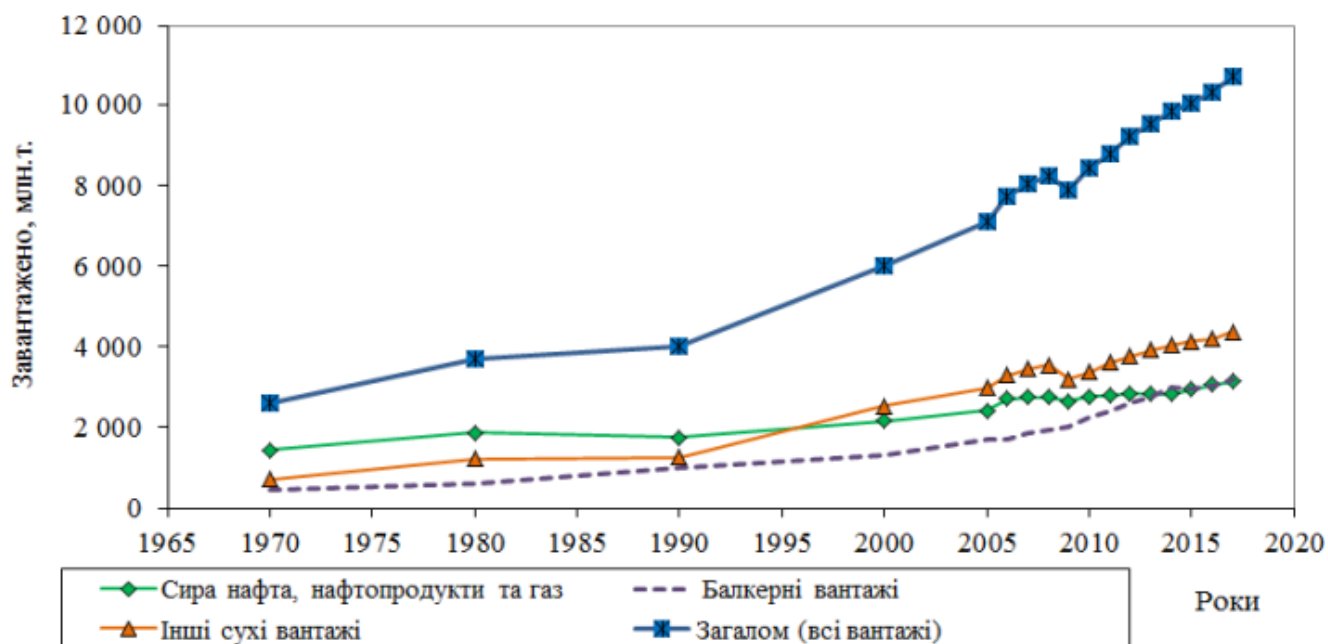


Рис. 2.4. Обсяг міжнародних перевезень морським транспортом, млн тонн

Джерело: розроблено автором на основі [18]

За даними рис. 2.5 можна помітити, що глобальна морська торгівля йде добре. “У 2017 р. було найшвидше зростання за п’ять років. Світова морська торгівля набрала обертів. Загальний обсяг досяг 10,7 млрд тонн, майже

половина з яких були сипучі вантажі. Глобальна контейнерна торгівля збільшилася на 6,4%” [18].

З даних табл. 2.2 видно, що загальна перевантаженість морських торговельних портів розподілена між трьома основними групами країн. Більшість вантажів, які завантажуються морськими портами, тобто експортних вантажів, припадає на країни, що розвиваються. «Так, у 2020 році на розвинені країни припадало близько 35%; для країн, що розвиваються - 60%; а для країн з перехідною економікою близько 6% загального експорту [18].

Таблиця 2.2

Частка країн світу в міжнародних морських перевезеннях, %

Країна	Завантажені вантажі	Розвантажені вантажі
Всі країни	100	100
Розвинені країни	35	40
Країни, що розвиваються	60	58
Країни з перехідною економікою	6	2

Джерело: розроблено автором на основі [18]

Ця тенденція, що спостерігається з початку 1970-х років, пов'язана в основному з активною участю країн у міжнародному поділі праці та в політиці, яка заохочує деякі країни у сфері торгового судноплавства. Розглядаючи імпорتنі або невивантажені товари, важливо зазначити, що донедавна більшість вивантажених товарів надходила з розвинених країн.

Проте з 1970-х років частка країн у загальному обсязі експортованих товарів стрімко зростає, що відображає активнішу участь країн у світовій торгівлі в умовах глобалізації. Зараз на країни, що розвиваються, припадає близько 58% загального експорту, тоді як на розвинені країни та країни з перехідною економікою припадає відповідно 40% і 2%.

Нині близько 75% міжнародних морських перевезень обслуговують 25 країн, найбільшими з яких є Великобританія, США, Німеччина та Франція, на які разом припадає майже 40% загального обсягу морських вантажних перевезень.

Тому порти повинні йти в ногу з сучасними тенденціями та мати глибші шляхи доступу для суден, які відповідають інноваційним технологіям обладнання, можливість інтенсивного навантаження та розвантаження, збільшення складських площ, прискорення процесів митного оформлення тощо. Таким чином, перед транспортним комплексом кожної морської держави стоять певні завдання, вирішення яких потребує розробки відповідних цільових програм шляхом виділення бюджетних ресурсів. Україна не є винятком.

2.2. Особливості та перспективи розвитку українського стивідорного бізнесу

Окремим сегментом у сфері міжнародного транспорту є водний транспорт, на який припадає переважна більшість зовнішньої торгівлі.

Основними складовими інфраструктурного транспортного сектора є морські порти, які здійснюють широкий спектр операцій, від пасажирських і перевантажувальних вантажів до складських послуг і судноремонтних робіт. За своєю структурою морські порти є складним матеріально-технічним комплексом інженерних споруд та обладнання, розташованих у прибережних зонах.

“Відповідно до ст. 73 Кодексу торговельного мореплавства України, морський порт є державним транспортним підприємством, призначеним для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території і акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на суднах, що належать порту» [22]. Проте будь-який вид власності може здійснюватися на території порту будь-яким підприємством чи організацією, метою та діяльністю яких є

обслуговування суден, пасажирів і вантажів у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України. Але морський порт не має права втручатися в діяльність таких підприємств і організацій у порту та втручатися в їх господарську діяльність, крім випадків, передбачених законодавством України та установчими документами таких підприємств і організацій.

Специфічними послугами, які надає морський порт, є переміщення вантажів.

У наданні конкретних послуг ключову роль відіграє завантажувальна діяльність, яка не тільки суттєво впливає на фінансову стабільність, але й на конкурентоспроможність товарів на різних ринках. Діяльність суб'єктів господарювання, пов'язана із завантаженням/розвантаженням суден у трюмі судна і призначена для отримання доходу готівкою чи іншим способом, вважається регулярною, безперервною та значною, тобто діловою діяльністю.

Морські порти є основною частиною транспортної системи України. Вони набувають особливого економічного значення в економіці, зосереджуючись на експорті сировини. Морські торговельні порти є своєрідними «економічними воротами», що дають країні вихід на світові ринки та можливість брати участь у світовій торгівлі та міжнародному морському транспорті, що безпосередньо впливає на темпи економічного зростання України. Таким чином, перед державою неминуче постає проблема контролю та регулювання внутрішніх морських торговельних портів.

У 2013 році було прийнято «Закон України про морські порти України». Глобальною метою Закону про порти є реформування портового сектору, який працював за застарілою радянською моделлю роботи портів. Відсутність чітких і зрозумілих механізмів інвестування в портовий сектор стримує приплив інвестицій, а портова інфраструктура потребує значної модернізації та розширення [11].

Закон передбачав кардинальну реорганізацію портового сектору. Основними аспектами цієї реорганізації було закриття всіх існуючих державних компаній, морських портів і створення єдиної державної компанії –

Адміністрації морських портів України, зі штаб-квартирою в Києві та філіями в усіх портах. Адміністрація зосередилася на функціях управління портовим майном, а також на реалізації деяких адміністративних функцій.

Розширення зовнішньоекономічних зв'язків та зростання міжнародної торгівлі нині є глобальною тенденцією, яка характерна і для України, оскільки товарообіг постійно зростає. Тому морський транспорт, зокрема морські торговельні порти, які обробляють перевалку більшості зовнішньоторговельних вантажів, залишається важливим для національної економіки [23].

Збільшення вантажопотоку у внутрішніх морських портах свідчить про те, що протягом багатьох років Україна створила необхідну технологічну базу для обробки всіх видів вантажів, збільшуючи тим самим пропускну здатність та вантажопотоки національних морських портів. У табл. 2.3 показує середній час перебування суден у портах у 2020 році. «Морські порти відіграють важливу роль у економічному розвитку країни, підвищуючи її значення на міжнародному ринку міжнародних морських перевезень та послуг з навантаження» [24].

Таблиця 2.3.

Середній час, проведений суднами різного типу в портах

Тип судна	Днів у порту		Загальна кількість заходів до портів	Загальний дедвейт, тис. тонн
	2019 р.	2020 р.	2020	2020
Контейнеровоз	0,87	0,92	447 626	18 894 342
Танкер	1,36	1,3	301 713	9 648 282
Газовоз	1,05	1,1	64 603	890 880
Балкер	2,72	2,68	236 407	13 152 509
Сухоновантажні та пасажирські судна	1,1	1,02	3 995 242	7 280 933
Загалом	1,37	1,31	5 045 591	49 866 946

Джерело: розроблено автором на основі [18]

Морська галузь, як і економіка в цілому, все ще відчуває на собі наслідки епідемії коронавірусу. З розривом звичних зв'язків між виробниками та споживачами змінилися логістичні ланцюги вантажних перевезень. Крім того, пандемічна криза призвела до глобального падіння виробництва. Тим не менш, за останній рік морські порти України демонструють позитивну динаміку зростання вантажопотоку..

Сьогодні більшість перевантажувальних робіт у морських торговельних портах України виконують приватні транспортні компанії. Три чверті вантажів обробляють приватні компанії, а 70% перевалки йде на експорт.

У таблиці 2.4 відображено вантажообіг найбільших приватних стивідорних компаній та їх частку ринку України за перевалкою вантажів у 2020 р.

Таблиця 2.4.

Обсяги перевалки вантажів ТОП-5 найбільших приватних стивідорних компаній України в 2020 рр.

Назва компанії	Обсяг перевалки, млн. т	Темп росту	Частка у обробці
ТІС	32,5	4,8%	20,4%
ТрансБалкТермінал	7,8	51,8%	4,9%
Ніка-Тера	7,3	-15,4%	4,6%
Бруклін-Київ Порт	6,2	1,4%	3,9%
Миколаївський глиноземний завод	5	-1,6%	3,1%

Джерело: розроблено автором на основі [25]

При цьому п'ять найбільших приватних стивідорних компаній України обробили 58,8 млн тонн вантажів у 2020 р.

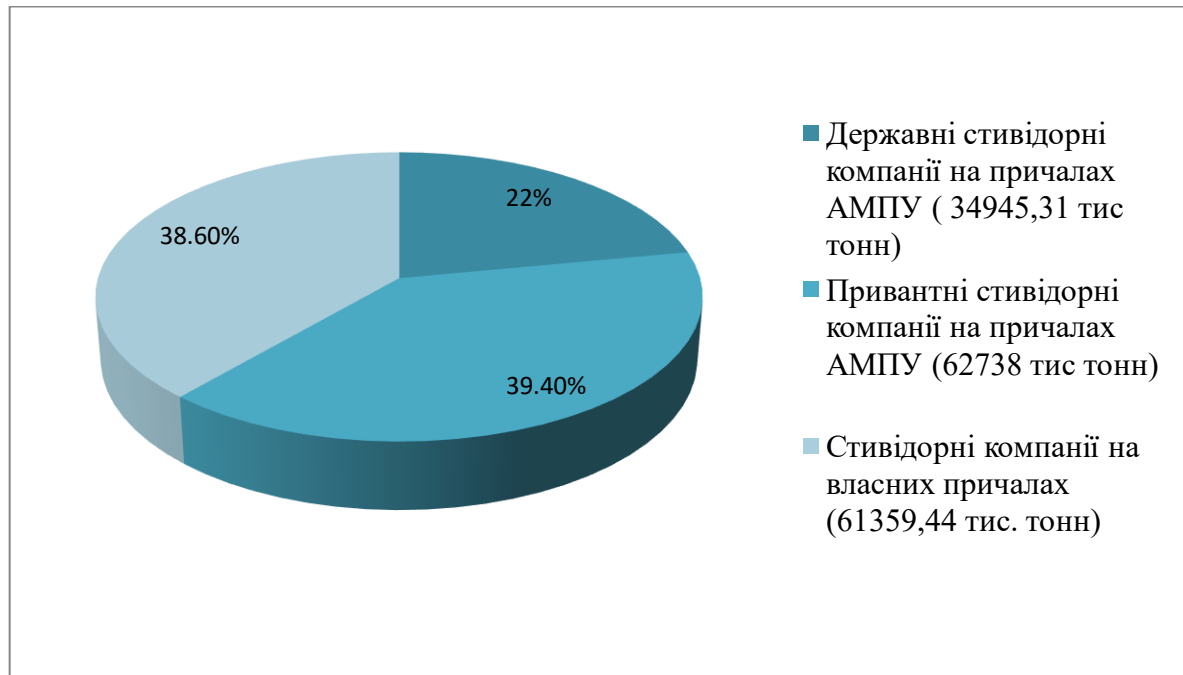


Рис. 2.5. Обробка вантажу державними та приватними стивідорними компаніями, що працюють в морських портах України за 2020 рік, тис.тонн

Джерело: розроблено автором на основі [26]

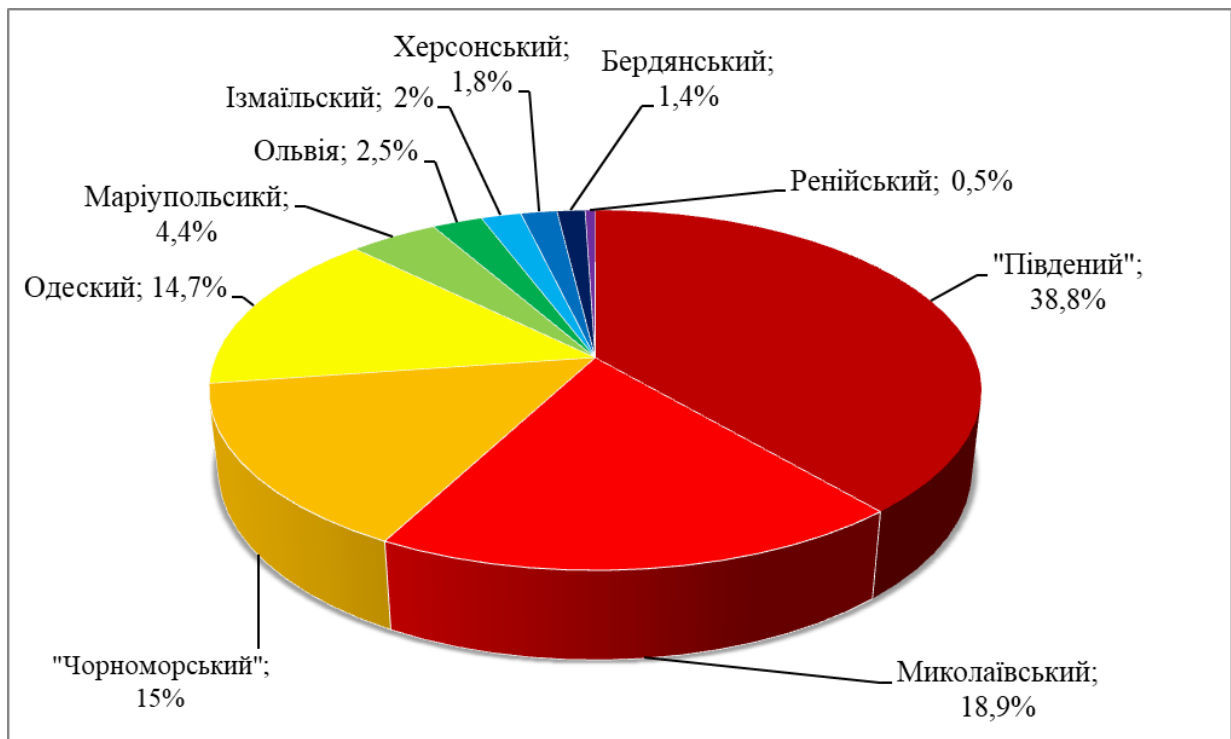


Рис. 2.6. Частка портів у загальному вантажопотоці морських портів України у 2020 році

Джерело: розроблено автором на основі [26]

Всього, за даними АМПУ рис. 2.5 , у 2020 р. приватні стивідорні компанії перевалили на причалах АМПУ 62,7 млн тонн вантажів, що становить 102,9% від показників 2019 р., а державні стивідорні компанії на причалах АМПУ перевалили 34,95 млн тонн (99,2%). На власних причалах українські стивідорні компанії (і державні, і приватні) перевалили 61,4 млн тонн вантажів (96,1%).

До найбільших державних стивідорних компаній у 2020 р. увійшли:

- ДП “МТП Південний”;
- ДП “МТП Чорноморськ”;
- ДП “Маріупольський МТП”;
- ДП “СК Ольвія”.
- ДП “Ізмаїльський МТП”.

У портовій галузі спостерігається тенденція зростання приватного сектору в перевалці вантажів і поступового зниження частки державних стивідорів, що входять до структури управління Мінінфраструктури. Управління державними компаніями досить забюрократизоване, їм не вистачає гнучкості, повноважень і мотивації приватних стивідорів, тому за останні п’ять років частка державних стивідорів у загальному вантажообігу скоротилася на 17%. Сьогодні вона становить 22%, або 34,95 млн тонн.

Ще за підсумками 9 місяців зростання вантажообігу було на рівні 3,7% до 2019 року. І лише у грудні 2020 року перевалка стала скорочуватися, що й вплинуло на падіння обсягу вантажообігу загалом. У результаті за підсумками 2020 року, за статистичними даними АМПУ, морські порти України скоротили перевалку вантажів на 0,5%, до 159,1 млн тонн.

Не вистачило менше мільйона тонн (лише 876 тис. тонн), щоб повторити рекорд 2019 року, коли позначка перевалки в портах за всю історію існування незалежної України сягнула 160 млн тонн. Нагадаю, що перший рекордний показник вантажообігу в портах був у 2008 році - 152,9 млн тонн (без урахування кримських портів).

Основними вантажами в українських портах залишаються хлібні та руди, на долю яких припадає близько 60% усього вантажообігу. На чорні метали

припадає 10,5%, на контейнери-8%, рослинне масло-3,9% загального обсягу вантажів. Усього перша п'ятірка вантажів забезпечує 80,5% всього вантажопотоку у національних портах. Найбільший приріст показали руда, чорні метали та нафта. Максимальний приріст обсягів у руди – на 7 млн тонн. Перевалка чорних металів зросла на 1,3 млн тонн, нафти на 1,2 млн тонн. Контейнерні перевезення наростили обсяг і другий рік утримують мільйонну позначку – 1,05 млн TEU (+4,2%).

Якщо раніше хлібні вантажі є основним драйвером зростання вантажообігу то в 2020 році їх обсяги скоротилися на 6,5 млн тонн порівняно з 2019 роком, що суттєво вплинуло на весь вантажообіг. Зниження постачання хлібних вантажів було спричинене передусім погодними умовами, які призвели до того, що врожай зернових у 2020 році став найнижчим за останні три роки.

Морські порти України у 2020 році скоротили кількість оброблених судів порівняно з 2019 роком на 8,4%, або на 999 судів, до 10851. Зокрема, Ізмаїльський порт обробив 2607 судів, Миколаївський-1731, «Чорноморськ»-1622, Одеський-1385. «Південний»-1214. Херсонський 659. Маріупольський – 607, Ренійський – 409, Бердянський-301, СК«Ольвія»-270, Білгород-Дністровський- 29, Усть-Дунайський - 15, Скадовський-2.

Найбільший і наглибоководніший порт України – «Південний» – забезпечує перевалку третини всіх вантажів, що проходять через національні порти, побив черговий свій рекорд – перевантажив 61,665 млн тонн, +14,5% до минулого року (з урахуванням групи ТІС). На сьогодні «Південний» – єдиний порт у Чорноморсько-Азовському басейні, який здатен приймати судна вантажопідйомністю понад 200 тис. тонн і максимальною осадкою 18,5 м. Основу вантажопотоку порту формують руда (35,626 млн тонн, + 32,9%), хлібні вантажі (9,046 млн тонн, –17,7%), а також різні хімічні вантажі та мінеральні добрива (4,275 млн тонн +24,2%) і єдиний показник який зменшився -вугілля (3,912 млн тонн, –9,2%). Ще у перше за 8 років у порту «Південний» відновилися регулярні перевалки нафти. Усього за рік було опрацьовано 11 танкерів дедвейтом більше ніж 100 тис. тонн, та загальним об'ємом 982,16 тис.

тонн. нафти. Найбільші стивідорні компанії в акваторії порту «Південний», як і в цілому в Україні, – це «ТІС» (31,060 млн тонн, + 6,8%) і ДП «МТП «Південний» (18,803 млн тонн, +24%), а також ЧАО «ОПЗ» (3,486 млн тонн +20,1%) .

Другий за обсягами вантажообігу в Україні – Миколаївський порт (30,135 млн тонн, -0,9%). Він спеціалізується на перевалці хлібних вантажів (13,237 млн тонн, -18,6%). Питома вага хлібних вантажів у загальному вантажообігу порту зросла до 44%. У минулому році порт скоротив перевалку на 3,3 млн тонн. Збільшилася перевалка чорних металів (3,199 млн тонн, +3,9%) і рослинної олії (3,066 млн тонн, + 24,9%). Обсяги перевалки руди залишилися майже на рівні попереднього року (4,993 млн тонн, +1,7%). Провідні стивідорні компанії, що займаються перевалкою в акваторії Миколаївського порту, – «Ніка-Терра» (7,340 млн тонн -15,3 %), Миколаївський глиноземний завод (5,009 млн тонн, -0,8%) і «ДССК» (3,259 млн тонн, -21,1%). У Миколаївському порту працює найбільша кількість стивідорних приватних підприємств, які займаються перевантаженням вантажу – 23 портові оператори.

“Один із найбільших в Україні Одеський порт скоротив вантажообіг на 10,1%, до 21,698 млн тонн. Падіння обсягів відбулося в основному через скорочення перевалки чорних металів (3,969 млн тонн, –23,2%), хлібних вантажів (6,891 млн тонн, –0,9%), нафти і нафтопродуктів (1,033 млн тонн, – 44%). В Одеському порту домінують контейнерні вантажі (7,543 млн тонн, +8,2%). Вони становлять 35% загального вантажообігу порту. З 15 стивідорних компаній порту лідирують такі: ДП «КТО» (4,598 млн тонн, +13,4%), «Бруклін-Київ Порт» (3,071 млн тонн, +5,1%) і «Бруклін-Київ» (2,408 млн тонн, –37,9%)” [28].

Порт “Чорноморськ” наростив обсяг переробки вантажів на 25%, або на 4,31 млн тонн. Основну надбавку дали контейнерні вантажі. Тут теж є нюанси зі статистикою: з початку року АМПУ почала включати переробку вантажів Чорноморського рибного порту до звітних даних порту “Чорноморськ”, що дало додатково 3,655 млн тонн. Основні вантажі, з якими працює порт, – хлібні

(9,219 млн тонн, +13,5%), руда (1,912 млн тонн, +79,4%) і автомобілі (1,831 млн тонн, +51,5%). Серед 11 стивідорних компаній порту лідирують: ДП «МТП «Чорноморськ»» (6,849 млн тонн, -3,6%), «Трансбалктермінал» (4,103 млн тонн, +11,2%), «Іллічівський зерновий термінал» (3,420 млн тонн, +1,9%).

Основним напрямком перевалки вантажів в українських портах залишається експорт національної продукції. У загальній структурі перевалки його частка становить 77,3%. На відміну від 2017 р., коли відбувалося падіння експортних потоків, за підсумками минулого року експорт збільшився на 1,7%, до 123 млн тонн.

На експорт ідуть в основному вантажі з низькою доданою вартістю: зерно, руда, чорні метали. Рушійною силою збільшення експорту стала руда, об'єми якої виросли на третину. В структурі по видам вантажу переважають суховантаж та сипучі на долю яких припадає 70,8% від загального вантажообігу.

Що стосується зустрічного потоку імпорتنих вантажів, то темпи зростання перевалки імпорту сповільнилися, - 8,4 %. Український імпорнт більше ніж наполовину (51,7 %) складається з продукції гірничопромислового комплексу та контейнерного вантажу. Усього в портах переробили 23,67 млн тонн імпорتنих вантажів. На скорочення імпорتنих показників значною мірою вплинуло введення урядом України податку на імпорнт вугілля з Росії с 1 травня 2020 року у розмірі 65% .

Також відбулося скорочення транзиту, через падіння об'ємів транзитної російської руди на 3,267 млн тонн або на 26,6%. Так загальний транзит складає 10,057 млн тонн, що означає відбулося зменшення на 8.8% Ще скоротилися об'єми транзиту металопродукції, яка с Білоруського металургійного заводу йшла через українські порти до країн Європейського союзу, Ізраїлю та Туреччини.

У 2020 році через порти України відновилися регулярні перевантаження транзитної нафти з Азербайджану на Мозирський нафтоперероблюючий завод

у Білорусь по нафтопроводам «Одеса – Броди» и однією з двох гілок магістрального нафтопроводу «Дружба».

Каботажні перевезення займають найменшу частку у загальному вантажообігу портів- всього 1,5%. Зростання каботажних перевезень відбулося в основному за рахунок вантажопотоку чорних металів, що виріс майже втричі, в 2,5 рази-об'єму рослинних масел, і майже в 10 раз-вугільного потоку. Водночас, значно скоротилася перевалка зернових вантажів.

За даними Адміністрації морських портів України (АМПУ), зі 159,1 млн тонн вантажів, перероблених в українських портах у 2020 році, 128,1 млн тонн припадає на перевалку п'яти вантажів; хлібні, руда, чорні метали, контейнери та олія. Частка п'яти вантажів у загальному вантажообігу українських портів продовжує зростати. За підсумками 2020 року, вона досягла 80,5%.

До провідної п'ятірки не увійшло вугілля, яке було одним із ключових вантажів, що переробляються в портах протягом усього періоду незалежності України. Ще в 2010 році обсяг вугільного потоку становив 12,3 млн тонн (Зкспорт - 5 млн тонн, транзит - 6,8 млн тонн, імпорт -0,5 млн). Але з початком російської агресії у 2014 році та втратою частини територій Донецької та Луганської областей українське вугілля виявилось за іншою лінією фронту. У результаті за підсумками 2020 року експорт вугілля з України припинився, потік російського транзитного вугілля скоротився до 188 тис. тонн. Обсяги імпорту скоротилися на третину порівняно з 2019 роком, до 4,6 млн тонн. Україна з експортера вугілля перетворилася на імпортера, який купує вугілля для забезпечення потреб металургійної та енергетичної промисловості.

Національна система морського транспорту України складається з низки сервісних компаній, які забезпечують якісне та ефективне обслуговування морських суден, забезпечуючи ефективну міжнародну торгівлю. Особливий акцент слід зробити на діяльності вантажних компаній, що займаються обробкою експортних, імпортних та транзитних вантажів у національних портах.

За даними Огляду морського транспорту 2020 Україна посідає 7 місце у світі за обсягом експорту руди (табл. 2.4). Її частка становить 1,5%, або 63,2 млн тонн у 2019 році. Основні країни-отримувачі руди, що переробляється ДП «МТК «Южний», показані на рисунку 2.7.

Таблиця 2.4.

Світові експортери та імпортери руди за 2019 рік (у відсотках)

Експортери руди		Імпортери руди	
Австралія	57	Китай	72
Бразилія	21	Японія	8
ПАР	5	ЄС	7
Канада	4	Республіка Корея	5
Індія	3	Інші	8
Росія	2		
Україна	1,5		
Інші	6,5		

Джерело: розроблено автором на основі [27]

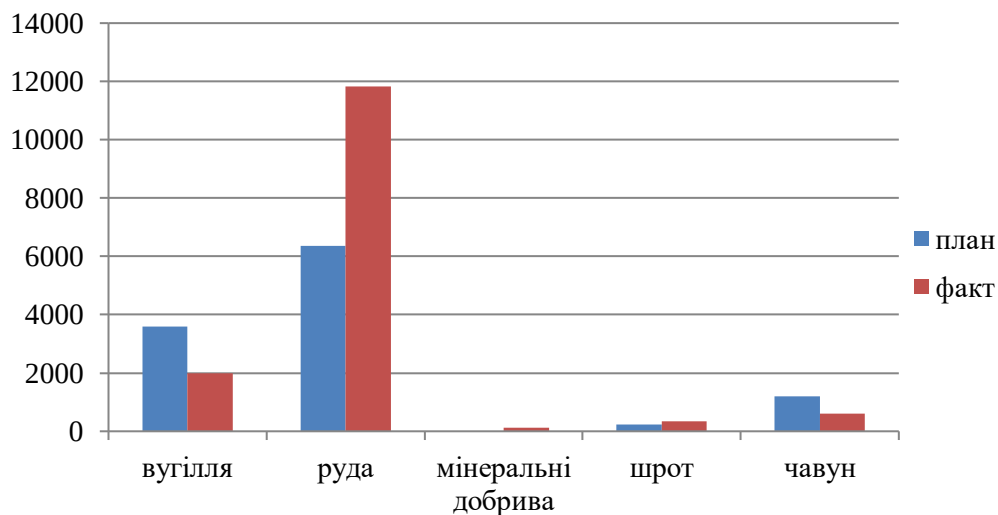


Рис. 2.7. Вантажопереробка деяких вантажів ДП «МТП «Южний» за 2019 рік,
тис. тонн

Джерело: розроблено автором на основі [27]

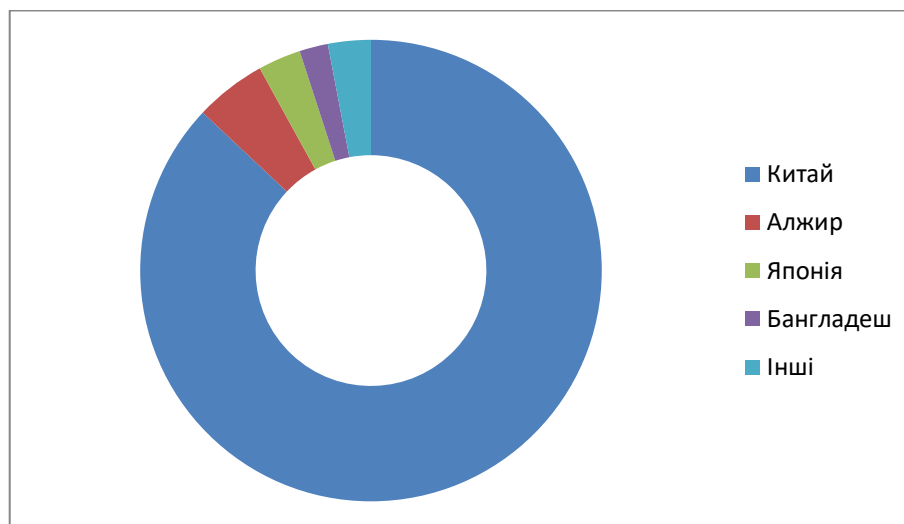


Рис. 2.8. Структура країн-одержувачів залізорудної сировини, перевантаженої ДП «МТП «Южний» у 2019 році

Джерело: розроблено автором на основі [28]

Основним споживачем українських залізорудної сировини залишається Китай. Його частка у структурі національного експорту за рік досягла 87%.

На основі всіх представлених аналітичних даних було прийнято рішення проаналізувати особливості переробки залізної руди. Головним і незмінним державним менеджером з переробки цього виду вантажів є Державна компанія «Морський торговий порт Южний». Загалом компанія посідає 2 місце в номінації «Абсолютне зростання – 2020» за версією журналу «Порти України» серед портових операторів за збільшення вантажопотоку у 2020 році. Тому було вирішено проаналізувати конкурентоспроможність цього державного вантажного судна та особливості переробки залізної руди.

ДП «МТП «Южний» – державне стивідорне підприємство, лідер з обробки вантажів в Україні. Компанія розташована на північно-західному узбережжі Чорного моря, в акваторії незамерзаючого Мале Адалицького лиману та найглибшого порту України. Оператор обробляє близько 13 млн тонн наливних і генеральних вантажів на рік.

Динаміку перевалки ДП «МТП «Южний» залізорудної сировини за напрямками транспортування у 2014-2019 роках у відсотковому відношенні представлено на рис.2.10, а в тонах на рис. 2.11.

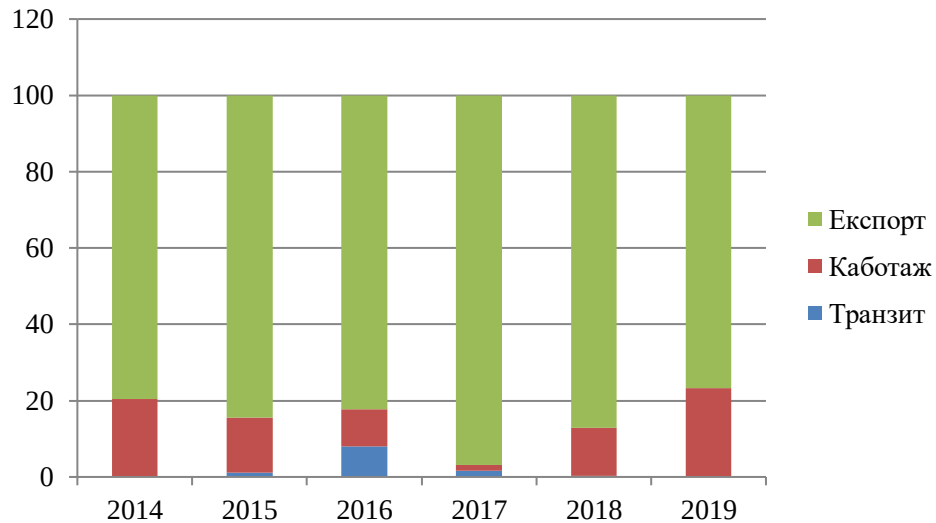


Рис. 2.9. Динаміка перевалки ДП «МТП «Южний» залізорудної сировини за напрямками транспортування у 2014-2019 рр. у %

Джерело: розроблено автором на основі [28]

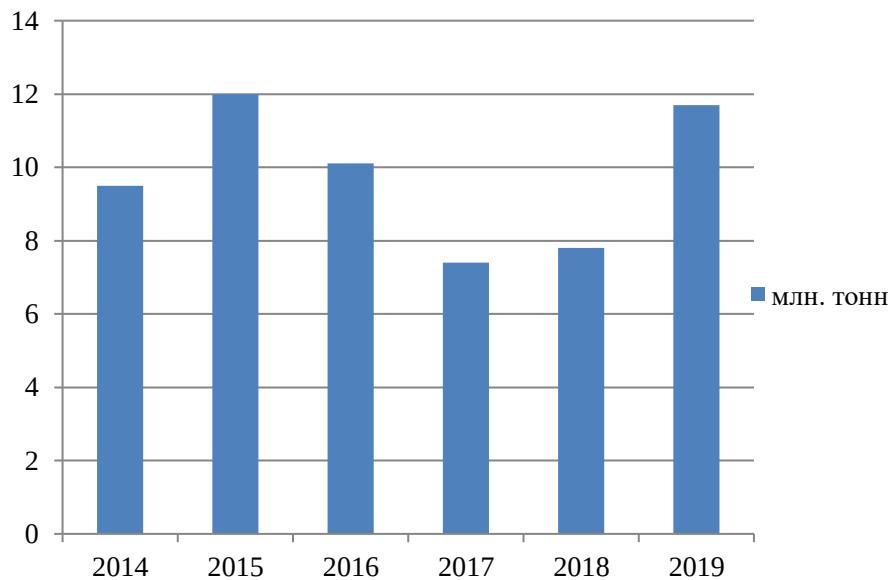


Рис. 2.10. Динаміка перевалки ДП «МТП «Южний» залізорудної сировини у 2014-2019 рр., млн.. тонн

Джерело: розроблено автором на основі [28]

За 2020 рік обсяги переробки транзитних вантажів зменшилися відносно факту минулого року на 1 111,5 тис. тонн, або на 39,8%. Доля транзиту у загальному обсязі вантажообігу за звітний рік склала 8,9%, що на 9,5 пунктів менше рівня 2019 року [27].

Доля імпорتنих вантажів в загальному обсязі перевалки вантажів ДП «МТП «Южний» за звітний рік зменшилась на 4,2 пунктів відносно минулого року та склала 12%, обсяги переробки імпорتنих вантажів зменшилися відносно факту за 2019 рік на 8,2%.

За 2020 рік було оброблено 334 тис. тонн каботажного вантажу, доля якого в загальному обсязі вантажопереробки склала лише 1,8%, а також 257010 залізничних вагонів, що складає 118,8% до факту 2019 року, що пояснюється збільшенням обсягу перевалки вантажів. Затримки обробки вагонів з вини підприємства не було.

За звітний рік ДП «МТП «Южний» оброблено 330 суден у 2020 році, що на 87 суден більше (135,8%), ніж минулого року. Кількість вантажу на одне судно зменшилася на 8,6% відносно 2019 року та склала 57,0 тис. тонн, що пояснюється збільшенням питомої ваги малотоннажних суден відносно минулого року. Зберігання вантажів здійснюється на відкритих та критих складських площах. Обсяг вантажів, які пройшли через склад за 2020 рік склав 17 715,4 тис. тонн.

2.3. Основні напрями формування конкурентних переваг стивідорних підприємств України

Нині морські порти є складними транспортними вузлами, які надають спеціалізовані послуги, а саме перевалку вантажів між різними видами транспорту, відіграючи таким чином ключову роль у міжнародній морській транспортній системі.

Паралельно з морськими портами створюються спеціальні економічні зони, що важливо для національних економік.

Усе це обумовлює необхідність визначення правової системи та статусу морських портів та способу їх регулювання на міжнародному рівні.

Існують три форми організації портової діяльності:

- Порт-землевласник.
- Порт – постачальник обладнання.
- Порт-оператор.

Кожна форма має свої повноваження портових органів, а саме:

- Порт-землевласник – володіння та обслуговування портової території.
- Порт – постачальник обладнання – володіння й обслуговування портової території, перевантажувального обладнання та складських приміщень.
- Порт-оператор – володіння й обслуговування портової території, перевантажувального обладнання та складських приміщень, а також виконання перевантажувальних робіт.

Форма співробітництва з “приватним капіталом” для кожної форми така:

- Порт-землевласник – оренда та концесія.
- Порт – постачальник обладнання – оренда.
- Порт-оператор – договір про співробітництво.

Правова система морських портів визначається національним законодавством кожної країни. Таким чином, заходячи в порт, іноземне судно повинно відповідати правилам, встановленим національним законодавством країни, до якої належить порт. Держави мають право забезпечувати дотримання та контролювати виконання національних правил і міжнародних стандартів у сфері міжнародних морських перевезень. До методів міжнародного регулювання морських портів належать, зокрема, міжнародне морське право та конвенції, схвалені міжнародними організаціями, такими як Міжнародна морська організація (ІМО) та Міжнародна організація праці (МОП).

Крім того, щоб зрозуміти, як можна розвивати транспортну сферу, в тому числі морський транспорт, у найближче десятиліття, Міністерство

інфраструктури України разом з європейськими експертами розробило Національну транспортну стратегію до 2030 року – «За кермом Україною».

Зокрема, у стратегії зазначено, що транспортний сектор України має розвинути розгалужену мережу залізниць, автомагістралі, морські порти та річкові термінали. Так, у Чорноморському та Азовському басейнах та в дельті Дунаю є 13 морських портів із загальною потужністю перевалки вантажів близько 230 млн. тонн на рік. В Україні 1569,4 км судноплавних водних шляхів, розвинена поромна мережа та морські контейнерні лінії зв'язують Україну з країнами-партнерами Чорноморського регіону.

Проте сучасний стан транспортної галузі не в повній мірі відповідає вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного процесу України та інтеграції національної транспортної мережі до трансєвропейської транспортної мережі. З метою реалізації Стратегії будуть вирішуватись завдання за такими пріоритетними напрямками:

- конкурентоспроможна та ефективна транспортна система;
- інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти;
- безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт;
- безперешкодна мобільність і міжрегіональна інтеграція.

Пояснюючи перший пріоритет Стратегії, зазначається, що Україна посідає 85 місце у світі за конкурентоспроможністю та 66 місце за показником ефективності логістики. Аналіз українського товарного ринку показує, що близько 40% загальної собівартості продукції становлять витрати на транспортування. Вирішення цих проблем потребує, перш за все, координації розвитку портової інфраструктури (залізниць, автомобільні дороги) та портових потужностей, а також спрощення портових формальностей.

Очікуваними результатами має бути приєднання України до морського “блакитного поясу” навколо Європи, забезпечення спостереження за суднами та вантажами й створення відповідних портових потужностей (“блакитні

смуги”); входження морських портів України до Топ-100 найбільших контейнерних портів світу; покращення судноплавних характеристик та збільшення обсягів перевезень з використанням внутрішніх водних шляхів у 5 разів; створення на основі державно-приватного партнерства міжнародної кооперації, компаній – операторів перевезень, зацікавлених у збільшенні обсягів та ефективності перевезень на відповідних сегментах ринку.

Перелік завдань, які необхідно вирішити у другій пріоритетній сфері стратегії, включає:

- заохочення оновлення флоту та підтримки довгострокових інвестицій у судноремонт і суднобудування;
- створення на законодавчому рівні умов для розвитку морських комерційних портів, у тому числі їх водних і земельних ресурсів, переходу до європейської моделі управління «Порт -ленлорд»;
- спрощення формальностей та розвиток технологій обробки вантажів в українських логістичних терміналах і портах тощо.

В результаті вирішення цих завдань будуть реалізовані наступні проекти:

- модернізація інфраструктури річкового транспорту та інфраструктури глибоководних портів;
- ремонт судноплавних шлюзів на Дніпрі та проекти модернізації;
- Відродження морського та річкового транспортного флоту України.

У сфері водного транспорту вже втілюються в життя плани деяких програм та стратегічних ініціатив. в тому числі:

- збільшення потужності морських портів для обслуговування великотоннажних суден;
- підготовка нормативно-правової бази державно-приватного партнерства у сфері морського транспорту;
- оцінка реалізації пілотних проектів концесії портів в Ольвії та Херсоні;
- підготовка концесії для порту «Південного» і «Чорноморськ»;
- скорочення часу обробки вантажів у морських портах;

- запровадження принципів корпоративного управління та цільового фінансування тощо.

Форми фінансування морської та портової інфраструктури в різних країнах подано на рис. 2.11.

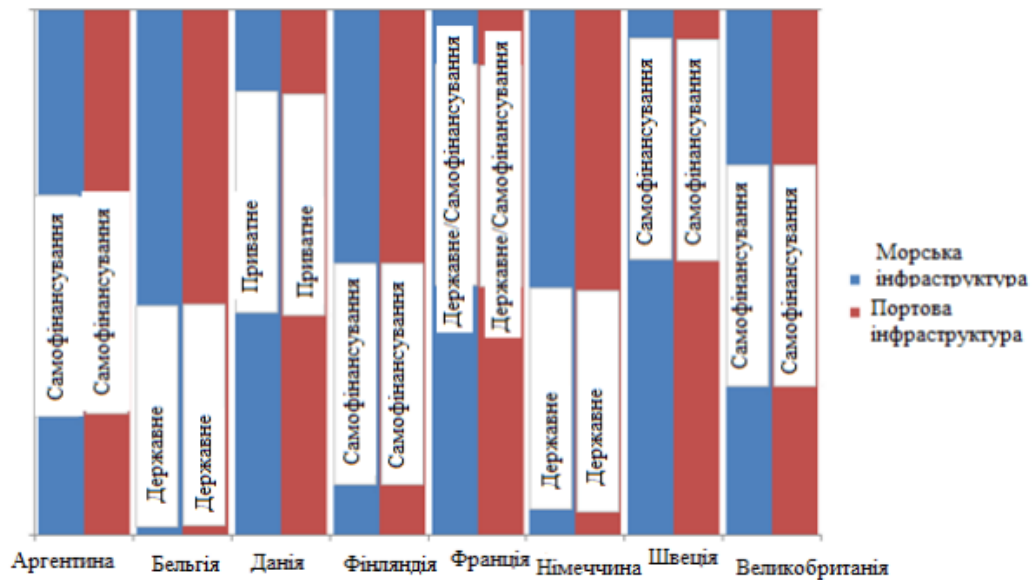


Рис. 2.11. Форми фінансування морської та портової інфраструктури країн світу
Джерело: розроблено автором на основі [29]

У світовій практиці існує кілька моделей фінансування портової інфраструктури:

- муніципальна модель організації портової інфраструктури; розроблена в країнах Північної Європи (Ньютерленд, Бельгія, Німеччина);
- державна модель, яку активно використовують у Південній Європі і в Південній Америці. У цьому випадку держава контролює й фінансує всі морські порти;
- приватна модель фінансування портової інфраструктури, прийнята у Великобританії, ця модель передбачає підтримку портів і портової інфраструктури за рахунок приватних інвесторів” [30].

Вантажно/розвантажувальні роботи в морському порту здійснюють портові оператори, оператори терміналів на підставі договорів перевалки або

інших договорів. Стивідорна компанія надає послуги вантажних операцій з вантажами, що перевозяться водним, залізничним, автомобільним і трубопровідним видами транспорту, а також з інших пов'язаних із цим робіт за замовленням замовника на підставі договорів відповідно до вимог чинного законодавства. Портові оператори, власники морських терміналів беруть участь у розробці плану локалізації та ліквідації аварій (катастроф), придбанні, утриманні обладнання, пристроїв і механізмів, відшкодуванні витрат на ліквідацію аварій на території та в акваторії порту.

Також одним з напрямів формування конкурентних переваг є зниження ризиків, вони залежно від роду діяльності портових операторів і терміналів виглядають так:

- ризики стивідора;
- ризики оператора складу;
- ризики оператора транспорту;
- ризики оператора майна.

Ризики відповідальності вантажника стосуються в першу чергу вантажно-розвантажувальних робіт та допоміжних послуг (прибирання вантажів, очищення вантажного трюму, закріплення вантажів на судах та інших транспортних засобах тощо). Оператор складу несе відповідальність за зберігання, належну доставку вантажів сторонніх виробників та додаткові послуги з сортування, ущільнення, очищення вантажів, очищення контейнерів/вагонів тощо.

“Як оператор транспорту термінал зазнає ризиків, пов'язаних з послугами залізничного депо на території терміналу й переміщенням вантажів іншими видами транспорту, у тому числі за межами терміналу. Як оператор майна термінал відповідає за утримання/обслуговування орендованого майна, забезпечення роботи комунікацій (електрика, водо-, теплопостачання тощо), а також стан причалів. Це лише основні напрями, з яких видно, що ризики в портових операторів є, і їх чимало. Побіжний аналіз української бази судових рішень свідчить, що претензій і суперечок, пов'язаних з перевалкою вантажів у

портах України, більше ніж достатньо. Причому є всі підстави вважати, що у зв'язку з реформою й зниженням ролі порту в господарської діяльності в галузі перевалки претензій не стане менше, а швидше навіть навпаки” [24].

Можна сказати, що головною метою державного регулювання діяльності морських торговельних портів України є захист інтересів та прав споживачів, які користуються вантажними послугами, створення можливостей для збільшення темпів зростання морських портів, заохочення інвестицій у цій сфері, покращення фінансового контролю морських портів та надання навантажувальних та інших портових послуг регулювання портових зборів і тарифів.

Світові тенденції розвитку сучасного морського транспорту мають значний вплив на розвиток національної економіки, оскільки вигідне географічне положення України на перетині основних транзитних і зовнішньоторговельних шляхів між країнами Східної Азії та Європи зумовлює необхідність розвитку транспортної інфраструктури.

Загалом Україна є державою зі значним транспортним потенціалом і вигідним геостратегічним і транзитним розташуванням. Тому набуття статусу морської держави є безперечною перевагою у підвищенні конкурентоспроможності України, її ролі у світовій торгівлі та в міжнародному поділі праці загалом.

Окрім розвитку під'їзних шляхів та ефективного використання наявних перевантажувальних потужностей, вирішується питання відновлення стратегічно важливої портової інфраструктури: портів, каналів, водної та громадської інфраструктури, зокрема внутрішніх портових доріг, кранових колій, залізниць, систем зв'язку.

Ці недоліки можна усунути, вирішивши такі проблеми:

- розширення та збільшення пропускної здатності судноплавних каналів;
- введення в експлуатацію нових та модернізованих перевантажувальних комплексів потужністю не менше 100 млн тонн на рік, що забезпечить загальну потужність морських портів близько 300 млн тонн;

- підвищення мінімального рівня ефективності перевантажувальних засобів у морських портах до 70%, що дозволить обробляти не менше 165 млн т вантажів на рік у короткостроковій перспективі;
- впровадження в морських портах інноваційної діяльності з використанням новітніх технологій, впровадження ресурсозберігаючих заходів, зменшення негативного впливу на навколишнє середовище (зелений порт);
- надання державних гарантій та захист прав інвесторів.

Механізм залучення інвестицій у галузь включає договори концесії, оренди, угоди про спільне підприємство та інші інвестиційні угоди, що укладаються у спеціальному порядку, встановленому законодавством України. Практика реалізації спільних державних та приватних інвесторів проектів будівництва та модернізації об'єктів портової інфраструктури поширюється і на короткострокову перспективу.

РОЗДІЛ 3

ОБґРУНТУВАННЯ ІНСТРУМЕНТАРІЮ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ СТИВІДОРНОГО БІЗНЕСУ

3.1. Оцінка конкурентного позиціонування Державного підприємства « Морський торговельний порт «Южний»»

На конкурентне позиціонування державного підприємства « Морський торговельний порт «Южний»», як і на будь-якого морського торговельного порту, впливає велика кількість параметрів, умов та факторів, але основні на мій погляд представлені на рис. 3.1.



Рис. 3.1. Параметри забезпечення конкурентної стійкості морського торгового підприємства

Джерело: розроблено автором

Аналіз впливу цих факторів дає можливість прогнозувати розвиток галузі, своєчасно реагувати на зміну рівня інфляції, безробіття, розвиток правової сфери регулювання.

Важливим для укріплення свого конкурентного позиціонування також є аналіз зовнішнього середовища. Він складається з аналізу загального та робочого середовища державного підприємства « Морський торговельний порт «Южний»» (далі - ДП «МТП «Южний») (рис. 3.2).

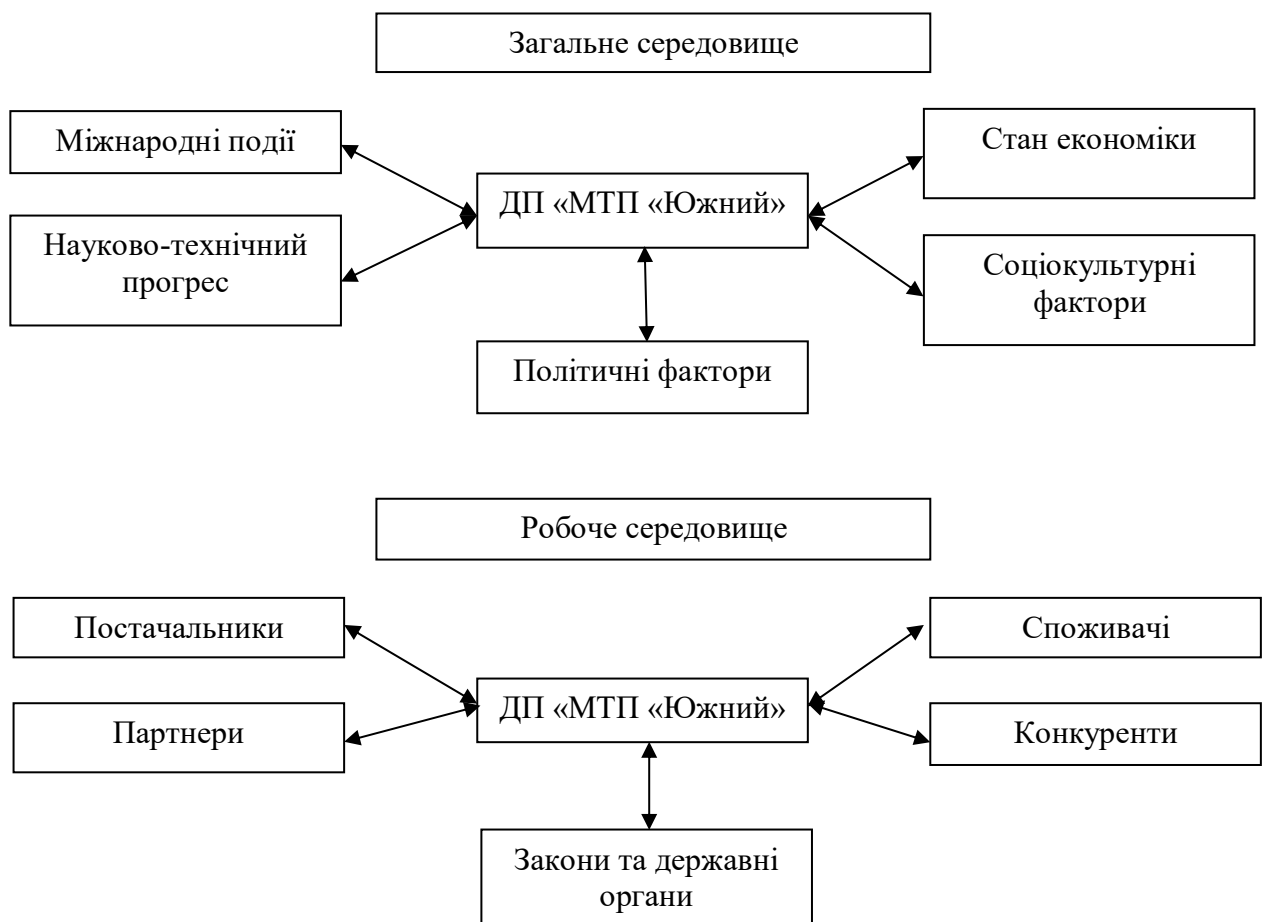


Рис. 3.2. Зовнішнє середовище ДП «МТП «Южний»

Джерело: розроблено автором на основі [27]

Стратегічним напрямом діяльності ДП «МТП «Южний» є інтенсивний розвиток на власних територіях, зокрема, будівництво нових виробничих потужностей як за рахунок власних коштів, так і з можливістю залучення коштів інвесторів.

Стратегічний напрямок розвитку ДП «МТП «Южний» транслюється в п'яти ключових стратегічних цілях:

- довести обсяг вантажопереробки у 2024 році до 20,0 млн тонн.
- забезпечити стійкі конкурентні переваги в обробці великотоннажних суден.
- підвищити ефективність діяльності ДП «МТП «Южний».
- підвищити продуктивність праці та зберегти робочі місця.
- вдосконалити заходи з розвитку та кіберзахисту критичної інформаційної інфраструктури інформаційно-телекомунікаційної системи ДП «МТП «Южний».

Для повного аналізу конкурентоспроможності ДП «МТП «Южний» також важливий SWOT-аналіз, тобто виявлення сильних, слабких сторін діяльності підприємства, його можливостей та загроз (табл. 3.1).

Таблиця 3.1.

SWOT-аналіз чинників конкурентоспроможності ДП «МТП «Южний»

Сильні сторони	Слабкі сторони
1. Найвигідніше та найперспективніше географічне положення. 2. Висока технічна озброєність. 3. Найглибші причали в Україні (до 18м). 4. Порт Південний – незамерзаючий порт. 5. Наявність великої кількості відритих складських площ. 6. Висока компетентність і кваліфікація в операційному та фінансовому менеджменті. 7. Гнучка система розрахунків з клієнтами. 8. Наявність системи, що дозволяє здійснювати відстеження вантажів на території підприємства. 9. Запровадження в дію систем управління якістю на відповідність вимогам ДСТУ ISO 9001. 10. Реалізація нових інвестиційних проектів.	1. Недостатнє використання портового маркетингу. 2. Обмежена власна територія для розвитку перевантажувальних потужностей. 3. Висока частка застарілого обладнання (ступінь зносу основних засобів близько 41%), застарілі технології. 4. Недостатньо розвинута транспортна інфраструктура, зокрема залізнична та автомобільна (під'їзні шляхи). 5. Уразливість від конкурентного натиску з боку національних та зарубіжних стивідорних компаній. 6. Дефіцит власних коштів для повномасштабної реалізації інвестиційних проектів. 7. Недостатній рівень захисту прав інвесторів.

Продовження табл. 3.2

Можливості	Загрози
1. Зростання перевезення вантажів у контейнерах. 2. Розвиток інноваційних технологій та змішаних (інтермодальних та мультимодальних перевезень). 3. Розвиток системи менеджмент, консультування та навчання персоналу. 4. Збереження існуючих та залучення нових вантажопотоків внаслідок реалізації інфраструктурних проектів (днопоглиблення). 5. Отримання додаткової вартості за рахунок створення виробничих кластерів. 6. Залучення приватних інвестицій в об'єкт інфраструктури державної форми власності на підставі договорів концесії, договорів про спільну діяльність, інших видів інвестиційних договорів. 7. Скорочення часу обробки вантажу за рахунок впровадження новітніх інформаційних технологій.	1. Відставання в розвитку матеріально-технічної бази. 2. Недосконалість економічного законодавства та нестабільність економічної ситуації, умов інвестування та використання прибутку. 3. Зміна потреб та вимог вантажовласників (посилення диференціація відправок, прагнення до підвищення ефективності перевезень, підвищення рівня безпеки і швидкості переробки вантажів та ін.). 4. Постійне зростання конкуренції. 5. Недостатній рівень зовнішніх інвестицій. 6. Зростання розмірних характеристик суден. 7. Нестабільність політичної ситуації.

Джерело: розроблено автором

Таким чином, стратегія розвитку ДП МТП «Южний» має бути спрямована насамперед на вирішення наступних задач: оптимізація структури управління; створення сучасної вантажної бази портів та портової інфраструктури; розвиток інвестиційно-інноваційної діяльності; залучення фінансових ресурсів; удосконалення тарифної політики; удосконалення системи митного контролю; підвищення ефективності функціонування портів; підвищення ролі соціальної складової у діяльності портів.

Для подальшого розгляду даного підприємства нам знадобляться основні виробничо-економічні показники діяльності за 2019 – 2020 рік, які є у вільному доступі, представлено у табл. 3.2.

Таблиця 3.2.

Основні виробничо-економічні показники діяльності ДП «МТП «Южний»

Показник	Один. виміру	2019 рік	2020 рік	% до 2019
Прибуток до оподаткування	тис. грн	74784	178980	239,3
Відсотки до сплати	тис. грн	25971	37830	145,7
Амортизація	тис. грн	345689	185660	53,7
Чистий дохід від реалізації продукції	тис. грн	2018196	2003740	99,3
Активи	тис. грн	3710198	3568060	96,2
Чистий фінансовий результат	тис. грн	48813	141150	289,2
Власний капітал	тис. грн	3331680	2777979	83,4
Матеріальні витрати	тис. грн	50243	48700	96,9
Витрати на оплату праці	тис. грн	472892	549620	116,2
Довгострокові зобов'язання і забезпечення	тис. грн	173 059	542 580	313,5
Поточні зобов'язання і забезпечення	тис. грн	205 459	247 501	120,5
Оборотні активи	тис. грн	1321233	1093742	82,8
Гроші та їх еквіваленти	тис. грн	725788	333865	46,0
Знос	тис. грн	620064	3246485	523,6
Первісна вартість	тис. грн	2691313	5419568	201,4
Основні засоби	тис. грн	2071249	2173083	104,9
Чистий прибуток	тис. грн	57200	41955	73,3

Джерело: розроблено автором на основі [27]

За даними таблиці 3.2 проведемо розрахунок показника ЕВІТА, він характеризує фінансовий стан компанії крім впливу ефекту структури капіталу:

$$\text{ЕВІТА} = \text{По} + \text{В} + \text{Ам}, \quad (3.1)$$

де По – прибуток підприємства до оподаткування;

В – відсотки до сплати;

Ам- амортизаційні відрахування.

$$\text{ЕВІТА}_{2019} = 74784 + 25971 + 345689 = 446444 \text{ тис. грн.}$$

$$\text{ЕВІТА}_{2020} = 178980 + 37830 + 185660 = 402470 \text{ тис. грн.}$$

Показники ЕВІТА за період 2019-2020 року мають позитивне значення, це означає що дане підприємство є прибутковим на операційному рівні, тобто має можливість для подальшого розвитку. Хоча даний показник зменшився на 9%, на це вплинуло значне зменшення амортизаційних відрахувань, компанія все одно має можливість для інвестування.

Також розрахуємо коефіцієнт відношення боргу до ЕВІТА, даний показник характеризує як легко підприємство виплатить борг:

$$\text{Квб} = (\text{ДЗ} + \text{ПЗ}) / \text{ЕВІТА}, \quad (3.2)$$

де ДЗ- довгострокові зобов'язання;

ПЗ – поточні або короткострокові зобов'язання.

$$\text{Квб}_{2019} = (173\,059 + 205\,459) / 446444 = 0,85$$

$$\text{Квб}_{2020} = (542\,580 + 247\,501) / 402470 = 1,9$$

Значення даного коефіцієнту має позитивну динаміку (31%), за рахунок збільшення довгострокових та поточних зобов'язань, знаходяться у межах

нормативного значення (<3), що свідчить про те, що ДП «МТП «Южний»» має можливість для залучення додаткових позикових коштів.

$$P_{\text{EBITDA}} = \text{EBITDA} / \text{Чдр}, \quad (3.3)$$

Де Чдр – чистий дохід від реалізації продукції.

$$P_{\text{EBITDA } 2019} = 446444 / 2018196 = 0,221$$

$$P_{\text{EBITDA } 2020} = 402470 / 2003740 = 0,201$$

Розрахунок даного показника дозволяє оцінити ефективність зусиль по скорочення витрат. Тобто за період 2019-2020 років відбулося збільшення операційних витрат на 9 %.

Державне підприємство «МТП «Южний»» використовує стратегію лідерства за витратами для досягнення лідируючих позицій на ринку портових послуг. Досягнення лідерства за витратами означає низькі витрати виробництва щодо конкурентів.

З метою укріплення своїх конкурентних позицій ДП «МТП «Южний»», відповідно до своїх стратегічних цілей, розробила план реалізації своїх інфраструктурних проектів, запланованих до реалізації у 2020-2024 роках. Основним стратегічним напрямом, відповідно до обраного виду вантажу, є здійснення реконструкції та модернізації вугільно-рудного комплексу та супутньої інфраструктури, що передбачено Стратегічним планом розвитку ДП «МТП «Южний»» на 2020-2024 роки.

Діючий вугільно-рудний комплекс ДП «МТП «Южний»» у складі комплексу вагоноперекидачів, конвеєрних ліній, пересипних і привідних станцій, двох стакерів та порталних кранів експлуатується з 1985 року в умовах щорічного зростання обсягу обробки вантажів. При проектній потужності 11,1 млн. тонн на рік фактично переробляється близько 15,0 млн. тонн вантажів на рік, що вимагає відповідних витрат не тільки на

експлуатаційне утримання, але й на реконструкцію і технічне переоснащення фізично та морально зношеного устаткування.

У 2020 році на модернізацію вугільно-рудного комплексу загалом було заплановано фінансування в обсязі 10 500,0 тис. грн, з них: модернізація приводів повороту стакеру № 2 – 3 500,0 тис. грн; модернізація приводів пересування КЛП-1 – 2 000,0 тис. грн; модернізація системи автоматики перевантажувального комплексу ВРР-2 – 5 000,0 тис. грн.

У 2021 році модернізацію вугільно-рудного комплексу заплановано профінансувати в обсязі 15 000,0 тис. грн, а саме: модернізацію приводу плавного пуску УПТФ-800М – 4 000,0 тис. грн; модернізацію кабельних барабанів стакерів №№ 1, 2 – 3 000,0 тис. грн; модернізацію аспіраційної системи ВРС-2 – 3 000,0 тис. грн; модернізацію автоматики перевантажувального комплексу ВРР-2 – 5 000,0 тис. грн.

У плані на 2022 рік на реконструкцію вугільно-рудного комплексу передбачено 15 000,0 тис. грн, у плані на 2023 рік – 10 000,0 тис. грн, а на 2024 рік – 11 400,0 тис. грн.

Також на 2020 рік була здійснена модернізація порталних кранів вартістю 9 000,0 тис. грн. У 2021 році модернізацію перевантажувального обладнання заплановано профінансувати в обсязі 79 500,0 тис. грн. Зокрема, передбачено модернізацію двох порталних кранів із заміною кабін та обладнання на суму 16 000,0 тис. грн, двох порталних кранів із заміною кабін, двигунів та встановленням частотного обладнання на суму 40 000,0 тис. грн, двох порталних кранів із заміною двох редукторів повороту та редуктора МЗВ на суму 13 500,0 тис. грн та порталного крану КПП 16-36-10,5 на суму 10 000,0 тис. грн.

У 2022 році модернізацію порталних кранів заплановано профінансувати в обсязі 40 700,0 тис. грн, у плані на 2023 рік на модернізацію перевантажувального обладнання передбачено 10 000,0 тис. грн і у плані на 2024 рік – 10 000,0 тис. грн.

Таким чином, загальні капітальні інвестиції, необхідні для реалізації вищенаведених завдань, складають 211 100 тис. грн.

З огляду на вищезазначене, для створення привабливих умов для вантажовласників та формування конкурентних переваг ДП «МТП «Южний» серед інших портових операторів Азово-Чорноморського басейну необхідна реалізація проектів з днопоглиблення морського підхідного каналу та внутрішніх водних підходів до причалів порту, будівництво нових перевантажувальних потужностей, заміна застарілого перевантажувального обладнання та технологій, реконструкція та модернізація існуючих потужностей.

3.2. Розрахунково-аналітичні методи оцінки фінансового стану підприємств стивідорного бізнесу

Розробка методів оцінки фінансового стану підприємств стивідорного бізнесу має важливе методологічне значення, оскільки необхідно майже щоденно знати їхнє фінансове становище і таким чином підтримувати його на належному рівні в умовах конкуренції на ринку. Оцінка фінансового стану портових підприємств також має важливе значення для отримання позик від комерційних банків. Зрозуміло, що ймовірність отримання ними кредитів при незадовільному стані фінансової сталості зводиться до нуля.

Досі залишаються дискусійними питання вибору методів оцінки фінансового становища підприємств портової діяльності. В основному це стосується вибору критеріїв аналізу фінансового стану підприємства, системи показників, що його характеризують, та методологічного підходу до визначення рівня фінансового стану.

Принципово така система може включати різні групи кількісних показників, що характеризують той або інший напрям у забезпеченні сталого розвитку підприємства. Загалом фінансовий стан підприємства оцінюють на

основі показників, які відображають фінансово-господарську діяльність підприємства, наявність, розміщення, використання та рух ресурсів підприємства.

Як відомо, основними напрямками аналізу фінансового стану фірм є: аналіз ліквідності підприємства; аналіз платоспроможності та фінансової стійкості компанії; аналіз ділової активності підприємства; аналіз рентабельності бізнесу. Характеристика підприємства за цими напрямками дає змогу оцінити його фінансовий стан як здатність фінансувати свою діяльність та ефективно використовувати свої фінансові ресурси.

Так у моїй роботі проаналізовано фінансовий стан на базі підприємства портової діяльності – державного підприємства “Морський торговельний порт Южний”. Для цього потрібно розрахувати показники за основними групами, тобто показники ліквідності та платоспроможності, фінансової стійкості, рентабельності, ділової активності. Інформаційною базою для розрахунку цих показників є основні форми фінансової звітності підприємства, а саме: бухгалтерський баланс і звіт про фінансові результати. Ліквідність компанії – це її здатність швидко реалізувати активи та залучити кошти для погашення короткострокових зобов’язань. Загалом, ефективність бізнесу залежить від того, наскільки швидко та ефективно бізнес реалізує ці процеси. Перелік та характеристику показників оцінки ліквідності наведено в табл. 3.3.

Таблиця 3.3.

Характеристика показників оцінки ліквідності підприємства

Назва показника	Формула розрахунку	Нормативне значення	Характеристика показника
Коефіцієнт поточної ліквідності	$K_p = OA / ПЗ$	>1	Характеризує здатність компанії забезпечити свої короткострокові зобов’язання за рахунок поточних активів
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	$K_{ал} = ГК / ПЗ$	$>0,2$	Дозволяє визначити частку короткострокових зобов’язань, що компанія може погасити за рахунок грошових коштів

Продовження таблиці 3.3.

Чистий оборотний капітал	Чок = ОА – ПЗ	>0	Перевищення оборотних активів над короткостроковими зобов'язаннями означає, що компанія не тільки може погасити свої короткострокові зобов'язання, а й має резерви для розширення діяльності
--------------------------	---------------	----	--

Умовні позначення: ОА – оборотні активи; З – запаси; ГК – грошові кошти та їх еквіваленти; ПЗ – поточні зобов'язання.

Джерело: розроблено автором на основі [31]

Розрахуємо показники ліквідності ДП «МТП Южний» за 2019 та 2020 рік у відповідності :

$$К_{П2019} = 1321233 / 205\,459 = 6,43$$

$$К_{П2020} = 1093742 / 247\,501 = 4,42$$

На основі отриманих даних можна зробити висновок, що коефіцієнт поточної ліквідності у досліджуваному періоді перевищує своє нормативне значення (>1), що може свідчити про достатність оборотних коштів для покриття поточних зобов'язань. Це означає, що дане підприємство має можливість своєчасно виконувати свої обов'язки по боргам. Але тенденція цього показника незадовільна – значення показника зменшилось на 31% і становить 4,42.

$$К_{ал2019} = 725788 / 205\,459 = 3,53$$

$$К_{ал2020} = 333865 / 247\,501 = 1,35$$

Коефіцієнт абсолютної ліквідності відповідає своєму нормативному значенню, проте відбулось зменшення даного показника на 51,81% , це означає,

що відбулося скорочення готівкових грошових коштів на підприємстві і зростання поточних зобов'язань.

$$\text{Чок}_{2019} = 1321233 - 205\,459 = 1\,115\,774 \text{ тис. грн.}$$

$$\text{Чок}_{2020} = 1093742 - 247\,501 = 846\,241 \text{ тис. грн.}$$

Даний показник за досліджуваний період є зі знаком «+», що говорить про те що державне підприємство «МТП Южний» в змозі розширювати свою діяльність без додаткового залучення позикових коштів, хоча за період чистий оборотний капітал зменшився на 24,1 %. Отримані дані внесемо у таблицю 3.4.

Таблиця 3.4.

Показники ліквідності ДП «МТП Южний» за 2019–2020 рр.

Показники	Рік		Темп приросту, %
	2019	2020	
Коефіцієнт поточної ліквідності	6,43	4,42	-31,27
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	3,53	1,35	-51,81
Чистий оборотний капітал, тис. грн.	1115774	846241	-24,15

Джерело: розроблено автором

Аналіз фінансової стабільності та платоспроможності компанії є дуже важливим кроком у аналізі фінансової ситуації. У довгостроковій перспективі фінансова стабільність характеризується відношенням власного капіталу до боргового. Під фінансовою стабільністю бізнесу ми також маємо на увазі забезпечення запасів і витрат джерелами фінансування для їх навчання.

Фінансова стійкість – це стан підприємства, коли обсяг його активів (активів) достатній для погашення його зобов'язань, тобто підприємство є платоспроможним. Іншими словами, фінансова стійкість бізнесу – це стан, в якому окупаються вкладені в бізнес ресурси, грошових надходжень від

керівництва та прибутку, отриманого за рахунок самофінансування, та незалежності бізнесу від зовнішньої діяльності. Фінансова стійкість визначається відношенням вартості оборотних матеріальних цінностей (запасів і витрат) до вартості власних і позикових коштів, необхідних для їх підготовки.

Для характеристики фінансової стійкості підприємства застосовують систему абсолютних та відносних показників. Найпоширенішими абсолютними показниками фінансової стійкості є достатність або невідповідність ресурсів (надлишок або дефіцит) для формування запасів і собівартості, тобто різниця між сумою ресурсів і сумою запасів і витрат (табл. 3.5.).

Таблиця 3.5.

Показники фінансової стійкості підприємств морського бізнесу

Назва показника	Формула розрахунку	Нормативні значення	Характеристика показника
Коефіцієнт фінансової стійкості	$K_{фс} = \frac{ВК}{(ДЗ+ПЗ)}$	>1	Характеризує співвідношення власних та позикових коштів і залежність підприємства від зовнішніх фінансових джерел
Коефіцієнт зносу основних засобів	$K_{зоз} = \frac{Зо}{Пв}$	$>0,5$	Характеризує ступінь зношеності основних засобів
Матеріаловіддача	$Mв = \frac{Чдр}{Мв}$	збільшення	Характеризує ефективність використаних предметів праці, тобто показує, скільки вироблено продукції з одиниці витрачених матеріальних ресурсів
Оплатовіддача	$Опв = \frac{Чдр}{Воп}$	збільшення	Показує величину результату, що припадає на одну гривню відрахувань на оплату праці, нарахованих протягом певного календарного періоду
Амортизовіддача	$Ав = \frac{Чдр}{Ам}$	збільшення	Показує величину результату, що припадає на одну гривню амортизаційних відрахувань, нарахованих протягом певного календарного періоду.
Фондовіддача	$Фо = \frac{ОЗ}{ВК}$	збільшення	Показує величину результату виробничо-господарської діяльності, що припадає на одну гривню вартості основних виробничих фондів

Умовні позначення: ВК – власний капітал; ДЗ- довгострокові зобов’язання; ПЗ – поточні або короткострокові зобов’язання; Зо – знос основних засобів; Чдр – чистий дохід від реалізації; Мв- матеріальні витрати; Пв – первісна вартість; Воп- вартість оплати праці; ОЗ – основні засоби.

Джерело: розроблено автором на основі [31]

На основі даних таблиці розрахуємо коефіцієнт фінансової стійкості

$$K_{фс2019} = 3331680 / (173\,059 + 205\,459) = 8,8$$

$$K_{фс2020} = 2777979 / (542\,580 + 247\,501) = 3,52$$

На основі отриманих даних можна зробити висновок, що за рахунок зменшення основного капіталу та збільшення довгострокових зобов’язань відбулося зменшення коефіцієнта на 50% и він в 2020 році становить 3,52, проте і досі знаходиться у нормативному значенні.

$$K_{зо32019} = 620064 / 2691313 = 0,23$$

$$K_{зо32020} = 3246485 / 5419568 = 0,6$$

Коефіцієнт зносу основних засобів упродовж 2019-2020 рр. збільшився це є позитивною тенденцією для підприємства, оскільки відбулося зменшення показника зносу та збільшення первісної вартості капіталу. Так показник збільшився у 2,6 разів та перетнув нормативне значення, що свідчить про правильну політику підприємства у цьому питанні.

$$M_{в2019} = 2018196 / 50243 = 40,169$$

$$M_{в2020} = 2003740 / 48700 = 41,145$$

На кожну гривню витрачену на виробництво продукції, вона принесла у 2019 році 40,17 грн, а у 2020 – 41,14 грн., відбулося збільшення на 2,43% що

дозволяє зробити висновок о більш ефективному використані матеріальних ресурсів.

$$ОПВ_{2019} = 2018196 / 472892 = 4,27$$

$$ОПВ_{2020} = 2003740 / 549620 = 3,65$$

На кожную гривню витрачену на оплату праці , вона принесла у 2019 році 4,27 грн , а у 2020 – 3,65 грн. , відбулося зменшення на 14,5%. Падіння оплатавіддачі є наслідком падіння виробничості праці.

$$АВ_{2019} = 2018196 / 345689 = 5,84$$

$$АВ_{2020} = 2003740 / 185660 = 10,79$$

На кожную гривню амортизаційних відрахувань , вона принесла у 2019 році 5,84 грн. , а у 2020 – 10,79 грн. , відбулося збільшення на 84%.

$$ФО_{2019} = 2071249 / 3331680 = 0,62$$

$$ФО_{2020} = 2173083 / 2777979 = 0,78$$

На кожную гривню вартості основних виробничих фондів, вона принесла у 2019 році 0,62 грн. , а у 2020 – 0,78 грн. , відбулося збільшення на 25,8%. Показник має тенденцію до збільшення що означає правильну політику підприємства у цьому питанні.

Таблиця 3.6.

Показники фінансової стійкості ДП «МТП Южний» за 2019–2020 рр.

Назва показника	Рік		Темп приросту, %
	2019	2020	
Коефіцієнт фінансової стійкості	8,80	3,52	-50,05
Коефіцієнт зносу основних засобів	0,23	0,60	160,00

Продовження таблиці 3.6.

Матеріаловіддача	40,17	41,14	2,43
Оплатовіддача	4,27	3,65	-14,58
Амортизовіддача	5,84	10,79	84,86
Фондовіддача	0,62	0,78	25,83

Джерело: розроблено автором

При аналізі фінансової ситуації ключове значення має оцінка показників рентабельності, які означають на скільки прибутковою являється діяльності підприємства, активів та власного капіталу. Основні показники рентабельності представлені в таблиці. 3.7

Таблиця 3.7.

Показники рентабельності підприємств морського бізнесу

Назва показника	Формула розрахунку	Нормативне значення	Характеристика показника
Коефіцієнт рентабельності активів	$R_a = \text{Чдр} / A$	>0, збільшення	Характеризує рівень прибутку, що формується всіма активами підприємства
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	$R_{vk} = \text{Чдр} / BK$	>0, збільшення	Характеризує рівень прибутковості власного капіталу
Коефіцієнт рентабельності діяльності	$R_d = \text{ЧП} / \text{Чдр}$	>0, збільшення	Характеризує ефективність господарської діяльності підприємства. Збільшення цього показника свідчить про зростання ефективності господарської діяльності підприємства

Джерело: розроблено автором на основі [31]

$$R_{a2019} = 2018196 / 3710198 = 0,544$$

$$R_{a2020} = 2003740 / 3568060 = 0,562$$

Це означає що у 2019 році 0,544 прибутку у гривнях приносить кожна гривня активів, якими володіє компанія, а у 2020 році – 0,562. Даний показник рентабельності збільшився на 3,24%.

$$P_{BK2019} = 2018196 / 3331680 = 0,606$$

$$P_{BK2020} = 2003740 / 2777979 = 0,721$$

Рентабельність власного капіталу за досліджуваний період збільшилась на 19,07%, хоча за статистичними даними нормативним є 10-12%, але для інфляційних економік як українська, показник повинен бути вище, що ми і бачимо.

$$P_{D2019} = 57200 / 2018196 = 0,028$$

$$P_{D2020} = 41955 / 2003740 = 0,021$$

Так як за досліджувальний період ми бачимо зменшення коефіцієнта на 26%, це означає що відбувається зменшення ефективності господарської діяльності підприємства.

Таблиця 3.8.

Показники рентабельності ДП «МТП Южний» за 2019–2020 рр.

Назва показника	Рік		Темп приросту
	2019	2020	
Коефіцієнт рентабельності активів	0,544	0,562	19,07
Коефіцієнт рентабельності власного капіталу	0,606	0,721	-9,20
Коефіцієнт рентабельності діяльності	0,028	0,021	-26,12

Джерело: розроблено автором

За результатами розрахунків можна зробити висновок що підприємство є фінансово стійким, усі показники знаходять у межах нормативного значення хоча деякі мають негативну динаміку, але потрібно зважати що це було в період кризи спричиненою пандемією коронавірусу.

3.3. Оцінка економічного ефекту капітальних вкладень морського транспортного підприємства

Розрахунок рівня інвестиційних можливостей і активності морського підприємства повинно бути оцінене на базі розрахунків збалансованості власних джерел капітальних вкладень і потреб з урахуванням доступності позикового капіталу [32].

Власні джерела фінансування:

- Фонд розвитку виробництва ($K_{фрп}$):

$$K_{фрп} = Q_i | p_i \cdot (1 - H_{дс}) - C_s | \cdot (1 - H_n) \cdot H_{фрп} \cdot a_{ti}, \quad (3.4)$$

де Q_i – обсяг вантажопереробки в базисному році розрахункового періоду, т;

p_i – ціна (акордна ставка) переробки 1 т прогнозних вантажопотоків, дол./т;

$H_{дс}$ – ставка податку на додану вартість;

C_s – собівартість переробки 1 т вантажу без урахування амортизаційних витрат, з урахуванням ресурсозберігаючих технологій, дол. / т;

H_n – ставка податку на прибуток, приймаємо відповідно до чинного законодавства;

$H_{фрп}$ – норматив формування фонду розвитку виробництва;

a_{ti} – коефіцієнт дисконтування грошових коштів з урахуванням фактора часу і рівня облікової ставки банку:

$$a_{ti} = (1 + E)^{-t}, \quad (3.5)$$

де E – норматив прояви фактора часу приймається в межах облікової ставки банку в межах від 10 – 15%;

t – фактор часу.

Розрахунок коефіцієнт дисконтування грошових коштів з урахуванням фактора часу t (розрахунковий період прийняти 5 років), рівня облікової ставки банку курсант повинен надати в таблиці.

Таблиця 3.9.

Розрахунок коефіцієнта дисконтування з урахуванням фактору часу та облікової ставки банку

Період	Порядок розрахунку	a_{ti}
1	$(1+0,12)^{-1}$	0,89
2	$(1+0,12)^{-2}$	0,79
3	$(1+0,12)^{-3}$	0,71
4	$(1+0,12)^{-4}$	0,64
5	$(1+0,12)^{-5}$	0,57
Разом		4,59

Джерело: розроблено автором

Звідси, ми можемо розрахувати фонд розвитку виробництва:

$$K_{\text{фрп}} = 11817700 \cdot (5,3 \cdot (1-0,2) - 2,8) \cdot (1-0,18) \cdot 0,75 \cdot 4,59 = 48\,037\,816 \$$$

- Фонд відшкодування ($K_{\text{фв}}$):

$$K_{\text{фв}} = \sum_{i=1}^t \frac{H_{\text{ар}}}{100} C_p (1 - H_{\text{уд}}) \cdot a_{ti}, \quad (3.6)$$

де $\overline{H_{\text{ар}}}$ – нормативи амортизаційних відрахувань на повне відновлення активної частини основного капіталу;

C_p – величина основного капіталу в базисному періоді;

$N_{y\pi}$ – норматив централізації амортизаційних відрахувань.

$$K_{фв} = 7,5/100 * (2173083000/29,1) * (1-0,1) * 4,59 = 23\,187\,019,64\$$$

Загальна потреба в інвестиційних ресурсах ($K_{\pi\pi}$):

$$K_{\pi\pi} = \sum_{i=1}^n \Delta Q \cdot K_{yj} + \sum_{j=1}^m Q_i \cdot K_{yз} (1 - \mu), \quad (3.7)$$

де ΔQ_i – обсяг збільшення вантажообігу стивідорного оператора, з урахуванням умов реалізації інвестиційного проекту, т;

K_{yi} – питомі (нормативні) капітальні вкладення технічного переозброєння підприємства морського транспорту з орієнтацією на нові технологічні процеси;

Q_j – обсяг виробничого потенціалу діючих перевантажувальних комплексів, який підлягає заміні за умовами зносу. Приймається на рівні середньозваженого зносу ($a = 0,44$) в ретроспективному періоді:

$$Q_j = C_p \cdot a \cdot \mu^1, \quad (3.8)$$

де a - коефіцієнт зносу; $=15\%$

μ^1 – продуктивність одиниці виробничих потужностей;

μ - приріст продуктивності нових технічних засобів придбаних на заміну вибулих за фактором морського зносу;

$$Q_j = 74676391,75 * 0,15 * 0,07 = 784102,1134$$

$K_{yз}$ – питомі капітальні вкладення на одиницю об'єму вантажопереробки існуючого варіанту техніко-економічного рівня.

$$K_{\text{пи}} = 2\,746\,148,33 * 30 + 784\,102,11 * 0,18 * (1 - 0,18) = 82\,500\,183,37\$$$

Потреба в позикових коштах ($K_{\text{пр}}$):

$$K_{\text{пр}} = K_{\text{пи}} - K_{\text{фрп}} - K_{\text{фв}} \quad (3.10)$$

$$K_{\text{пр}} = 82\,500\,183,37 - 48\,037\,816 - 23\,187\,019,64 = 11\,275\,347,73\$$$

Отже, було визначено рівень інвестиційних можливостей підприємства, де стало видно, що власні джерела фінансування складають 48 млн. \$ фонду розвитку та виробництва, та 23,2 млн. \$ фонду відшкодування, а також компанія не потребує залучення позикових коштів.

Розрахунок одиничних показників конкурентоспроможності:

- фактичний коефіцієнт конкурентоспроможності за інтенсивністю обробки тоннажу розраховується за формулою:

$$a_{\text{кс}}^1 = \frac{M_{\text{рас}}}{\bar{M}}, \quad (3.11)$$

де $M_{\text{рас}}$ - інтенсивність вантажних робіт розрахункового стивідорного оператора, т/доб.;

$\bar{M}$ – середньозважена інтенсивність обробки тоннажу підприємств - конкурентів (необхідно врахувати підприємства морського транспорту Чорноморського регіону), т/доб.

$$a_{\text{кс}}^1 = 28\,500 / 26\,600 = 1,07$$

- фактичний коефіцієнт конкурентоспроможності за рівнем розрахункового вантажообігу:

$$a_{\text{КС}}^2 = \frac{Q}{\sum_{i=1}^n Q_i}, \quad (3.12)$$

де Q – розрахунковий вантажообіг стивідорного оператора за базовий період;

$\sum_{i=1}^n Q_i$ – середньозважений вантажообіг портів конкурентів Чорноморського регіону.

$$a_{\text{КС}}^2 = 11\,000\,000 / 14\,950\,000 = 1,36$$

- фактичний коефіцієнт конкурентоспроможності за рівнем взаємодії з суміжними видами транспорту:

$$a_{\text{КС}}^3 = \frac{t_c}{t'_c}, \quad (3.13)$$

де t'_c – середньозважений час прибуття вантажів на термінали портів Чорноморського регіону, доб;

t_c - час перебування 1 т вантажу на термінал розрахункового стивідорного оператора, доб.

$$a_{\text{КС}}^3 = 5/7 = 0,71$$

Інтегральний рівень конкурентоспроможності розраховується за формулою:

$$a_{\text{КСИН}} = \sum_{i=1}^n \alpha_i \cdot a_{\text{КСИ}}, \quad (3.14)$$

де α_i – значимість i -го показника в долях одиниці, в залежності від ролі показника в формуванні ступеня конкурентоспроможності;

i_{on} – індекс зміни (впливу) проектного техніко-економічного рівня на базисні параметрів конкурентного рейтингу стивідорного оператора:

$$a_{\text{ксин}} = 1,07 * 0,1 + 1,36 * 0,6 + 0,71 * 0,3 = 1,135$$

$$a_{\text{ксин}}^{np} = l_{on} \sum a_i \cdot a_{kci}, \quad (3.15)$$

$$l_{on} = \frac{OK + \Delta K}{OK}, \quad (3.16)$$

де ОК – вартість основного капіталу в базисному періоді;

ΔK - додаткові чисті капітальні вкладення.

$$l_{on} = 74\,676\,391,75 + 7\,254\,295,53 / 74\,676\,391,75 = 1,097$$

$$a_{\text{ксин}}^{np} = 1,097 * 1,135 = 1,25$$

Тоді підвищення конкурентного рейтингу стивідорного оператора протягом розрахункового періоду в слідстві реалізації інвестиційного проекту, спрямованого на підвищення техніко-економічного рівня розраховується за формулою:

$$\bar{\gamma} = a_{\text{ксин}}^{np} - a_{\text{ксин}} \quad (3.17)$$

$$\gamma = 1,25 - 1,135 = 0,11$$

Отже, було оцінено конкурентоспроможність стивідорного оператора та новий рівень конкурентоспроможності з урахуванням проектного техніко-економічного рівня в зв'язку з реалізацією інвестиційного проекту, котрий склав 11%. Цей відсоток вказує на те, що ДП «МТП «Южний» має досить непогані перспективи підвищення конкурентного рейтингу в результаті реалізації обраного інвестиційного проекту.

Оцінку перспективного приросту вантажообігу з урахуванням умов реалізації інвестиційного проекту пропонується провести на основі методів:

- метод середньорічних темпів;
- метод конкурентоспроможності освоєння транзитних товарів;
- метод обліку природного приросту виробництва на основі прийнятого урядом програми.

- Метод середньорічних темпів:

$$\sum_{i=1}^n \Delta Q'_i = Q_B(1 \pm \Delta \chi)^t - Q_B, \quad (3.18)$$

де Q_B - обсяг вантажопереробки розрахункового вантажопотоку в базисному році розрахункового періоду;

t – ретроспективний період, приймаємо 6 років;

D_c - середньорічні темпи приросту обсягу переробки вантажів в ретро-перспективному періоді:

$$\Delta \chi = \sqrt[t]{\frac{Q_B}{Q_{q3}}} - 1, \quad (3.19)$$

де Q_{q3} – вантажообіг з урахуванням ретроспективного періоду.

$$\Delta \chi = \sqrt[6]{11\,817\,700/9587000} - 1 = 0,035$$

$$\Delta Q'_i = 11817700 * (1+0,035)^6 - 11817700 = 2746148,33 \text{ т}$$

- Метод конкурентоспроможності освоєння транзитних товарів:

$$\sum_{i=1}^n \Delta Q_i^n = (Q_{np} - Q_B) \frac{M_{on}}{\sum_{i=1}^n M_i} \cdot a_{kc}, \quad (3.20)$$

де $Q_{\text{пр}}$ – прогнозований обсяг перевезень з урахуванням реалізації інвестиційного проекту;

$M_{\text{оп}}$ – резерв пропускної здатності стивідорного оператора розрахункового вантажопотоку;

$\sum_{i=1}^n M_i$ – резерв пропускної здатності Чорноморського регіону розрахункового вантажопотоку;

$a_{\text{КС}}$ – інтегральний коефіцієнт конкурентоспроможності стивідорного оператора на ринку морської торгівлі.

$$\Delta Q'_i = (2825000 - 847500) * 1100000 / 9000000 * 1,135 = 2743231,94 \text{ т}$$

- Метод обліку природного приросту виробництва на основі прийнятого урядом програми:

$$\sum_{i=1}^n \Delta Q_i^m = B_{\text{ВВП}} \cdot (1 + \Delta \chi_{\text{в}})^t (1 - l_{\text{ун}})^{\frac{1}{\lambda}} \cdot \gamma - Q_{\text{БП}} \quad (3.21)$$

де $B_{\text{ВВП}}$ – валовий внутрішній продукт базового року;

$\Delta \chi_{\text{в}}$ – середньорічні темпи приросту валового внутрішнього продукту в розрахунковому періоді;

$i_{\text{ун}}$ – середньорічні темпи інфляції за програмою;

l – середньозважена вартість одиниці продукції до транспортування;

g – частка вантажопотоку, що проходить через термінали обраного стивідорного оператора,

$Q_{\text{БП}}$ – базисне завантаження терміналу обраного стивідорного оператора в базисному періоді.

$$\begin{aligned} \sum_{i=1}^n \Delta Q_i^m &= 136873307692,31 * (1 - 0,286)^6 * (1 - 0,092) * (1/200) * 0,309 - 11817700 = \\ &= 13116640,5 \text{ т} \end{aligned}$$

З урахуванням економічного розвитку країни, основних макроекономічних показників та реалізації інвестиційного проекту, було оцінено приріст вантажообігу декількома методами. В результаті розрахунків було обрано метод середньорічних темпів, бо даний приріст вантажообігу у 2746148,33 тонн є найреальнішим обсягом вантажопереробки.

В умовах реальної конкуренції портових потужностей на ринку транспортних послуг найважливішим для нормального їх завантаження потрібно враховувати параметри конкурентоспроможності. Їх можна розрахувати на базі якісних і кількісних показників, які відображають рейтинг підприємства щодо інших аналогічних підприємств. Рівень конкурентоспроможності морського транспортного підприємства залежить від техніко-економічного рівня обумовленого активністю інвестиційної діяльності.

Оцінка впливу нового способу обробки вантажних потоків на величину економічного ефекту за розрахунковий період здійснюється за формулою:

$$\mathcal{E}_{mч} = \sum_{tн}^{tк} D_t \cdot \alpha_{ti} - \sum_{tн}^{tк} C_t \cdot \alpha_{ti} + \Delta \mathcal{E}_{скт}, \quad (3.22)$$

де $\sum_{tн}^{tк} D_t$ - сумарні прямі результати нового способу обробки вантажних потоків за розрахунковий період:

$$\sum_{tн}^{tк} D_t = \Delta Q_i \cdot P_{сн}, \quad (3.23)$$

де Q_i – обсяг збільшення вантажообігу стивідорного оператора, з урахуванням умов реалізації інвестиційного проекту, т;

$P_{сн}$ - акордна ставка з супутніми зборами і тарифами.

$\sum_{tn}^{tk} C_t$ - сумарні поточні і одноразові витрати, пов'язані зі створенням і функціонуванням нового способу обробки вантажних потоків за розрахунковий період:

$$\sum_{tn}^{tk} C_t = \Delta Q_i \cdot S'_i, \quad (3.24)$$

де S'_i - середні витрати (собівартість) вантажних робіт з урахуванням супутніх витрат, але без амортизаційних відрахувань;

a_{ti} - коефіцієнт дисконтування грошових коштів для розрахункового періоду, приймаємо в межах 10 - 15%. Розрахунок коефіцієнта дисконтування грошових коштів наводимо в таблиці (таблиця 3.9.).

$$\mathcal{E}_{mч} = (2743231,94 \cdot 5) \cdot 4,59 - 7254295,533 \cdot 4,59 = 29\,726\,887,68$$

Було розраховано економічну ефективність капітальних вкладень та отримано прямий економічний результат діяльності ДП «МТП «Южний» з новим техніко-економічним рівнем склав 29,7 млн. \$, що є значним показником підвищення конкурентної стійкості компанії.

Таким чином можна зробити висновок про те, що ДП «МТП «Южний» є дійсно достойним конкурентом на ринку стивідорних послуг. Відповідно до здійснених розрахунків можна стверджувати про те, що реалізація даного інвестиційного проекту тільки підвищить його конкурентоспроможність.

ВИСНОВКИ

На сучасному етапі національна морська транспортна індустрія загалом характеризується низькими показниками розвитку, нестійкими позиціями на внутрішньому та зовнішньому ринках, високим рівнем тарифів, неефективними та ресурсо затратними технологіями. Основними наслідками такого стану речей вважається низька конкурентоспроможність переважної більшості морських підприємств та їхньої продукції.

З урахуванням численних факторів, що впливають на рівень тарифних та фрахтових ставок на ринку транспортних послуг і, насамперед, збалансованості попиту та пропозиції вони можуть розглядатися як критеріальне обмеження економічності технологічних процесів доставки вантажів та обробки тоннажу. Такі тарифи можна розглядати під час аналізу адекватності науково-технічного прогресу реальним умовам використання судів і вантажних терміналів. Ціни під час використання термінальних потужностей можуть встановлюватися за індексами зміни результатів оперування на фрахтовому ринку.

Оптимізація підприємницького ефекту має досягатися за рахунок , по-перше, раціональності середніх витрат експлуатації техніки щодо транспортних тарифів, і, по-друге, оптимальної граничної капіталомісткості позатранспортного оновлення провізної спроможності.

Світові тенденції розвитку сучасного морського транспорту мають значний вплив на розвиток національної економіки, оскільки вигідне географічне положення України на перетині основних транзитних і зовнішньоторговельних шляхів між країнами Східної Азії та Європи зумовлює необхідність розвитку транспортної інфраструктури.

Загалом Україна є державою зі значним транспортним потенціалом і вигідним геостратегічним і транзитним розташуванням. Тому набуття статусу морської держави є безперечною перевагою у підвищенні конкурентоспроможності України, її ролі у світовій торгівлі та в міжнародному поділі праці загалом.

Окрім розвитку під'їзних шляхів та ефективного використання наявних перевантажувальних потужностей, вирішується питання відновлення стратегічно важливої портової інфраструктури: портів, каналів, водної та громадської інфраструктури, зокрема внутрішніх портових доріг, кранових колій, залізниць, систем зв'язку.

Ці недоліки можна усунути, вирішивши такі проблеми:

- розширення та збільшення пропускної здатності судноплавних каналів;
- введення в експлуатацію нових та модернізованих перевантажувальних комплексів потужністю не менше 100 млн тонн на рік, що забезпечить загальну потужність морських портів близько 300 млн тонн;
- підвищення мінімального рівня ефективності перевантажувальних засобів у морських портах до 70%, що дозволить обробляти не менше 165 млн т вантажів на рік у короткостроковій перспективі;
- впровадження в морських портах інноваційної діяльності з використанням новітніх технологій, впровадження ресурсозберігаючих заходів, зменшення негативного впливу на навколишнє середовище (зелений порт);
- надання державних гарантій та захист прав інвесторів.

Стратегічним напрямом діяльності ДП «МТП «Южний» є інтенсивний розвиток на власних територіях, зокрема, будівництво нових виробничих потужностей як за рахунок власних коштів, так і з можливістю залучення коштів інвесторів.

Інвестиційний план ДП «МТП «Южний» на 2020-2024 роки сформовано на основі Стратегічного плану розвитку ДП «МТП «Южний» на 2020-2024 роки, а також аналізу технічного стану виробничих об'єктів та основних засобів.

На основі залученого інвестиційного проекту щодо реконструкції та модернізації вугільно-рудного комплексу та супутньої інфраструктури загальною вартістю 211 100 тис. грн були проведені розрахунки щодо аналізу конкурентоспроможності та стійкості стивідорного оператора, економічного ефекту від здійснення інвестиційного проекту.

Необхідність реалізації цих проектів зумовлена потребою зміцнення та розвитку конкурентних переваг серед державних і приватних операторів, а також метою зайняття лідируючих позицій підприємства у міжнародному сегменті ринку транспортних послуг

Було визначено рівень інвестиційних можливостей підприємства, де стало видно, що власні джерела фінансування складають 115 млн. \$ фонду розвитку та виробництва, та 20,3 млн. \$ фонду відшкодування, а також компанія потребує залучення позикових коштів.

З урахуванням економічного розвитку країни, основних макроекономічних показників та реалізації інвестиційного проекту, було оцінено приріст вантажообігу декількома методами. В результаті розрахунків було обрано метод середньорічних темпів, бо даний приріст вантажообігу у 2746148,33 тонн є найреальнішим обсягом вантажопереробки.

Також було оцінено конкурентоспроможність стивідорного оператора та новий рівень конкурентоспроможності з урахуванням проектного техніко-економічного рівня в зв'язку з реалізацією інвестиційного проекту, котрий склав 8%. Цей відсоток вказує на те, що ДП «МТП «Южний» має досить непогані перспективи підвищення конкурентного рейтингу в результаті реалізації обраного інвестиційного проекту.

Надалі було розраховано економічну ефективність капітальних вкладень та отримано прямий економічний результат діяльності ДП «МТП «Южний» з новим техніко-економічним рівнем склав 29,7 млн. \$, що є значним показником підвищення конкурентної стійкості компанії.

Таким чином можна зробити висновок про те, що ДП «МТП «Южний» є дійсно достойним конкурентом на ринку стивідорних послуг. Відповідно до здійснених розрахунків можна стверджувати про те, що реалізація даного інвестиційного проекту тільки підвищить його конкурентоспроможність.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Жамойда О. О. Концепція конкурентоспособности товару / О. О. Жамойда // Вісник економічної науки України. 2017. № 2(12). С. 41–45
2. Жовновач Р.І. Забезпечення конкурентного розвитку підприємств сільськогосподарського машинобудування на основі управління конкурентоспроможністю продукції/ Р.І. Жовновач// Теоретичні та практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності, 2015. Вип. 2 (12). Т. 2. С.168-177 URL: <http://journals.urau.ua/index.php/2225-6407/article/view/76087/71641>. (дата звернення: 16.10.2021)
3. Міусов М.В., Примачев Н. Т., Виников В. В., Винников С.В., Примачева Н. Н., Стратегія позиціонування національного морського транспорту в глобальному транспортному ринку. / За заг. ред. Н. Т. Примачев. Одеса: Афтограф, 2006. С.234
4. Управління зовнішньоекономічною діяльністю: навч. посібник / І. І. Дахно, Н. В. Альбіщенко, А. О. Жебровський та ін. Київ: Центр учбової літератури, 2007. С.328
5. Корнійко Я.Р. Еволюція формування мультимодальних транспортнологістичних центрів /Я.Р. Корнійко, С.М. Боняр //Інвестиції:практика та досвід. 2012. № 7. С. 71-72.с.
6. .Махуренко Г.С., Крук Ю.Ю. Прогноз попиту на стивідорні послуги в Україні/Г.С. Махуренко, Ю.Ю. Крук // Розвиток методів управління та господарювання. - No2 (63). -2018. -С.53-73.
7. Бодровцев Н.Ю. Систематизація факторів та показників оцінки конкурентоспроможності морських портів /Н.Ю. Бодровцева// Транспортний бізнес. No2. 2017. С.105-109.
8. Олефір І. М. Розвиток стивідорного бізнесу у морських торгових портах. Сучасні порти – проблеми та рішення: матеріали Перший Міжнар. наук.-практ. конф (Одеса, 15-16 лютого 2007 р.). Одеса, 2007. С. 15-17.

9. Ботнарюк М.В. Конкурентоспроможність портової послуги: соціальний аспект / М.В. Ботнарюк// Вісник Державного університету Морського та Річкового флоту імені адмірала С.О. Макарова. No1.2015. С.186-192.
10. Вербило О.М. Тенденції у логістиці, що впливають конкурентоспроможність портів/О.М. Вербило// Науково-аналітичний журнал «логістика та управління ланцюгами постачання».- 2012.- No4(51). URL: <http://lscm.ru/index.php/ru/po-godam/item/1146>.
11. Закон України «Про морські порти України» № 406-VII від 04.07.2013 / Верховна Рада України // Офіційний сайт. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/> (дата звернення: 16.10.2021).
12. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. URL: <https://mtu.gov.ua/files/202038.pdf> (дата звернення: 16.10.2021).
13. Подгайний О. Розвиток морських портів України на основі впровадження відокремлених портових управлінь. 2015. URL: Режим доступу:http://agrega.ua/wpcontent/uploads/2017/02/Brief_Landlord_Port_in_Ukraine_UA.pdf (дата звернення: 25.11.2021).
14. Махуренко Г. С., Чебанова Т. Е. О взаимодействии транспорта в морском порту. Развитие методов управления та господарювання на транспорті: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2017. Вип. № 1 (58). С. 5–16.
15. Дем'янченко О.Г. Функції та моделі управління сучасним портом. Економіка індустрії. № 3-4. (59-60). 2012. С. 258-267.
16. Мараусов Р. Е. Методичні засади стратегії розвитку морських торговельних портів у конкурентному середовищі : автореф. дис. канд. екон. наук : 08.07.04 / Меркт О. В. ; Київ. нац. авіац. ун-т. – К., 2002. – 16 с.
17. Дубовик Н. В. Оцінка конкурентоспроможності підприємств сервісної діяльності на морському транспорті / Н. В. Дубовик // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2012. – № 4 (41). – С. 166–185.

18. Review of maritime transport 2021. URL: http://www.unctad.org/en/docs/rmt2021_en.pdf (дата звернення: 16.10.2021).
19. <https://marine-trans.com.ua/uk/47-poleznaya-informatsiya/253-porty-mira.html>
20. <https://maritime-zone.com/news/view/shipping-industry-and-global-trade>
21. Олефір І. М. Концептуальні напрями розвитку сфери стивідорних послуг у морських торгових портах. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. пр. Одеса, 2003. № 15. С. 89-103.
22. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 № 176/95-ВР. URL: <http://zakon1.rada> (дата звернення: 16.10.2021).
23. Крисюк Л. М., Корецька О. В. Управління стійкістю розвитку малих і середніх підприємницьких структур портової діяльності. Молодий вчений. 2015. № 4 (19). С. 82–86.
24. Про морську політику України: розпорядження Кабінету міністрів України від 20.05.2009 № 545-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/> (дата звернення: 16.10.2021).
25. URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/analitika/analitika-2020/16763-vyshli-v-plyus-itogi-2018-goda-dlya-ukrainskikh-portov> (дата звернення: 16.10.2021).
26. *Підсумки роботи морських портів України в 2020 (2021). Порти України*
27. Звіт про управління за 2020 рік [Електронний ресурс]. – Електр. ст. – Режим доступу: <http://www.port-yuzhny.com.ua/doc/fin/ZvitUprav2020.pdf>.
28. Стратегічний план розвитку державного підприємства «Морський торговельний порт «Южний» на 2020-2024 роки [Електронний ресурс]. – Електр. ст. – Режим доступу: <http://www.port-yuzhny.com.ua/programma-razvitiya>.
29. .Shumlianska O. I., Krysyuk L. M., Chebanova T. E. Theoretical research of seaport's infrastructure development. Ефективна економіка.

Дніпропетровськ: ДДАЕУ, 2017. Вип. № 2. С. 55–71. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua> (дата звернення: 16.10.2021).

30. Trujillo L., Nombela G. Privatization and regulation of the seaport industry. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria Dpto. Analisis Economico Aplicado. [S. l., s.a.]. P. 35.

31. Олефір І. М. Формування ефективної системи організації стивідорного обслуговування. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. пр. Одеса, 2003. № 16. С. 113-131

32. Мезіна Л.В., Машканцева С. О. Управління конкурентоспроможністю морських транспортних підприємств : Методичні вказівки для виконання практичних робіт/ Укл. Л.В. Мезіна, С.О. Машканцева – Одеса: Національний університет «ОМА», 2019. – 25с.

33. Динаміка переробки контейнерів в морських портах України. URL: <http://uspa.gov.ua/golovna/362-ukrainskij/verkhne-menyu/pokazniki> (дата звернення: 16.10.2021).

АНОТАЦІЯ

Було проведено аналіз критеріальних показників, що обмежують конкурентний розвиток морського підприємства, це такі показники як інтенсивність обробки вантажних та транспортних потоків, якість та час доставки вантажів.

Проведено оцінку тенденцій позиціонування морських транспортних підприємств на ринку морської торгівлі. Проаналізовано особливості та перспективи розвитку стивідорного бізнесу.

Було оцінено основними чинниками, які обмежують розвиток портових операторів України ними є: концентрація ключових повноважень на верхніх рівнях системи управління портами; відсутність взаємодії портів та місцевих громад; перенасичення компетенцій Міністерства інфраструктури України; обмежений статус портової влади; централізована структура управління портами; нестача профільних кадрів.

Систематизовано параметри конкурентної стійкості підприємства морської транспортної індустрії. Проаналізовано основні напрями формування конкурентних переваг стивідорних підприємств.

Забезпечено оцінку фактичної конкурентоспроможності Державного підприємства « Морський торговельний порт «Южний»» і його нового рівня конкурентоспроможності з урахуванням проектного техніко-економічного рівня у зв'язку з реалізацією інвестиційного проекту.

Було розраховано економічну ефективність капітальних вкладень та отримано прямий економічний результат діяльності ДП «МТП «Южний» з новим техніко-економічним рівнем склав 29,7 млн. \$, що є значним показником підвищення конкурентної стійкості компанії.

Ключові слова: конкурентоспроможність, стивідорний бізнес, конкурентний розвиток, морське транспортне підприємство, конкурентна стійкість.

SUMMARY

The analysis of the criterion indicators limiting the competitive development of the maritime enterprise was carried out, such indicators as the intensity of cargo and transport flows, quality and time of cargo delivery.

The estimation of tendencies of positioning of the sea transport enterprises in the market of sea trade is carried out. Features and prospects of development of stevedoring business are analyzed.

It was assessed that the main factors limiting the development of Ukrainian port operators are: the concentration of key powers at the upper levels of the port management system; lack of interaction between ports and local communities; oversaturation of competencies of the Ministry of Infrastructure of Ukraine; limited status of port authorities; centralized port management structure; lack of profile staff.

The parameters of competitive stability of the maritime transport industry are systematized. The main directions of formation of competitive advantages of stevedoring enterprises are analyzed.

An assessment of the actual competitiveness of the State Enterprise "Sea Commercial Port" South "and its new level of competitiveness, taking into account the project technical and economic level in connection with the implementation of the investment project.

The economic efficiency of capital investments was calculated and the direct economic result of the activity of SE "ICC Yuzhny" with the new technical and economic level amounted to \$ 29.7 million, which is a significant indicator of increasing the company's competitive stability.

Key words: competitiveness, stevedoring business, competitive development, maritime transport enterprise, competitive stability.