

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

Кафедра «Менеджменту і економіки морського транспорту»

Ніколаєва Христина Василівна
**ОБГРУНТУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В РОЗВИТОК СТИВІДОРНИХ
КОМПАНІЙ НА ПРИКЛАДІ ТЕРМІНАЛІВ «ТІС»**

Дипломна робота бакалавра
з спеціальності 073 «Менеджмент»
спеціалізації «Менеджмент в галузі морського та річкового транспорту»

Науковий керівник
д.е.н., професор
Сотниченко Л.Л.

Здобувач вищої освіти _____
Науковий керівник _____
Консультант _____
Завідуючий кафедрою _____
Нормоконтроль _____

Одеса 2021

ЗАВДАННЯ

на розробку дипломної бакалаврської роботи

за темою:

ОБГРУНТУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В РОЗВИТОК СТИВІДОРНИХ КОМПАНІЙ НА ПРИКЛАДІ ТЕРМІНАЛІВ «ТІС»

	Зміст окремих частин дипломної бакалаврської роботи	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета роботи: визначення параметрів розвитку стивідорного бізнесу України та визначення ефективності роботи на прикладі терміналів ТОВ «Трансінвестсервісу» (ТІС).	Лютий	Лютий
2	Об'єкт дослідження: дослідження діяльності стивідорного бізнесу в Україні та інвестування в розвиток стивідорних компаній на прикладі терміналів ТОВ «Трансінвестсервісу» (ТІС).	Лютий	Лютий
3	Предмет дослідження: визначення параметрів розвитку стивідорного бізнесу, необхідного об'єму інвестицій та економічного результату роботи на терміналах ТОВ «Трансінвестсервісу» (ТІС).	Лютий	Лютий
4	ВСТУП	Лютий	Лютий
5	РОЗДІЛ 1. 1.1. Фактори формування інвестиційної привабливості підприємств	Березень	Березень

	1.2. Умови забезпечення інвестиційної привабливості морської портової галузі України 1.3. Критерії забезпечення розвитку стивідорного бізнесу		
6	РОЗДІЛ 2. ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СТИВІДОРНОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ 2.1. Основні світові тенденції в морській галузі та динаміка розвитку ринку морської торгівлі 2.2. Пріоритетні напрямки та умови забезпечення інноваційного розвитку морської портової галузі 2.3. Тенденції та перспективи розвитку стивідорного бізнесу в Україні	Квітень	Квітень
7	РОЗДІЛ 3. ЕФЕКТИВНІСТЬ ТА ОЦІНКА ІНВЕСТИЦІЙ В РОЗВИТОК ТЕРМІНАЛІВ ТОВ «ТРАНСІНВЕСТСЕРВІС» (ТІС) 3.1. Обґрунтування параметрів позиціонування стивідорного оператора ТОВ «Трансінвестсервіс» (ТІС) 3.2. Характеристика сильних та слабких сторін підприємства та перспективи розвитку компанії 3.3. Оцінка (или розрахунок) економічної ефективності інвестицій в розвиток терміналів ТОВ «Трансінвестсервіс» (ТІС)	Травень	Травень

8	ВИСНОВКИ	Кінець травня	Кінець травня
9	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	Протягом написання роботи	Протягом написання роботи
10	Анотація	6 червня	
11	Формування ілюстративного матеріалу	7 червня	
12	Відгук керівника	11 червня	
13	Рецензування	11 червня	
14	Дата захисту	16 червня	

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедри

ЗМІСТ

ВСТУП.....	
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОБГРУНТУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ	
1.1. Фактори формування інвестиційної привабливості підприємств.....	
1.2. Умови забезпечення інвестиційної привабливості морської портової галузі України	
1.3. Критерії забезпечення розвитку стивідорного бізнесу.....	
РОЗДІЛ 2. ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СТИВІДОРНОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ	
2.1. Основні світові тенденції в морській галузі та динаміка розвитку ринку морської торгівлі.....	
2.2. Пріоритетні напрямки та умови забезпечення інноваційного розвитку морської портової галузі.....	
2.3. Тенденції та перспективи розвитку стивідорного бізнесу в Україні...	
РОЗДІЛ 3. ЕФЕКТИВНІСТЬ ТА ОЦІНКА ІНВЕСТИЦІЙ В РОЗВИТОК ТЕРМІНАЛІВ ТОВ «ТРАНСІНВЕСТСЕРВІС» (ТІС).....	
3.1. Обґрунтування параметрів позиціонування стивідорного оператора ТОВ «Трансінвестсервіс» (ТІС).....	
3.2. Характеристика сильних та слабких сторін підприємства та перспективи розвитку компанії.....	
3.3. Оцінка економічної ефективності інвестицій в розвиток терміналів ТОВ «Трансінвестсервіс» (ТІС).....	
РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ.....	
4.1. Призначення Глобальної морської системи зв'язку під час лиха і забезпечення безпеки мореплавання (GMDSS).....	
4.2. Розслідування нещасних випадків на виробництві.....	

4.3. Попередження виникнення пожеж на суднах.....	
4.4. Запобігання забрудненню моря шкідливими речовинами, які перевозяться в упаковці, вантажних контейнерах, знімних танках. Вимоги до пакування та маркування.....	
ВИСНОВКИ.....	
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	
ДОДАТКИ.....	

ВСТУП

Україна має сприятливі передумови та потенціал для розвитку морського транспорту, про це свідчать і її геофізичні, і просторові особливості, роль та місце в глобальній та регіональній системах міжнародних відносин. Вона здобула такий статус завдяки своєму географічному положенню, завдяки виходу в море, довжині морських кордонів, площі водного простору, а також серйозному внеску у дослідження Світового океану та розвиток судноплавства.

Території України на півдні омивають Чорне та Азовське море, які є незамерзаючими та поєднуються із Середземним морем через протоку Босфор, Мармурове море й протоку Дарданелли. Загальна довжина морської берегової української лінії біля 2000 км.

Актуальність теми. За роки свого державного розвитку Україна практично втратила, на жаль, свої позиції морської держави, так як знизився рівень конкурентоспроможності морегосподарського комплексу України. Була недооцінена роль держави у різноманітних демократичних перетвореннях, що притаманні переходу до ринкових відносин, і роль морської політики у процесі підтримки і розвитку економіки держави, також зміцнення її статусу на міжнародному рівні. На сьогоднішній день, не можна уявити країну, яка має вихід до моря, але яка не займається стрімким розвитком свого морського сектору і впровадженням пріоритетної, дієвої політики у морській сфері, що формує економічну основу стабільності, конкурентоспроможності країни.

Торговельне мореплавство — діяльність, в основу якої покладене використання суден для вантажоперевезень, перевезень пасажирів, багажу, пошти та ін, для розвідки та видобування корисних копалин, для буксирних, рятувальних та інших процесів, культурних, господарських та наукових цілей.

Стивідорні компанії є найважливішою та невід'ємною ланкою ефективності реалізації світогосподарських зв'язків. Морський транспорт є

важливою частиною в міжнародній системі логістики і відіграє одну з провідних ролей у світовій торгівлі [1].

Мета та завдання роботи. Основною метою дипломної роботи є визначення параметрів розвитку стивідорного бізнесу України та визначення ефективності роботи на прикладі терміналів «Трансінвестсервіс» (ТІС).

Мета дипломної роботи полягає в дослідженні теоретичних та практичних питань

Для досягнення даної мети визначено наступні **завдання роботи**:

- визначити динаміку вантажообігу портів України за останні роки та визначити потенціал їх роботи;
- розрахувати ефективність інвестицій в розвиток роботи контейнерного терміналу з урахуванням цін на нове обладнання;
- проаналізувати подальший розвиток та тенденції морських портів;
- проаналізувати аналіз умов позиціонування термінального бізнесу в структурі ринку транспортних послуг;
- обґрунтувати внутрішні та зовнішні фактори формування інвестиційної привабливості підприємств;
- систематизувати параметри конкурентного розвитку стивідорних підприємств та оцінка їх впливу на економічні результати портового оператора.

Об’єктом дослідження дипломної роботи є дослідження діяльності стивідорного бізнесу в Україні та інвестування в розвиток стивідорних компаній на прикладі терміналів «ТІС».

Предметом дослідження роботи є визначення параметрів розвитку стивідорного бізнесу, необхідного об’єму інвестицій та економічного результату роботи на терміналах ТІС.

Методи досліджень. Для вирішення поставлених завдань було використано низку загальних та специфічних методів наукового пізнання.

Теоретичною та методичною базою дослідження дипломної роботи є підходи до наукового дослідження, різноманітні наукові праці національних і зарубіжних вчених в області економіки морського транспорту, пов'язані з питаннями розвитку стивідорного бізнесу та інвестування.

При проведенні дослідження за основу було взято принципи описового, аналітичного, порівняльного, економіко-математичного, дедуктивного аналізу, методу моделювання, узагальнення, згрупування та оптимізації різноманітної за своїм походженням інформації.

Інформаційну базу дослідження становлять: нормативно-правові та законодавчі акти, аналітична інформація науково-дослідних установ, статистичні матеріали та звітні дані Міністерства інфраструктури України та його підрозділів, Євростату, річної статистичної звітності Державної служби статистики України, Всесвітнього Економічного Форуму, Міжнародної морської організації, Організації Об'єднаних Націй з торгівлі та розвитку, дані Review of Maritime Transport, показники міжнародних рейтингів, збірники наукових праць, матеріали науково-практичних конференцій, ресурси Інтернету та власні напрацювання автора.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ОБГРУНТУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В РОЗВИТОК ПІДПРИЄМСТВ

1.1. Фактори формування інвестиційної привабливості підприємств

Одним із головних показників фінансово-господарської діяльності підприємств є капітальні інвестиції. Адже, капітальні інвестиції – це інвестиції, що спрямовуються у будівництво, виготовлення, реконструкцію, модернізацію, придбання, створення необоротних активів (включаючи необоротні матеріальні активи, призначені для заміни діючих, і устаткування для здійснення монтажу), а також авансові платежі для фінансування капітального будівництва [12].

Становлення і функціонування ринкових відносин в Україні зумовило появу нових форм забезпечення потреб господарства необхідними для його здійснення засобами (інвестиціями).

У вітчизняній і зарубіжній науковій літературі є ряд дефініцій (визначень поняття інвестицій). Найбільш поширеним, що часто зустрічається, є таке поняття інвестицій: це довгострокові вкладення грошових коштів та іншого капіталу у власній країні чи за кордоном у підприємства різних галузей, підприємницькі проекти, соціально-економічні програми, інноваційні проекти з метою отримання доходу або досягнення іншого корисного ефекту.

Ст. 1 Закону України від 18 вересня 1991 "Про інвестиційну діяльність" свідчить про те, що інвестиціями є всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, в результаті якої створюється прибуток або досягається соціальний ефект. Закон називає приблизний перелік таких цінностей, відносячи до них:

кошти, цільові банківські вклади, акції та інші цінні папери, рухоме і нерухоме майно (будівлі, споруди, обладнання та інші матеріальні цінності):

- майнові права інтелектуальної власності;
- сукупність технічних, технологічних, комерційних та інших знань, оформлених у вигляді технічної документації, навичок і виробничого досвіду, необхідних для організації того чи іншого виду виробництва, але не запатентованих («ноу-хау»);
- права користування землею, водою, ресурсами, будинками, спорудами, обладнанням, а також інші майнові права та ін.

Існують:

- капітальні інвестиції, що забезпечують створення та відтворення основних фондів. У науці і практиці ці інвестиції трактуються як реальні інвестиції - в формі капітальних вкладень;
- портфельні (фінансові) інвестиції - це капітал, вкладений в цінні папери: акції, облігації та інші цінні папери, тобто кошти, що поміщаються в фінансові активи.

Капітальні (реальні) інвестиції в формі капітальних вкладень - це вкладення грошових коштів та іншого капіталу з метою відтворення основних фондів і розвитку підприємств промисловості, сільського господарства, транспорту, будівництва, торгівлі, науки, освіти, житлово-комунального господарства та інших галузей економіки країни. Їх головна мета - задоволення суспільних соціально-економічних потреб [30].

В даний час реальні і фінансові інвестиції є основними підвидами інвестиційного потоку, існуючими в будь-якій ринковій економіці. Основу інвестиційної діяльності підприємства становить реальне інвестування.

Для багатьох організацій воно є єдиним напрямком інвестиційної діяльності. Завдяки реальному інвестуванню освоюються нові товарні ринки, і забезпечується збільшення підприємством своєї ринкової вартості.

Реальні інвестиції - це основний вид здійснення інвестиційної діяльності в сучасному підприємстві, як довгострокові вкладення, - представляють собою сукупність організаційних, технічних і фінансових заходів, спрямовані на перетворення інвестиційних ресурсів шляхом їх розміщення в галузі матеріального і нематеріального виробництва з метою досягнення певного економічного ефекту. Це визначення входить в понятійний апарат економічних відносин, економічної діяльності.

Будь-яка підприємницька діяльність незалежно від її масштабів, місця, організаційно-правової форми здійснення та галузевих особливостей стає можливою тільки в тому випадку, якщо в виробництво продукції або надання послуг були вкладені кошти, тобто здійснені інвестиції.

Особлива роль в економіці кожного підприємства відводиться реальним інвестиціям - довгостроковим вкладенням інвестиційних ресурсів в його основний капітал. Реальні активи - будівлі, споруди, технологічне обладнання, патенти, ліцензії, права користування природними ресурсами і т. д. - все це майно підприємства є основою для здійснення господарської діяльності. Саме ці активи, будучи результатом реального інвестування, здатні протягом тривалого періоду приносити дохід більший, ніж витрати на їх створення і експлуатацію.

Реальні дії підприємця щодо інвестування господарських засобів передують початку виробничої діяльності, а самі ці дії зв'язуються з необхідністю підготовки інвестиційного рішення або інвестиційного проекту. Реалізація будь-якого проекту завжди відбувається в умовах впливу безлічі факторів зовнішнього середовища, аналіз стану і основні тенденції, зміни якої повинні враховуватися в управлінні інвестиційною діяльністю [13].

Важливо розуміти, які фактори впливають на формування інвестиційної привабливості підприємства — це рушійні сили, котрі забезпечують створення

переваг для підприємства у конкурентній боротьбі за обмежені інвестиційні ресурси.

Нижче на рисунках приведені зовнішні та внутрішні фактори, що впливають на інвестиційну привабливість:

Виробничо-технологічні фактори	рівень морального та фізичного зносу основних засобів фірми; інноваційність та ефективність виробничих технологій; виробничі потужності; рівень технічного забезпечення; рівень та інтенсивність завантаження виробничого обладнання.
Фінансово-економічні фактори	фінансова незалежність підприємства; рентабельність, ліквідність, платоспроможність; рівень загрози банкрутства; фінансова стабільність; інвестиційні ризики.
Соціальні фактори	рівень кваліфікації персоналу підприємства; рівень середньої заробітної плати; умови праці; соціальні пакети; розвиток соціальної інфраструктури.
Товарні фактори	конкурентоспроможність продукції підприємства; наявність та впізнаваність товарного знаку; унікальність продукції, відсутність аналогів; тип продукції.
Майнові фактори	наявність у власності підприємства земельних ділянок; наявність у власності підприємства майнових комплексів; площі підприємства та їх територіальне розміщення
Адміністративні фактори	організаційно-правова форма утворення підприємства; юридичний статус підприємства; форма власності; наявність справ у судовому провадженні щодо діяльності підприємства тощо.
Управлінські фактори	рівень розвитку системи менеджменту (планування, контроль та ін.) рівень автоматизації управлінських процесів; кваліфікація менеджерів; стиль керівництва; ефективність стратегічного, антикризового менеджменту тощо.
Інфокомунікаційні фактори	наявність налагоджених контактів з організаціями-контрагентами; розвиток маркетингових комунікацій; рівень розвитку внутрішньої комунікаційної системи; використання сучасних інфокомунікаційних технологій; наявність підприємства у рейтингах.

Рис. 1.1. Внутрішні фактори формування інвестиційної привабливості фірми

Джерело: []

Фінансово-економічні фактори

- загальний стан економіки
- кризові явища в економіці
- стабільність національної валюти
- рівень інфляції
- податкові умови та пільги для інвесторів

Політичні фактори

- політична стабільність
- політичні рішення щодо інвестиційного клімату країни
- рівень державного регулювання
- політична адекватність

Інфраструктурні фактори

- розвиток сфери обслуговування виробництва (транспортних юридичних, страхових, логістичних, фінансово-кредитних установ тощо)
- наявність шляхів сполучення у належному стані тощо

Науково-технічні фактори

- рівень розвитку науки
- активність інноваційних процесів
- рівень розвитку технологічного забезпечення виробництв
- стимулювання створення та впровадження інновацій
- розвиток інфо-комунікаційних технологій

Геотериторіальні фактори

- вигідність територіального розміщення регіону
- наближеність до ресурсів
- кліматичні умови
- логістичні переваги або перешкоди

Адміністративно-правові фактори

- сприятливість та стабільність нормативно-правової бази для інвесторів
- бюрократичність та рівень корупції
- дієвість та незалежність судових органів влади



Рис. 1.2. Фактори зовнішнього середовища формування інвестиційної привабливості підприємств

Джерело: []

Тобто фактори внутрішнього та зовнішнього середовища інвестиційної привабливості компаній відкриває широкий спектр інформації про особливості та характеристики привабливості діяльності конкретних підприємств для потенційних вкладників капіталу [31].

Тож потенційний інвестор досить ретельно проаналізує зовнішнє та внутрішнє середовище, в якому функціонує підприємство для того, щоб оцінити економічний стан фірми.

Отже, виступаючи носієм економічних інтересів, інвестиції є суб'єктом економічного управління на різних рівнях економічних систем.

Залежно від того, які завдання ставляться перед організацією в процесі інвестування, всі реальні інвестиції можна розбити на основні групи: обов'язкові інвестиції, інвестиції в підвищення ефективності діяльності фірми, інвестиції в розширення і модернізацію виробництва [13].

Інвестиції, у тому числі й іноземні, грають важливу роль в будь-якій економічній системі, будучи рушійною силою соціально-економічного розвитку та запорукою ефективного функціонування будь-якої економіки [14].

1.2. Умови забезпечення інвестиційної привабливості морської портової галузі України

Однією з базових галузей економіки є транспортна галузь, яка складається із розгалуженої залізничної мережі, автомобільних шляхів, морських та річкових портів і терміналів, аеропортів, митних та вантажних терміналів, та ін.

Програма фінансування розвитку морського судноплавства України передбачає модернізацію інфраструктури і збільшення обсягів торгівлі, що в будь-якому випадку призводить до збільшення доходів бюджету.

Україна бере активну участь у розвитку внутрішніх міжнародних морських перевезень. Їй має вихід до моря. Цей факт не тільки підвищує мобільність транспортної інфраструктури, а й забезпечує страховку від труднощів доступу до декількох об'єктів, наприклад, наприклад, до енергоресурсів.

Також наявність морських портів забезпечує значні обсяги експортних та імпорتنих операцій, зокрема зерна та продукції металургійної галузі, що виробляються найбільш експортно орієнтованими галузями нашої країни.

Державна інвестиційна політика розвитку морських портів повинна сприяти розвитку транспортної інфраструктури та підвищенню

конкурентоспроможності й орієнтуватися на побудову прозорої системи державно-приватного партнерства, що забезпечить приватному капіталу можливість інвестування у розширення потужностей та на їх модернізацію.



Основні переваги морської портової галузі України є:

Рис.1.3. Переваги морської портової галузі України

Джерело: []

Україна має дуже потужний потенціал в морській галузі:

- 40 державних підприємств, оборот яких становить біля 10 млрд. грн/рік;
- 5000 галузевих фірм;
- більше 100 000 українських моряків;
- 1 робоче місце в морській галузі створює 5 - в суміжних сферах [24].

На 1 січня 2019 р. флот України нараховував суден загальним дедвейтом 350 тис. т, а частка вітчизняного флоту у світовому торговельному флоті становила 0,02 %. А під українським прапором – лише 408 суден [26].

За даними українського уряду, в даний час в дельті Дунаю на Чорному та Азовському морях є 13 морських портів із загальною пропускною спроможністю понад 230 мільйонів тонн на рік. Також на території України - 2 714,5 км внутрішніх водних шляхів. Розроблена мережа паромних переправ і морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з іншими країнами Чорноморського краю. Протяжність національної мережі автомобільних доріг загального користування є 170 652 км. Залізнична мережа в Україні є однією з найбільших в Європі, та її довжина становить 20 951,8 км.



Рис. 1.4. Міжнародні транспортні коридори

Джерело: []

З рисунку видно, що Україна виступає сполучним мостом між Європою і Азією. Деякі коридори проходять по території України: європейські транспортні коридори, коридори Організації співробітництва залізниць, Транс'європейська транспортна мережа, Коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА).

Однак, не дивлячись на те, що в Україні досить розгалужена система транспортних зв'язків, іноземним інвесторам та партнерам не завжди цікаво «заходити» на український логістичний ринок через низку таких проблем інвестиційної державної політики у сфері морської інфраструктури та логістики, як: відсутність чіткого правового регулювання, корупція та бюрократизація, низька технічна оснащеність залізничного, авіаційного, водного транспорту, брак фінансування тощо [2].

Також фактором, що негативно впливає на розвиток морських перевезень є високі портові збори, що значною мірою визначають конкурентоспроможність товарів українського експорту [28].

Сьогодні українські порти вважаються одними з найдорожчих в Причорноморському регіоні. Через це фірми націлені везти свої вантажі до дешевших портів Болгарії чи Румунії.

Як зазначає Мартин Хорселинг, «багато країн у всьому світі, на території яких розташовані порти, вже провели реформи в портовому секторі, наприклад, систему реструктуризації, системи управління та відмінили державний контроль портів, а також впровадили державно-приватне партнерство» [27].

Сьогодні морські торговельні порти страждають від технічних проблем, наприклад, незадовільний стан причалів / обладнання, рівень автоматизації, методи розвантаження та навантаження, зберігання тощо. Зношеність основних фондів портів України дорівнює 70%, що призводить до зниження рівня завантаженості та привабливості компаній галузі. Саме тому пріоритетне

завдання країни та підприємств морської сфери – це технічна і технологічна модернізація водного транспорту згідно з міжнародними стандартами.

А саме:

- проведення днопоглиблюваних робіт, щоб великотоннажні судна мали змогу заходити до портів;
- оновлення портових терміналів;
- розвиток припортової інфраструктури.

Низькі показники економічної ефективності від використання морально і фізично застарілого обладнання негативно впливають на загальні економічні виробничі показники, зокрема на собівартість продукції, на прибуток, фондівіддачу, на рентабельності основного капіталу. Це також вимагає додаткових витрат для проведення тривалих ремонтів.

Задля покращення ситуації у сфері транспортну уряд України видав розпорядження від 30.05.2018 р. №430 та схвалив Національну транспортну стратегію України до 2030 р. Основні напрямки Національної транспортної стратегії України визначені на рисунку 1.5.

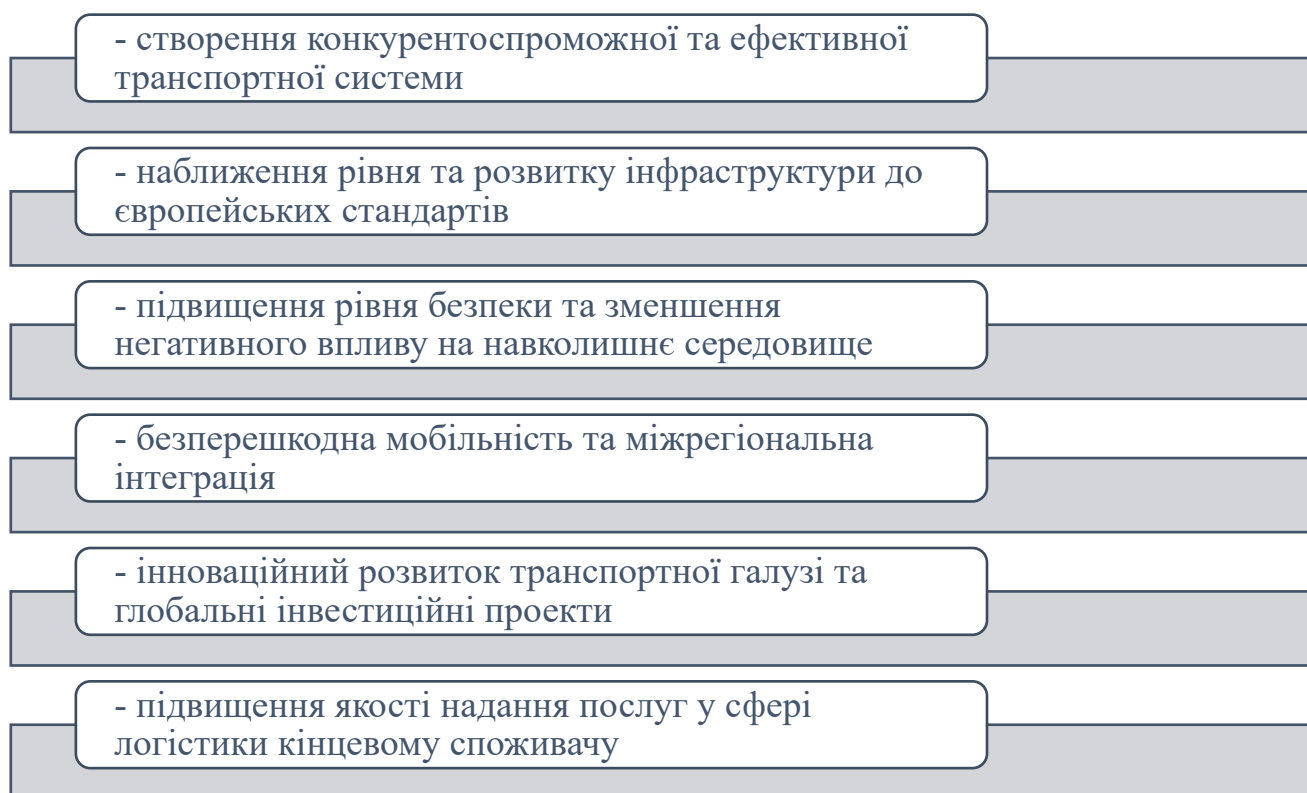


Рис. 1.5. Основні напрямки Національної транспортної стратегії України

Стратегія має досить великий перелік заходів, які мають бути виконаними на органами державної влади до 2030 р.:

- знизити навантаження та спростити адміністративні процедури для бізнесу за допомогою електронного урядування;
- розвиток сервісів доступу до публічної інформації;
- впровадити сервіси електронного надання адміністративних послуг у транспортній галузі;
- включити методи боротьби з корупцією;
- реформувати органи державного управління транспортною галуззю відповідно до стандартів Європейського Союзу;
- запровадити дієвий спосіб оподаткування аби залучити приватні інвестиції в розвиток залізничного, водного, авіаційного транспорту;
- надати право представникам бізнес-громадськості контролювати державу в питаннях транспортної інфраструктури.

У сфері мультимодальних перевезень заплановано:

- створити маршрути регулярних мультимодальних вантажних поїздів, що синхронізовані з поїздами держав ЄС;
- створити мультимодальні транспортні кластери та базові логістичні центри, термінали, перевантажувальні комплекси;
- знизити час обробки вантажів шляхом спрощення адміністративних процедур;
- забезпечити єдину технологічну сумісність на основних напрямках перевезень та стиках між видами транспорту.

У сфері водного транспорту планується:

- розвиток портової інфраструктури (залізничні підходи, автомобільні шляхи) та спроможності портів;
- спрощення формальностей в оформленні вантажів та суден;
- лібералізація перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами;
- підвищити ефективність діяльності та надання в концесію державних стивідорних компаній у морських портах [2].

Стратегічна мета морських торговельних портів – досягнення їх конкурентоспроможності, яка можлива за допомогою модернізації вже існуючих та створення нових потужностей, в результаті будуть збільшені об'єми робіт та послуг, буде покращуватися їхня якість та конкурентні переваги в галузі.

Економічна ефективність капітальних інвестицій проявляється економічним результатом підприємства від їх реалізації.

Економічні результати діяльності морських портів після відновлення



матеріально-технічної бази:

Рис. 1.6. Економічні результати діяльності портів

Крім вище перерахованих значень, порти з високим рейтингом мають можливість отримати такий публічний статус, який є гарантом перед кредиторами та бізнес-партнерами, що підвищує рівень довіри. Така рейтингова

оцінка є сигналом для інвесторів про показники ефективності та рівня професіоналізму морських торговельних портів [29].

Також щодо Національної транспортної стратегії України планується прийняти необхідні заходи:

- у сфері авіаційного транспорту (розбудова термінальних пасажирських та вантажних комплексів з новітніми технологіями, реконструкція злітно-посадкових смуг та модернізація обладнання, створення системи кібербезпеки цивільної авіації та інше);

- у сфері автомобільного транспорту (покращення якості доріг, розбудова мереж пунктів дорожнього сервісу, забезпечення дієвого контролю за перевищенням габаритно-вагових параметрів транспортних засобів та інше).

Крім того, заплановано впровадження результативних та відкритих тарифних моделей у сфері залізничного, водного та авіаційного транспорту.

Отже, досягти рівня європейських стандартів у транспортній галузі досить складно без залучення іноземних інвестицій. Тому створюються сприятливі умови для вкладень капіталу, а також вносяться зміни до чинного законодавства, що є обов'язковою та необхідною умовою для покращення транспортної сфери України [2].

Стивідорні операції - основний вид діяльності сучасних морських портів - операції, пов'язані з виробництвом вантажно - розвантажувальних робіт, розміщенням вантажів у трюмах суден або на палубі відповідно до нормативних документів

У світовій практиці до стивідорних послуг відносять:

- посадка висадка пасажирів;
- навантаження, вивантаження багажу;
- складання вантажних і фрахтових маніфестів, вантажних планів, платіжних документів;
- контроль і керівництво персоналу на вантажних роботах.

Стивідором називається особа або компанія, яка підписує угоду з судновласником, його агентом або вантажовідправником на навантаження / розвантаження судна в порту і здійснює безпосереднє керівництво і контроль за цими роботами. У стивідорів у підпорядкуванні знаходяться докери.

Для виконання стивідорних послуг між стивідорною компанією і судновласником укладається стивідорний договір, який визначає правові відносини між судновласником і стивідорною компанією.

Основні умови:

- перелік обов'язків стивідорів;
- перелік зобов'язань судновласника;
- зазначення ставок стивідорних робіт;
- встановлення порядку та форми оплати послуг;
- узгодження строків оплати;
- встановлення порядку, надання знижок;
- встановлення взаємної відповідальності, порядку і місця вирішення всіх суперечностей, які виникають у зв'язку зі стивідорним обслуговуванням судна.

Обов'язки стивідорів:

1. Вивантаження вантажу з трюмів на причал, або перевантаження в транспортні засоби (вагони, авто чи транспортування на склад)
2. Формування вантажних місць на складі, надання вантажників, комірників, водіїв і тд
3. Надання автомашин, тягачів
4. Відкриття/закриття трюмів
5. Підготовка суднових кранів, стріл і тд.
6. Організація вантажних операцій з урахуванням ротації портів заходу
7. Маркування вантажу
8. Оформлення всього комплексу вантажних документів
9. Організація збереження вантажу на складі.

Обов'язки судновласника:

- своєчасне повідомлення про прихід судна;
- кількість, характеристики вантажів і розміщення його в трюмах;
- надання в розпорядження стивідорів справних суднових лебідок, стріл, такелажу
- своєчасна оплата послуг [41].

Інвестиційний клімат в українських морських портах на сьогоднішній день досить ризикований, проте портова інфраструктура продовжує залишатися привабливою сферою для капіталовкладень з боку існуючих клієнтів і потенційних інвесторів.

Підтвердженням цьому служить реалізація масштабних інвестпроектів в портовій галузі, введення в експлуатацію нових перевантажувальних потужностей, оренда державних майнових об'єктів в портах. З 2014 по 2017 р.р. тільки в створення перевантажувальних потужностей бізнесом вкладено понад 400 млн дол. США.

Крім цього, формуються SPV (посередники залучення інвестиційного ресурсу), плюс приватні морські термінали створюють власні причальні лінії, розвивають припортові залізничні станції, накопичувальні майданчики і, нарешті, приватні інвестори відстежують і оперативно реагують на тенденції ринку, попит на продукцію, зміни номенклатури вантажопотоків через морські порти.

Наочним індикатором тенденцій останніх кількох років служить співвідношення державних і приватних стивідорних компаній в загальному обсязі перевалки вантажів. Так, якщо в 2012 році на частку державних стивідорних компаній доводилося 39% вантажоперевалки, то в 2016 році цей показник становить всього 29%, тобто сьогодні приватні оператори перевалюють 71% всіх вантажів українських портів [37].

Загальні цифри:

За даними Адміністрації морських портів України, 5 найбільших морських портів обробили 145,9 млн т вантажів у 2020 р. Це 91,8% від загальних показників обробки в морських портах України. Рейтинг виглядає наступним чином:

1. Порт "Южний"
2. Миколаївський
3. Чорноморський
4. Одеський
5. Маріупольський

Динамічно збільшує перевалку вантажів морський порт Ольвія. У 2020 році він перевалив 3,9 млн т. Це на 26,3% більше в порівнянні з аналогічним періодом минулого року.

Власниками всіх портів є держава. Але фактично їх контролюють великі компанії, від вантажів яких залежать порти.

Порт "Южний"

Вантажообіг у 2020 році: 61,66 млн т обробленого вантажу (+ 14,5%).

Розташування: місто Южний, Одеської області (Чорне море).

Площа акваторії: 4820 га.

Глибина: 18,9 метрів.

Вантажі: універсальний порт, спеціалізується на перевантаженні навалочних, генеральних, наливних, хімічних вантажів і добрив. У тому числі руди, вугілля, металу, окатишів, карбаміду, аміаку, метанолу, зерна, пальмового масла, нафти і нафтопродуктів.

Коротка довідка: заснований в 1978 році. Незамерзаючий глибоководний морський торговельний порт. Єдиний порт в Чорноморсько-Азовському басейні, який в змозі приймати судна вантажопідйомністю понад 200 тис. тонн і максимальною осадкою 18,9 метрів.

У порту розташовані 29 причалів. 16 належить приватним портовим операторам, 13 - Адміністрації морських портів України (АМПУ).

На сьогодні оператори порту обробляють третину від усього обсягу вантажів, що переробляються усіма морськими портами України.

Основні гравці в порту:

1) Група терміналів «Трансінвестсервіс». До групи входять "ТІС-Міндобрива", "ТІС-Зерно", "ТІС-Руда", "ТІС-Вугілля", "ТІС-Контейнерний термінал". Контроль над останнім недавно отримав один з найбільших світових портових операторів DP World.

2) Термінал "Бориваж", який перевалює зернові вантажі.

3) Держава в особі ДП "МТП Южний" та "Одеського припортового заводу". Підприємство перевалюють залізорудний концентрат, окатиші, вугілля, мінерально-будівельні матеріали, хімічні навалочні та наливні вантажі.

4) "Олсідз Блек Сі"

5) Міжнародна компанія "Дельта Вілмар СНД"

Миколаївський морський торговельний порт

Вантажообіг у 2020 році: 30,07 млн. т (-10%).

Розташування: місто Миколаїв. З Чорним морем порт з'єднує Бузько-Дніпровський лиманський канал.

Площа акваторії: 323 га. І ще 69,3 га території.

Глибина: 11,2 м.

Вантажі: генеральні (металопродукції, лісоматеріали, пересувні технічні засоби), наливні і навалочні вантажі (вугілля, руди, чавун, окатиші, масло та ін.).

Основні гравці в порту:

1) Один з найбільших агрохолдингів і експортерів України "НІБУЛОН".

2) Одне з найбільших підприємств кольорової металургії в Європі "Миколаївський глиноземний завод" (у заводу є свій термінал).

У порту також працюють:

- український підрозділ транснаціональної компанії Bunge Ltd. д
- дочірня структура китайської національної корпорації COFCO (China National Cereals, Oils and Foodstuffs Corporation).
- підрозділ швейцарської трейдингової компанії Glencore International - "Евері".

Чорноморський морський торговельний порт

Вантажообіг у 2020 році: 23,86 млн т (-8,8%).

Розташування: місто Чорноморськ, Одеська область (Сухий лиман).

Площа: 346 га.

Глибина: 14,5 м.

Вантажі: високомеханізований універсальний порт. Спеціалізується на перевалці генеральних, наливних, насипних і навалочних вантажів.

Коротка довідка: заснований в 1958 році. До 2016 року називався Іллічівський морський торговельний порт. Через нього Україна співпрацює майже з 100 країнами світу. Пропускна здатність - 32 млн т.

Основні гравці в порту:

Один з найбільших експортерів соняшникової олії - RISOIL. Термінал Risoil надаючи свої послуги американської продовольчої компанії Cargill, українському агрохолдингу Kernel, міжнародної агропромислової корпорації ADM і іншим.

У агрохолдингу Kernel у цьому порту є і свої термінали: "Трансгрейнтермінал" і "Трансбалктермінал". Завдяки новому терміналу "Трансгрейнтермінал" в першому кварталі 2021р. "Кернел" збільшив перевалку на 56%. В майбутньому "Кернел" планує об'єднати термінали в єдиний механізм.

Також в порту працюють:

- ТОВ "Гамма Транбан"

- державна компанія ДП "МТП" Чорноморськ ".
- підрозділ швейцарської Glencore International - "Іллічівський зерновий термінал".

Одеський порт

Вантажообіг у 2020 році: 23,29 млн т (-8,1%).

Розташування: Одеса, Одеська область.

Площа: 141 га.

Глибина: 13 м.

вантажі: нафтопродукти, газ, масла, контейнери, кольорові і чорні метали, руда, чавун, цукор-сирець, зернові, швидкопсувні вантажі в тарі, різні вантажі в мішках, ящиках, пакетах, біг-бегах і укрупнені вантажні одиниці, автотранспорт.

Коротка довідка: один з найбільших портів Чорноморсько-Азовського басейну. Пропускна спроможність порту становить 50 млн т. У ньому знаходиться один з найбільших в Європі пасажирських терміналів. Визнаний базовим круїзним портом України.

Основні гравці в порту:

- 1) "Бруклін-Київ" і "Бруклін-Київ Порт".
- 2) "Пріста-Ойл Україна", Зерновий комплекс "Інзерноекспорт", "Металзюкрайн Корп ЛТД" і компанія GNT Olimprex Holding Ltd, в яку входить термінал "Олімпекс Купе Інтернешнл".

- 3) "Синтез Ойл"

- 4) Компанія "Одеський портової холодильник"

- 5) Компанія "Євротермінал", яка входить в Northington Holdings Ltd.

Також в порту працює "Контейнерний термінал Одеса", який входить в німецький холдинг Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) і австро-німецький стивидор "Новолог".

Маріупольський морський порт

Вантажообіг у 2020 році: 7, 01 млн т (+8,1%).

Розташування: Маріуполь, Донецька область.

Площа: 74,4 га.

Глибина: 8,6 м.

Вантажі: зернові, соняшникова олія, металопродукція, продовольчі вантажі, мінерально-будівельні матеріали, вантажі в палетах і біг-бегах, вугілля.

Коротка довідка: універсальний порт з максимальною пропускною спроможністю 17 млн.т на рік. Порт здатний приймати судна довжиною до 240 м і осадкою не більше 8 м. Зараз в порту будують новий сучасний термінал для перевалки зерна. Його повинні запустити до прийому нового врожаю 2021 року.

Основні гравці в порту:

1) Державна компанія "Маріупольський морський торговельний порт", яка входить в підпорядкування Мінінфраструктури.

2) Філія великого портового оператора Ascet Shipping. "Аскет Шиппінг" надає транспортно-експедиторські послуги, зокрема, агрохолдингу HarvEast. Цей холдинг входить в "СКМ" і "Смарт-Холдинг".

Основний власник вантажу порту - група "Метінвест". Частка металопродукції в експортних відвантаженнях Маріупольського порту досягає 74% оскільки він є одним з базових портів для "Метінвесту".

3) Підприємства "СРЗ" і "Укртрансagro". "Укртрансagro" займається перевалкою агропродукції. "СРЗ" - відвантаженням агро і металопродукції. Компанії входять в "Маріупольської Інвестиційну Групу".

Група машинобудівних підприємств "Азовмаш" спеціалізується на випуску устаткування для гірничо-металургійного комплексу, портових кранів [38].

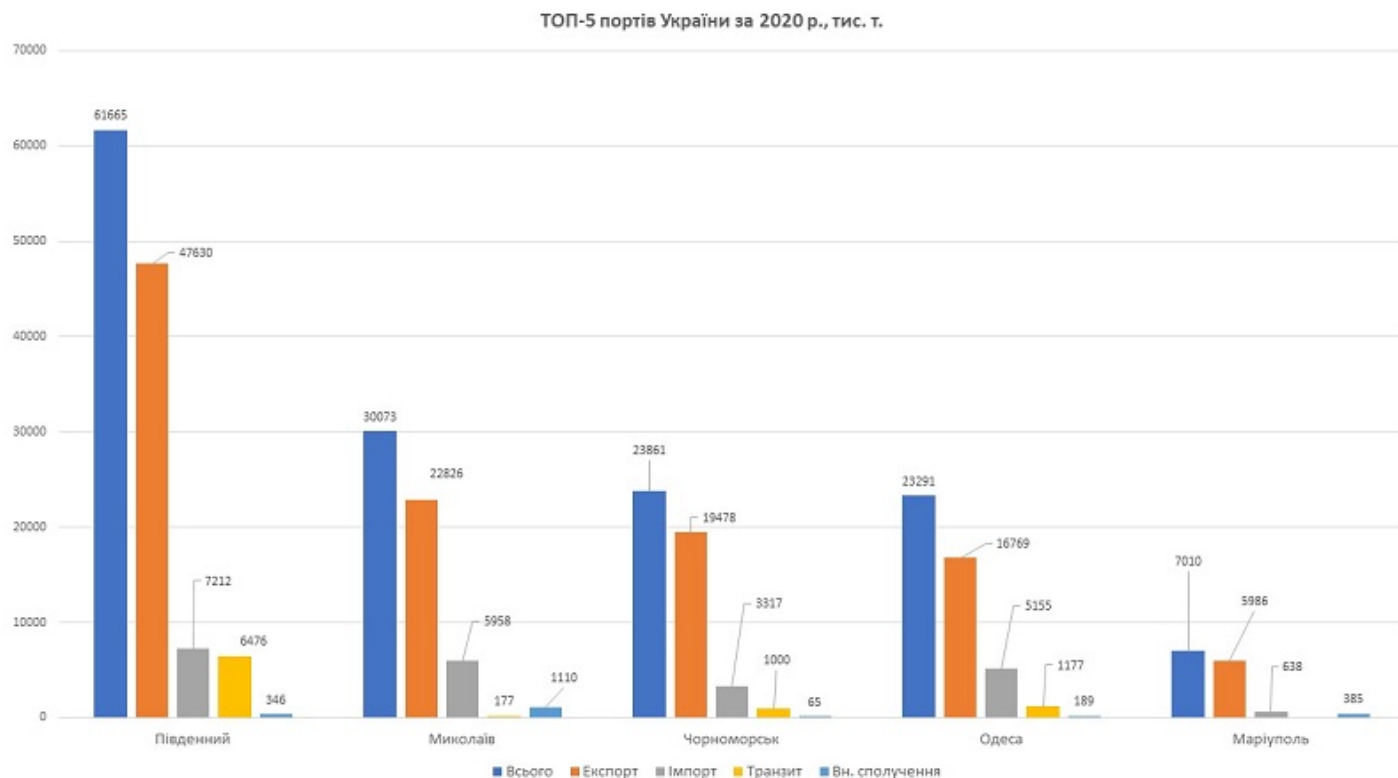


Рис.1.7. Вантажопотоки портів України за 2020 р.

За підсумками січня-грудня 2020 по обсягам перевалки лідерами є п'ять морських портів, які обробили 145,89 млн т вантажів, що становить 91,8% від загальних показників обробки в морських портах України.

Флагманом перевалки вантажів в січні - грудні 2020 року стало морський порт «Південний» з об'ємом 61,66 млн.т. обробленого вантажу (+ 14,5%).

На другому місці - морський порт Миколаїв з перевалкою в 30,07 млн. т. (-10%), а на третьому і четвертому місцях - морські порти Чорноморськ і Одеса з обсягами 23,86 млн. т. (-8,8%) і 23, 29 млн. т. (-8,1%) відповідно.

На п'ятому - морський порт Маріуполь, який збільшив перевалку до 7 01 млн т (+ 8,1%).

Динамічно збільшив перевалку вантажів морський порт Ольвія до 3,9 млн т, що більше на 0,81 млн т або 26,3% до аналогічного періоду минулого року [39].

В Україні портовий ринок є привабливим для інвесторів, оскільки володіє сильним потенціалом.

У портових операторів зараз стоять наступні проблеми:

- застарілий механізм нарахування портових зборів в національних морських торговельних портах та зберігається тенденція непрозорості їх розподілу;
- посилення тиску на портовий бізнес; зниження рівня професіоналізму в морській галузі;
- неефективне управління морською галуззю і повільний процес її реформування;
- нераціональний підхід до системи капітанів порту.

А до основних завдань менеджменту в системі стивідорного ринку відноситься недопущення ситуації, при якій можливе зниження вантажопотоків і зменшення прибутку.

1.3. Критерії забезпечення розвитку стивідорного бізнесу

Перевезення вантажів в морській торгівлі породжує складний комплекс майнових відносин. Вони пов'язані з потоками товарної маси і капіталу, укладеного в суднах торгового флоту. У перевезеннях беруть участь суб'єкти різних країн, тому розроблені міжнародні методи правового регулювання майнових відносин. Національне законодавство повинно відображати пріоритет світового судноплавства і необхідність його регулювання на основі міжнародного правового режиму.

Складність позиціонування морських транспортних підприємств в системі стивідорного ринку обумовлюється як особливостями виробничої діяльності, так і необхідністю управління соціальними параметрами термінальних операторів. Як відомо, ця діяльність для більшості промислових підприємств не входить в сферу корпоративних інтересів [65].

Структурні підрозділи стивідорного ринку формуються внаслідок впливу складної сукупності економічних чинників. Проте, морська держава повинна через морську політику впливати на позиціонування термінальних операторів в системі ринку морської торгівлі за критеріями:

- забезпечення зайнятості фахівців морського транспорту;
- підтримка діяльності національного транспортного потенціалу, націленої на досягнення зовнішньоекономічної незалежності в системі міжнародного поділу праці;
- оптимізації платіжного балансу на основі достатнього потоку валютних надходжень від експорту транспортних послуг.

Посилення ролі стивідорних підприємств в забезпеченні стійких транспортно-економічних зв'язків зумовлює необхідність постійного вдосконалення системи прийняття економічних рішень по оптимізації їх розвитку. При цьому оптимізація менеджменту в системі стивідорного ринку передбачає підвищення збалансованості розвитку підприємств.

Організаційно-економічний механізм оптимізації техніко-економічного рівня підприємств, які формують інтегровану транспортну систему, являє собою сукупність форм і методів використання економічних законів для ефективного досягнення підприємницьких цілей фірми.

Збалансованість стану і комплексність розвитку стивідорного бізнесу щодо ринку транспортних послуг може оцінюватися параметрами стабільності приросту обсягів транспортної роботи і потоку реальних грошей за їх виконання. Крім того, важливим є збереження нормального фінансового стану

підприємства в умовах пасивного функціонування стивідорного ринку і підтримку рівня рентабельності, що дозволяє формувати cash flow при спадаючої кривої ділового циклу [66].

Розробка системи взаємовідносин з клієнтами (вантажовласниками) і партнерами (різними видами транспорту) дозволяє залучати додаткові вантажопотоки, а разом з ними і значні інвестиції в розвиток виробничого потенціалу підприємства.

Пропорційність попиту (потужності вантажопотоків) і пропозиції (пропускної спроможності) і потужностей суміжних транспортних систем може характеризуватися максимумом інтегрального ефекту [67].

Формування економічних результатів функціонування стивідорного бізнесу свідчить про недостатнє обліку ступеня скорочення часу обробки транспортних потоків і прискорення доставки вантажів в структурі мультимодальних транспортних технологій.

Слід розрізняти процеси придбання підйомно-транспортних машин для заміни діючих засобів і технічні рішення, що забезпечують диверсифікацію основного функціонального призначення підприємства. У першому випадку обов'язково використання методу порівняльної ефективності, так як є альтернативні підходи до вибору рівня функціональної стійкості термінального оператора. Друге завдання полягає в показниках загальної ефективності інвестиційних ресурсів. Межі витрат на експлуатацію принципово нових технічних засобів можна визначити на основі нормативно-параметричних методів з урахуванням характеру формування тарифних ставок на ринку стивідорних послуг. Важливо використовувати метод, що зумовлює контроль допустимого рівня технічних рішень, підвищення якості та економічності функціонування перевантажувальних комплексів [68].

Резерви стивідорних підприємств залежать від сукупності економічних, організаційних і зовнішніх чинників. Характер впливу цих факторів на

величину пропускної здатності відбивається на інтенсивності обробки флоту і зниження транспортних витрат. Тому механізм управління оптимальністю стану виробничого потенціалу підприємств націлюється як на освоєння приросту вантажопотоків, так і на підтримку резервів, незважаючи на періодичність їх використання.

Результативність роботи підприємства в значній мірі обумовлюється транспортабельністю товарів, пропонованих до доставки. У логістичній системі доставки необхідні стандарти транспортабельності по регіонах взаємодії різних видів транспорту. Витрати транспортних підприємств чітко реагують на показники транспортабельності, тому стивідорні оператори мають право на компенсацію граничних витрат. Характер підготовки товарів до доставки відбивається в собівартості і прибутку і зумовлює зацікавленість всіх учасників в більш високій ефективності транспортно-економічних зв'язків.

Широко використовуються знижки і надбавки з урахуванням економічного ефекту вантажовласників і транспортної підсистеми в цілому.

Прогнозування обсягу транспортної роботи, яка може бути освоєна конкретним транспортним підприємством, слід розраховувати з урахуванням ряду умов [69]:

$$Q_j = \frac{Q_b}{N_b} N_p \beta_j \delta_j \kappa_o, \quad (1.1)$$

де Q_b - обсяг транспортної роботи, досягнутий в базисному періоді;

N_b - провізна або пропускна здатність транспортного підприємства в базисному періоді, N_p - після етапу розвитку;

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

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

κ_j – коефіцієнт, що відображає рух факторів, які формують потенційну потребу в роботі транспорту.

Важливо, щоб морські транспортні підприємства розвивалися відповідно до державної програми, яка враховує місце національної транспортної системи в глобальному транспортному просторі. З цим пов'язані ефекти фактора часу і розподілу капіталу за формами власності.

З огляду на, з одного боку, високу капіталомісткість технічного розвитку торговельних портів і значну частку оплати праці в поточних витратах, з іншого, слід контролювати оптимальність співвідношення динаміки продуктивності праці та заробітної плати. Реалізація інвестиційних проєктів, спрямованих на зростання техніко-економічного рівня підприємства і продуктивності праці повинна забезпечувати як функціональну, так і фінансову стійкість протягом активного періоду життєвого циклу порту.

Тому найважливішими об'єктами планування функціональної діяльності морських транспортних підприємств є фінансові результати і параметри їх зміни під впливом складних умов роботи морських портів.

Найважливіші кінцеві результати розвитку стивідорного бізнесу визначають потребу нарощування виробничого потенціалу і завдання формування інвестиційних та інших видів ресурсів відповідно до системи внутрішнього та зовнішнього обмеження господарської діяльності і капітального будівництва.

Розробка економічних розділів плану реалізації виробничого потенціалу за проєктом розвитку здійснюється в наступній послідовності:

- визначення доходів, витрат і фінансового результату функціональної діяльності;

- калькуляція собівартості перевезень або вантажних робіт за напрямками і групами вантажів;
- оцінка рентабельності транспортного процесу і капітальних активів підприємства за варіантами завантаження потужностей.

Рівень доходів встановлюється на основі розрахункового обсягу перевезень, вантажно-розвантажувальних та інших видів робіт, відповідних середніх дохідних ставок, які залежать від стану даного сектора стивідорної ринку.

Величина витрат визначається відповідно до параметрів, які зумовлюють потребу в ресурсах, з нормами витрачання і ринковими цінами.

Заходи, пов'язані з впровадженням прогресивних технологій вантажних робіт, забезпечують не тільки зростання пропускної здібностей, а й зростання продуктивності ресурсів, підвищення якості роботи, зміна умов і характеру праці. Це в свою чергу вимагає вдосконалення організації виробництва і підвищення кваліфікації працівників.

Фактор часу, тобто необхідність врахування тимчасових відмінностей, проявляється в інвестиційній та функціональній діяльності, тобто в економічних процесах, що розрізняються тимчасовими кордонами в зв'язку зі зміною вартості грошей. Найважливішими умовами, які формують характер прояви фактора часу, є темпи науково-технічного прогресу. Під їх впливом відбувається знецінення базових технологій, і рівень поточної продуктивності праці не відповідає конкурентоспроможності фірми.

Принципове значення набуває час, протягом якого реалізуються проекти розвитку та функціональної діяльності підприємств. Це обумовлено характером зміни цінності грошей у часі, що і впливає на кінцеві результати. Тому при прийнятті виробничих та інвестиційних рішень важливо визначити результативність витрат по етапах життєвого циклу проекту, в якому втілені різночасові підходи.

З переходом розвитку ринкової економіки на рівень індустріальних і постіндустріальних країн зросла потреба виробництва в різноманітному сировину, що ввозиться з країн третього світу. Така стратегія через масовість вантажопотоків не могла задовольнити ні в якісному, ні в кількісному аспектах традиційні принципи розміщення продуктивних сил. Тому реалізується стратегія перенесення індустріального виробництва в регіони з надлишком сировини і робочої сили. Тому зростають вантажопотоки готової продукції, скорочення часу реалізації якої призводить до значної економії поточних і капітальних активів.

Фактор часу в економічних процесах, в кінцевому рахунку, повинен використовуватися в системі підвищення продуктивності праці. Принцип максимуму прибутку в розрахунковому періоді фактично означає націленість на оптимізацію темпів економічного зростання. Тобто економічна система повинна бути динамічною, що і вимагає постійної оцінки співвідношення поточних грошових потоків з інвестиційними ресурсами, які реалізуються в інноваційних технологіях.

Слід враховувати ту обставину, що тільки частина національного доходу і чистого доходу підприємства звертається на виробниче нагромадження. Саме ця частина фінансових ресурсів повинна, при використанні їх в інвестиційному процесі, забезпечувати формування нового виробничо-економічного результату [70].

РОЗДІЛ 2

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СТИВІДОРНОГО БІЗНЕСУ В УКРАЇНІ

2.1. Основні світові тенденції в морській галузі та динаміка розвитку ринку морської торгівлі

Основні світові тенденції в морській галузі:

Тренд 1. Демпінг на логістичному ринку

Посилення боротьби за клієнта спричиняє виникнення цінового демпінгу на ринку вантажоперевезень, так як кількість вантажів зменшується, а транспорт простоює. Багато компаній не витримують тривалого демпінгування.

Тренд 2. Відхід з ринку слабких гравців.

Криза COVID-19 - «ідеальний шторм». Тут, як в теорії Дарвіна, виживають найсильніші. Відбудеться низка банкрутств, злиттів і поглинань.

Тренд 3. Розвиток колаборацій, кооперації, об'єднань сервісів

Гравці почнуть об'єднуватися в communities для спільного користування послугами один одного. Транспортні і сервісні компанії починають розробляти унікальні комплексні пропозиції для клієнтів і, як наслідок, посилювати спільні позиції, об'єднуючи свої сервіси.

Тренд 4. Збільшення попиту на послугу «збірні вантажі»

Спостерігається тенденція до зменшення партій вантажів, що доставляються і збільшення кількості відправлених збірних вантажів. Розвиток аутсорсингу навчить гравців ринку «заповнювати» транспортні засоби та групувати відправки на взаємовигідних умовах.

Тренд 5. Впровадження новітніх ІТ-технологій

Оптимізація і діджиталізація діяльності підприємств галузі. Багато компаній вже зважилися перевести всю роботу на «нові рейки». Почалася ІТ-революція.

Тренд 6. Замовлення перевезень з мобільного пристрою. Поява окремої галузі «мобільні перевізники». Власники вантажу потребують повний спектр послуг з режимом доступу зі свого мобільного пристрою. Клієнт отримує можливість замовити перевезення на цифровій логістичній платформі, натискаючи на кнопку в мобільному додатку. Саме такі системи будуть затребувані і в майбутньому.

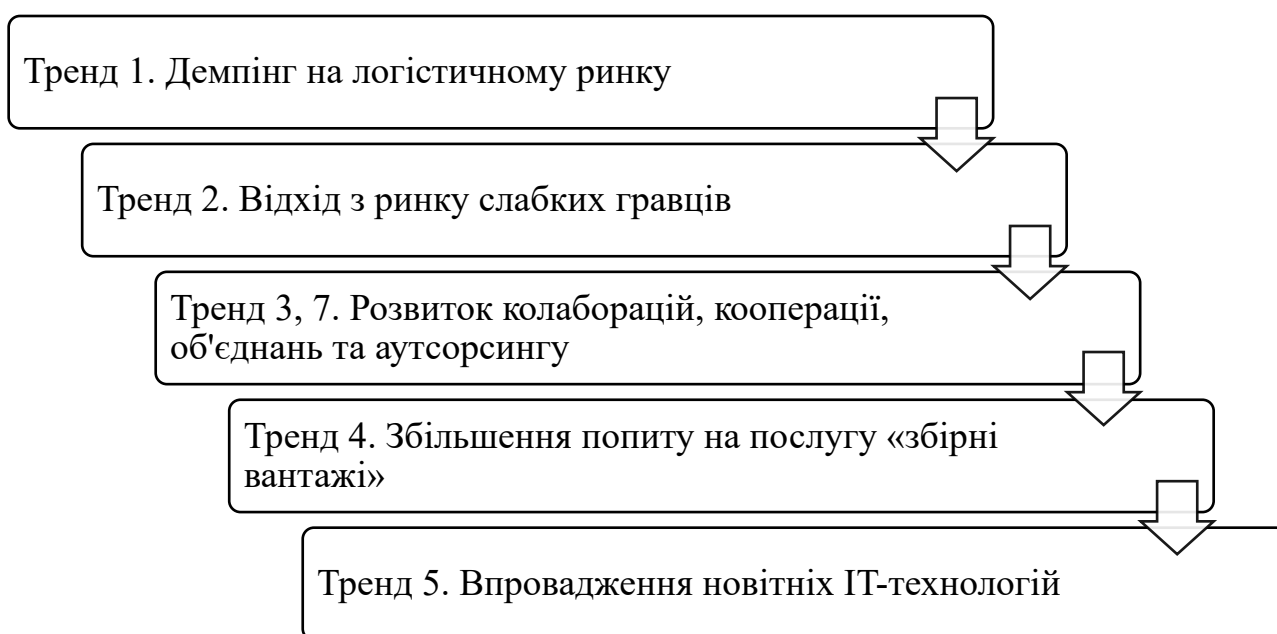


Рис. 2.1. Основні світові тенденції в морській галузі

Тренд 7. Розвиток аутсорсингу

Великі оберти набере тренд передачі непрофільних процесів і послуг на аутсорсинг. Він несе не тільки можливості збереження бюджету, а й істотну економію часу.

Тренд 8. Безконтактна кур'єрська доставка

Безконтактна доставка - турбота про здоров'я відправників і одержувачів. Вигравати будуть ті компанії, які зможуть запропонувати найбільш безпечний з точки зору здоров'я спосіб доставки товарів.

Кінцевому споживачеві пропонується широкий асортимент товарів з безконтактною доставкою додому. Покупці готові переплачувати 5-10% від вартості за товари зі швидкою доставкою (1-3 дні) і мати можливість уникнути вимушеного відвідування людних місць.

Тренд 9. Розвиток доставки посилок «дронами». Розвиток «автопілотних» доставок.

Даний тренд прийшов з Азії як продовження ідеї безконтактною доставки. У період пандемії в Китаї так доставлялося більшість посилок «додому».

Тренд 10. Переведення більшої кількості співробітників на постійній основі на віддалену роботу

Це вимагає оптимізації та автоматизації всіх бізнес-процесів. Залучення співробітників в розвиток компанії шляхом створення платформ для обміну ідеями допоможе створити в організації прозорі і налагоджені бізнес-процеси.

Тренд 11. Дотримання санітарних норм, дезінфекція обладнання, транспортних засобів стане нормою і вимогою з боку одержувачів

Тренд 12. Переведення усіх світових логістичних заходів у онлайн-формат

Тренд на проведення більшості заходів в логістичній сфері в онлайн-форматі збережеться, тому що даний формат проведення зустрічей, переговорів, вебінарів, конференцій показав високу ефективність [33].

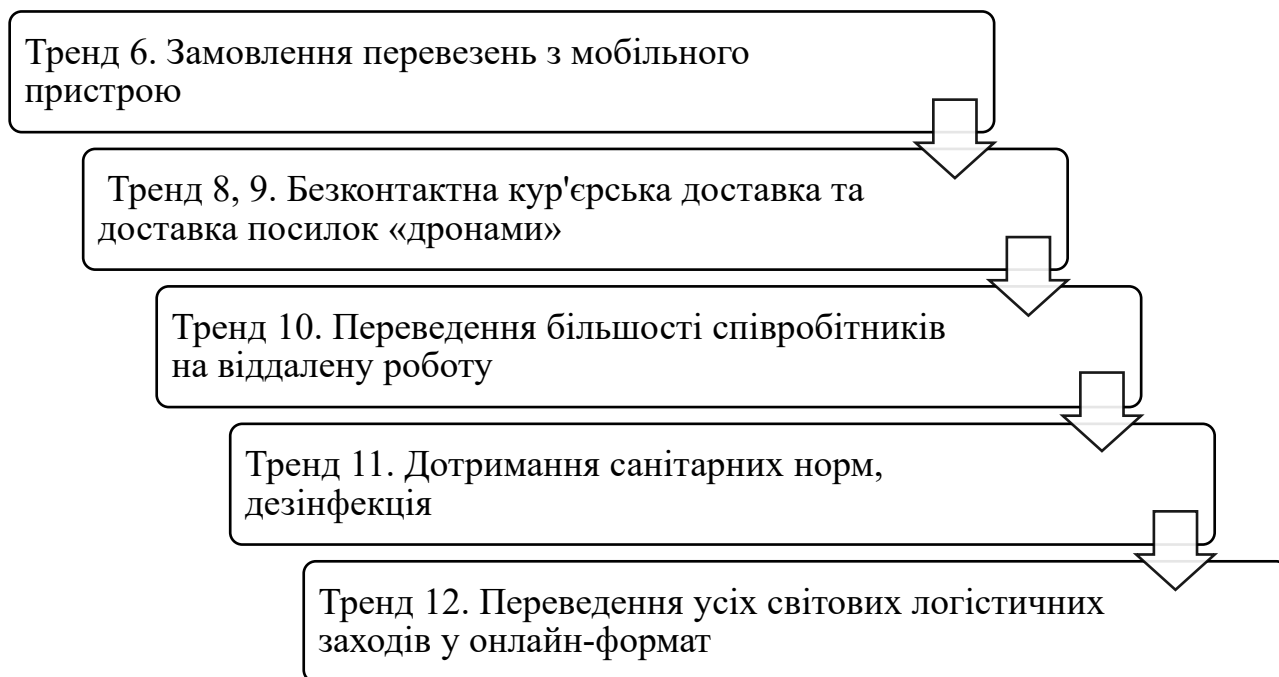


Рис. 2.2. Основні світові тенденції в морській галузі

ЮНКТАД очікує, що зростання морської торгівлі повернеться на позитивну ноту і виросте на 4,8% в 2021 році за умови відновлення обсягів світової економіки. Однак прогнозування довгострокових перспектив неможливо, через тривалість пандемії.

Ключові тренди портової галузі, яких в першу чергу може торкнутися зміна ринку під впливом COVID-19:

1. Розвиток міжнародних коридорів, диверсифікація ланцюжків поставок і, як результат, інвестиції в порти Східної і Центральної Європи.

2. Вертикальна інтеграція різних учасників логістичного ланцюжка, розвиток гібридних компаній, які володіють перевізниками і портовими терміналами, що інвестують в наземну інфраструктуру і порти.

3. Збільшуються вимоги до портів в частині сталого розвитку, в тому числі щодо ефективності взаємодії портового співтовариства і розвитку цифровізації в портах.

Під час гострої фази пандемії найбільш очевидною стала потреба в автоматизації та електронний документообіг. Порти, що йдуть в авангарді цифровізації і працюють з системами портового співтовариства, легше пристосувалися до нових умов. Частково менш помітною, але навряд чи менш суттєвою, стала потреба в глибокій інтеграції портів з усіма учасниками логістичного ланцюжка, включаючи наземну інфраструктуру і дистрибуцію.

Цифровізація є однією з найбільш значних змін в галузі транспорту і логістики і об'єктом інвестування. Впровадження цифрових технологій буде сприяти безперебійній та ефективній роботі ланцюжка поставок в інтересах вантажовідправників.

Головна мета цифровізації портів - їх об'єднання в рамках глобальної мережі «розумних портів».

Єдина цифрова платформа стає стратегічним пріоритетом для портів. Впровадження концепції «розумного порту» стало основним технологічним трендом в трансформації портів. Одним із пріоритетів розвитку операційної моделі портів є об'єднання всіх учасників глобального ланцюжка поставок в єдину взаємопов'язану мережу на основі цифрової платформи, що дозволить миттєво обмінюватися даними, приймати ефективні рішення.

ООН пояснили, що сектору морських перевезень необхідно буде підготуватися до змін і адаптуватися до нового формату існування після пандемії.

Зокрема, було виділено шість основних кроків, які необхідно зробити у відповідь на COVID-19 і постійні проблеми, з якими стикаються морські перевезення і торгівля в країнах, що розвиваються:

- □ підтримка торгівлі, щоб вона могла ефективно підтримувати зростання і розвиток економіки;
- □ зміна глобалізації для забезпечення стійкості;
- □ сприяння ширшому впровадженню технологій;
- □ використання даних для моніторингу та заходів у відповідь на різні політичні дії;
- □ забезпечення гнучкості морських транспортних систем;
- □ адаптація до зміни клімату.

«Успіх вищезазначених заходів буде залежати від ефективного міжнародного співробітництва», - заявила ЮНКТАД [34].

2.2. Пріоритетні напрямки та умови забезпечення інноваційного розвитку морської портової галузі

Морський торговий флот в сучасних умовах - це транспортно виробнича система, яка включає в себе підприємство та організації різних форм власності, що функціонує на певній ділянці морського узбережжя та прилеглих до нього водної поверхні, забезпечує та реалізує комплекс адміністративних та комерційних функцій, пов'язаних з перетинанням товарів зовнішніх і внутрішньої торгівлі, з сухопутних видів транспорту на морський і назад, обслуговуванням пасажирів, морських суден та інших транспортних засобів, забезпеченням економічної, екологічної та ін видів безпеки держави включаючи безпеку морського торговельного мореплавства.

Метою діяльності морського торгового порту явл отримання максимального прибутку за умови оптимального поєднання всіх ресурсів виробництва [41].

Морські порти будь-якої країни відіграють важливе значення в економічному розвитку та забезпеченню товарообігу в міжнародній торгівлі.

Чорне море - важлива складова Південного коридору проекту «Один пояс, один шлях». У зв'язку з цим китайські інвестори почали шукати нові чорноморські активи для розширення своєї діяльності. У 2019 корпорація China Machinery Engineering Corporation підписала контракт на розвиток болгарського порту Варна.

Велися переговори про можливі китайські інвестиції в норвезький порт Кіркенес і два порти в Ісландії.

DP World продовжує інвестувати як у розширення потужностей терміналів Чорноморського регіону, так і в додаткове контейнерне обладнання [15].

За оцінками ООН, в 2020 році зарубіжні інвестори вклали в китайські підприємства \$ 163 млрд, а в американські - \$ 134 млрд. Експерти пов'язують це з тим, що влада КНР відносно швидко впоралася з коронавірусом, а за підсумками року країна стала єдиною великою економікою, яка показала зростання [16].

Топ 5 портів по завантаженості на 2019 рік, в які також вкладають кошти інвестори та міжнародний досвід інвестування в кожному з них:

1. Порт Шанхай, Китай

Китайський морський порт показує стабільне зростання. Розташований в акваторії, що має прямий вихід до моря, і йде на 50 км вгору за течією річки Янцзи, порт бере участь як в місцевому вантажообігу, так і в міжнародних перевезеннях.

Показники вражають: 125 причалів, близько 37 млн. TEU за рік, пропускна здатність не менш як 2000 контейнерних судів [23].

Shanghai International Port Group (SIPG) - оператор найбільшого контейнерного порту в світі - шукає нові інвестиційні можливості на європейському ринку в рамках стратегії Китаю, спрямованої на забезпечення зростання за рахунок експансії на закордонні ринки в умовах кризи світової економіки.

«Ми виграли контракт на будівництво і експлуатацію порту Хайфа. Це тільки початок. Ми зацікавлені в інвестиціях в порти в Європі», - цитата з виступу віце-президента SIPG Фан Хуаджін на форумі Marintec в Шанхаї.



Рис. 2.3. Порт Шанхай

Відповідно до угоди, SIPG інвестує близько 2 млрд доларів в будівництво об'єктів в порту і придбання перевантажувального устаткування. Порт потужністю 1,86 млн TEU стане найбільшим в Ізраїлі [17].

До 2020 р планувалося розширення глибоководної берегової лінії до 10 км, а також будівництво нових причалів з пропускною спроможністю понад 13 млн стандартних контейнерів на рік [23].

2. Порт Сингапура, Сингапур

Среди всех портов Сингапур отличается исключительными размерами: 31 млн. обрабатываемых 20-футовых эквивалентов, обработка грузов из 600 портов 123 стран мира. До 2015 года этот морской хаб занимал первое место среди крупнейших портов мира, и даже сейчас он «дышит в спину» Шанхаю, показывая стабильный рост (30,90 млн TEU по данным на 2016 год в сравнении с 31,65 млн TEU в 2012 году). Сингапур намерен стать одним из главных инвесторов проекта "Один пояс - один путь". И является крупнейшим источником иностранных инвестиций для Китая [18].



Рис. 2.4. Порт Сингапур

3. Порт Шеньжень, Китай

Повертаючись до логістичних потужностей Китаю, не можна обійти стороною найбільший експортний центр виробників побутової та цифрової електроніки в світі. У дельті Перлової річки розташовані виробничі потужності різних корпорацій, які здійснюють свої перевезення за рахунок цілого ланцюга портів Шеньжень [23].

До порту Шеньжень приписані 39 судноплавних компаній, що обробляють близько 131 міжнародної контейнерної лінії.

Власники судноплавних компаній в порту Шеньжень володіють флотом чисельністю близько 500 суден [20].

Шеньжень є одним з найбільших промислових центрів в Китаї і за обсягом експорту служить своєрідними воротами для залучення інвестицій і ведення бізнесу [21].

Серед останніх показників - оброблено 23,97 млн. TEU. Спостерігаючи перспективи подальшого розвитку морських вантажоперевезень, влада до 2020 року планувала переорієнтувати його в порт вільної торгівлі, спростивши процедуру прикордонного огляду вантажів.



Рис. 2.5. Порт Шеньчжень

4. Порт Нінбо, Китай

Яскравий приклад грамотної стратегії захоплення ринку вантажоперевезень - створення єдиного великого морського порту. Одночасно будучи і найдавнішим морським вузлом, на сьогоднішній день цей морський хаб демонструє вражаючі показники зростання і пропускної здатності для задоволення зростаючого попиту - 21,60 млн TEU, що значно перевищують показники минулих років [23].

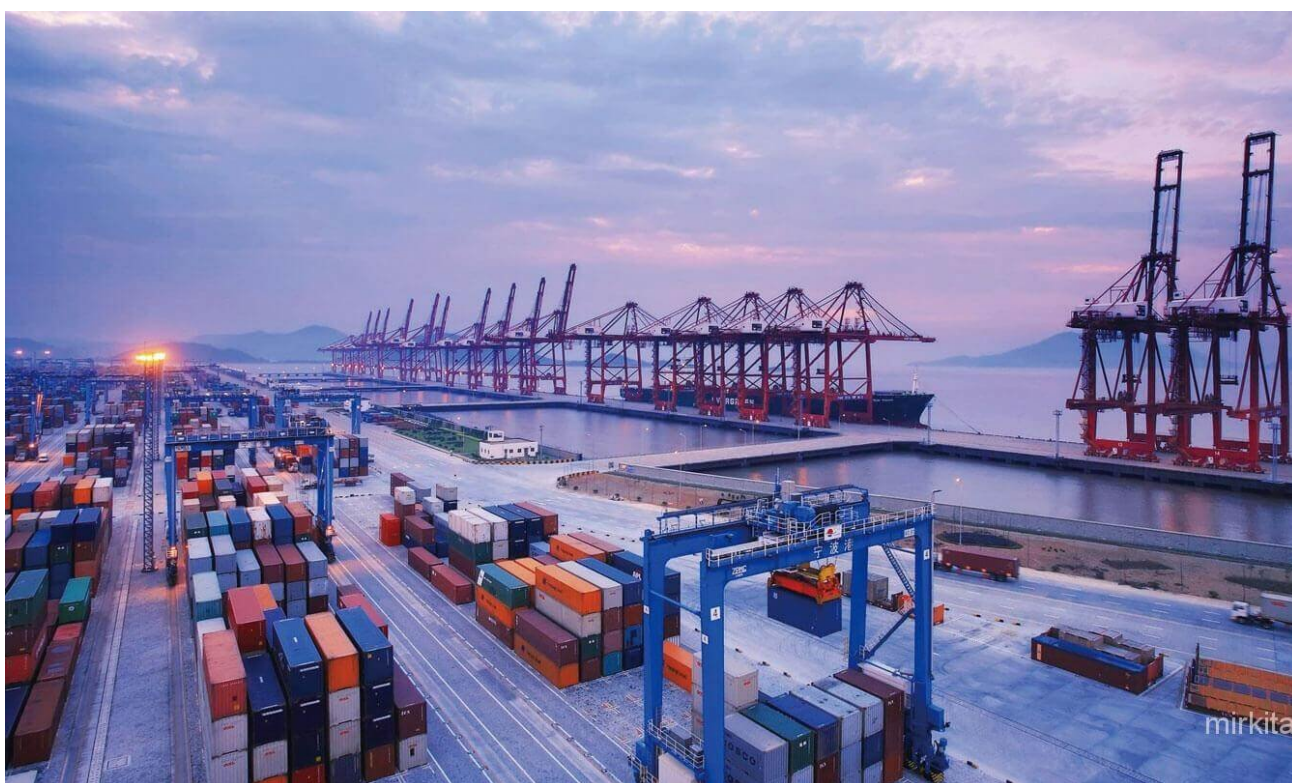


Рис. 2.6. Порт Нінбо

5. Порт Пусан, Південна Корея

Найбільший порт Південної Кореї, Пусан має два основних напрямки - рибальство і морська торгівля. Розташований на острові Йонг, порт сполучений з материком розвідним мостом. Невелике, але стабільне зростання за обсягами торгівлі гарантує йому замикати місце в п'ятірці найбільших портів світу [19].

Уряд Південної Кореї інвестує 13,5 млрд доларів в розвиток 12 портів, розташованих по всій країні, до 2040 року. Приватні інвестиції згідно з планом розвитку портів країни складуть 21,5 млрд доларів.

Відповідно до представленого плану завдяки інвестиціям загальний вантажообіг цих портів до 2040 року має збільшитися до 1,85 млрд тонн. Очікується, що контейнерооборот збільшиться з 21 млн TEU (показник 2017 року) до 48,7 млн TEU.



Рис. 2.7. Порт Пусан

Основна частина коштів піде на модернізацію порту Пусан, де додатково побудують 21 причал, а також проведуть роботи, які дозволять приймати контейнеровози місткістю до 25 тис. TEU. Крім того, будуть побудовані два нових порту - пасажирський і вантажний [22].

Протягом декількох років щорічне зростання світової торгівлі становило в середньому 3%, а в 2018-му обсяги знизилися до 2,7%. Разом з тим, в тоннажі обсяги морської торгівлі все одно досягли рекордного показника за весь час - 11 млрд тонн. За оцінками аналітиків, за п'ятирічку 2019-2024 років середнє зростання світової торгівлі повинно скласти 3,4% щорічно.

Звісно в звіті не враховані нові фактори, що впливають прямо зараз на світову торгівлю, як, наприклад, епідемія коронавірусу, яка може внести суттєві корективи в даний прогноз [35].

Прогноз вантажопотоку через морські порти України

АМПУ склала оціночні прогнози на 2022, 2030 і 2038 роки щодо обсягів вантажопереробки на основі аналітичного звіту МВФ - World Economic Outlook. Відповідно до прогнозів, були розроблені три сценарії: оптимістичний, ймовірний і песимістичний.

У разі здійснення оптимістичного варіанту прогнозований середньорічний ріст вантажопотоку через морські порти України до 2038 року складе + 7%. При самому песимістичному сценарії вантажопотік зможе вирости лише на 0,5%.

Найбільш вірогідний сценарій передбачає середньорічне зростання до 3%.

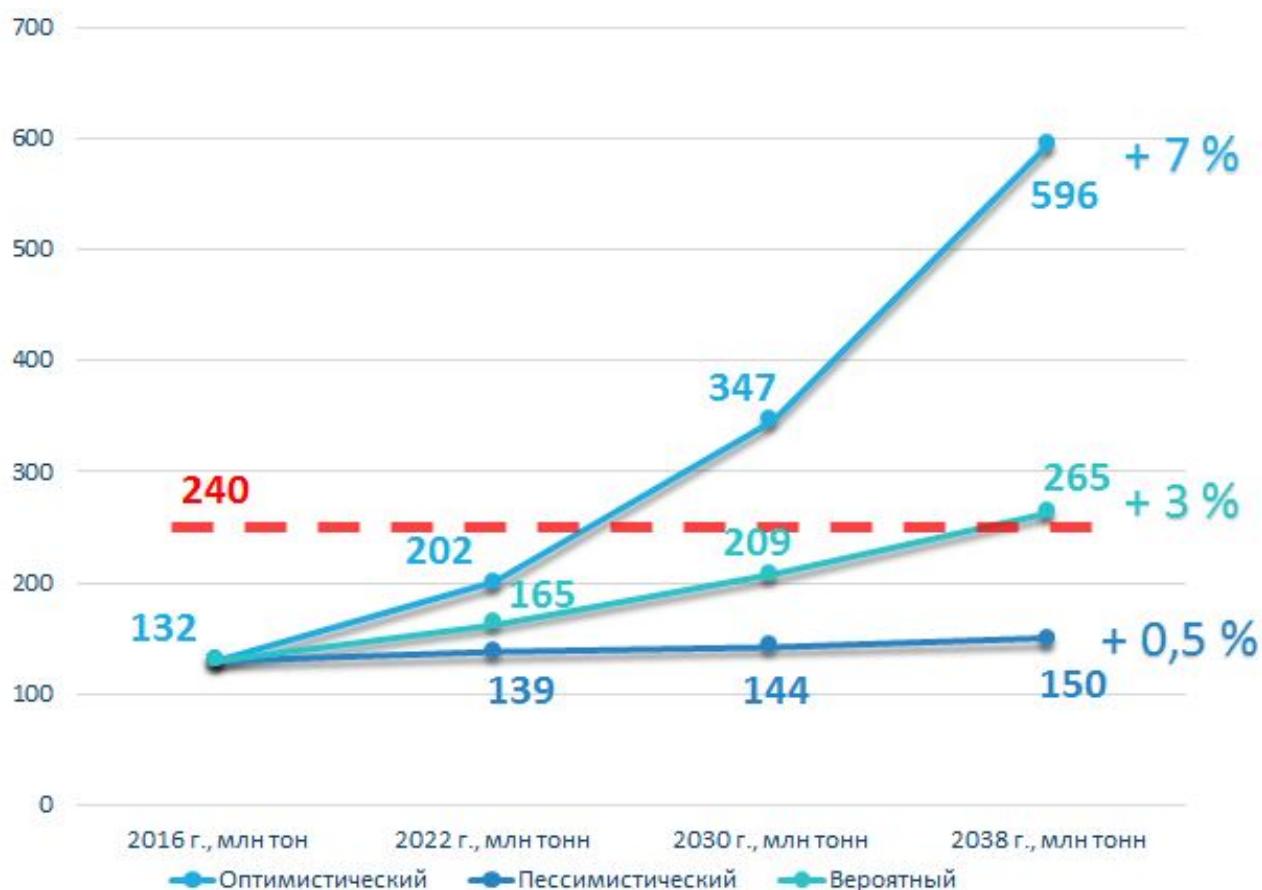


Рис. 2.8. Прогноз вантажопотоку через морські порти України

Джерело: []

Відповідно до звіту МВФ World Economic Outlook можна провести оціночні прогнози щодо обсягів вантажопереробки за трьома сценаріями:

- оптимістичний сценарій (середньорічне зростання - 7%);
- ймовірний сценарій (середньорічне зростання - 3%);
- песимістичний сценарій (середньорічне зростання - 0,5%).

В цілому, комплексна реалізація ініціатив АМПУ по розширенню інвестиційного «коридору» української портової галузі матиме позитивний вплив не тільки на збільшення капіталовкладень і розвиток портової

інфраструктури, але і забезпечить значну позитивну динаміку зростання вантажопотоку в українських портах до + 7% щорічно [36].

Багатоаспектність розвитку глобальної морської портової галузі в умовах системної конкуренції при обмеженості доступу до інвестиційних ресурсів обумовлює послідовність формування виробничого потенціалу національного сегменту морських технологій у забезпеченні логістичної інфраструктури.

У морській судноплавній системі країни повинно вирішуватися ефективне функціонування підсистем морської портової галузі.

Головним аспектом стає реалізація принципу єдиних дій замість дій окремих складових системи морських технологій. Однією з ланок таких логістичних низок слід розглядати окремі термінали, що інтенсивно розвиваються в морських акваторіях традиційних торгових портів. Тільки на основі тенденції формування ресурсних потоків і інвестиційних проектів можна обґрунтувати шляхи підвищення ефективності функціональної діяльності морських портів.

В процесі реформування морської портової галузі з метою забезпечення логістичної інфраструктури державна морська політика регулює відносини власності, корпоративне управління у разі акціонування, організацію операційного менеджменту, залучення сторонніх осіб, які також є стейкхолдерами, корпоративну соціальну відповідальність морського порту.

Шляхи, методи й етапи вирішення проблем розвитку морських портів визначаються по кожному порту індивідуально. До підготовки проектів програм, формування системи управління морськими портами залучаються провідні вітчизняні та зарубіжні консалтингові компанії, фахівці.

Стратегічна мета – створення сприятливих умов для забезпечення інноваційного розвитку морської портової галузі на основі нормативно-правових принципів та програмно-цільових методів у напрямку узгодження

інтересів та об'єднання зусиль держави й бізнесу у забезпеченні логістичної інфраструктури.

Рекомендації щодо подолання негативних чинників в інвестиційній політиці:

1) збільшення обсягу інвестицій в розвиток морської портової галузі (на розвиток інфраструктури; підтримка інвестиційних проектів);

2) розробка нормативної бази, регулюючої комерційний допуск до морської портової діяльності в сфері вантажних перевезень;

3) сприяння створенню та впровадженню інновацій в галузі (формування ефективної системи взаємодії морської портової галузі та науково-освітнього сектору; створення інвестиційних фондів з реалізації інноваційних проектів; формування позабюджетних джерел підтримки інноваційної діяльності в галузі);

4) розвиток туризму;

5) розвиток виробничої та соціальної інфраструктури;

6) поліпшення якості освіти;

7) збільшення наукового потенціалу, активізація зовнішніх контактів науково-освітнього сектору та держави (надання підтримки молодим науковцям, створення наукових центрів) та ін [25].



Рис. 2.9. Пріоритетні напрями розвитку портової галузі

Джерело: []

Щоб якісно надавати послуги, сучасний порт повинен бути не тільки сполучною ланкою між вантажовідправником і вантажоодержувачем, а й виступати центром зберігання, перевалки, зміни вантажу, місцем його доопрацювання. З метою підвищення комерційної ефективності, порти стають центрами індивідуального обслуговування, комерційних і технічних послуг,

базою матеріально-технічного забезпечення торгівлі і промислового розвитку припортовий території, екологічним центром [32].

2.3. Тенденції та перспективи розвитку стивідорного бізнесу в Україні

Високе значення морських торговельних портів підкреслюється їх місцем в загальній транспортній системі кожної країни. В Україні на морському узбережжі зосереджено 13 морських торгових портів. Вони в тій чи іншій мірі забезпечують вихід внутрішніх і транзитних вантажопотоків на морські шляхи. При цьому ефективне функціонування торговельних портів в значній мірі залежить від якості роботи залізничних доріг. Постійно підвищується роль автомобільного транспорту в обслуговуванні вантажопотоків, що проходять через порти.

Система комплексної взаємодії різних видів транспорту в мультимодальних транспортних технологіях впливає із загальних завдань раціоналізації транспортно-економічних зв'язків регіону і зумовлює підвищення макроекономічної ефективності роботи торгових портів і флоту. У цих умовах розвиток національних транспортних вузлів дозволяє оптимізувати частку транспортної складової у валовому національному продукті. Основними формами ефекту вдосконалення взаємодії транспортних підприємств є:

- зростання провізної і пропускної здатності при відносному зниженні інвестиційних ресурсів;
- зростання інтенсивності доставки товарів;
- підвищення надійності та безпеки комбінованої доставки вантажів.

Параметри вантажопотоків, що розкривають потребу в роботі торговельних портів, є також основою розвитку транспортних потужностей, як елемента

пропозиції. Динаміка вантажних потоків формується в складних і суперечливих умовах економічного розвитку:

- циклічності світових господарських зв'язків;
- перманентного створення нових регіональних об'єднань;
- нерівномірності і нестійкості функціонування господарських систем.

Крім того, одним із специфічних факторів необхідного підвищення конкурентоспроможності морських портів є стан наземних транспортних підприємств, орієнтованих на вантажопотоки портів даного морського регіону.

В 2019 році рекордний вантажообіг, який склав 54 618,61 тис.т. (зростання 32% в порівнянні з 2018 роком), з них зернові - 53 857,52 тис.т (зростання 33,6% в порівнянні з 2018 роком). Фактори які викликали дану позитивну тенденцію - це рекордний урожай, який склав 75 млн.тонн в минулому році і досить високі ціни зерна на світовому ринку.

Найбільш глибоководний контейнерний термінал в Україні – ТІС-КТ, який в 2019 році збільшив переробку контейнерних вантажів на 57% до 218 661 TEU, це найвищі темпи зростання в Україні серед контейнерних вантажів. На 25% зріс показник кількості перероблених TEU. За підсумками третього кварталу 2019-го це було 148 000 TEU, в 2020-му - 185 000 TEU

Флагманом перевалки вантажів в січні 2021 став морський порт Південний з об'ємом 3,7 млн т обробленого вантажу (-19,6%).

На другому місці - морський порт Миколаїв з перевалкою в 1,98 млн т (-24,3%), а на третьому і четвертому місцях - морські порти Одеса та Чорноморськ з обсягами 1,71 млн т (-15,5%) і 1,42 млн т (-38,2%) відповідно. На п'ятому - морський порт Маріуполь, з об'ємом перевалки 526 тис. Т (-4,5%).

За перший місяць 2021 портові оператори в морських портах України обробили 10 016,26 тис. Т вантажів, що на 3 469,56 тис. Т або на 25,7% менше, ніж за аналогічний період минулого року.

Неритмічна робота є типовим станом торгових портів. До об'єктивних причин належать: вплив економічної циклічності виробництва; схильність судноплавства гідрологічним і метеорологічним умовам; збіг термінів реалізації зовнішньоторговельних контрактів різними операторами зовнішньоекономічної діяльності; сезонність виробництва ряду товарів; зміна умов фрахтового ринку. До суб'єктивних причин відносяться: неточність планування і несвоєчасне подання транспортних засобів.

Велику групу становлять економіко-виробничі фактори, що зумовлюють єдність підходу до обґрунтування виробничих і інвестиційних рішень. Серед них виділяються - спрямованість НТП; рівень організації та продуктивності праці; обсяг і структура перевантажувальних робіт; якість стану і використання виробничих фондів; параметри життєвого циклу, терміни реконструкції та освоєння окремих об'єктів; рівень концентрації основного капіталу та інвестиційної діяльності; спеціалізація транспортних вузлів; капіталомісткість і трудомісткість вантажних робіт.

Залежно від можливостей і умов формується складна структура морського транспортного комплексу країни. В якості основних обмежень необхідного розвитку морегосподарського комплексу окремих країн виступають дефіцит інвестиційних ресурсів і пасивність морської транспортної політики. Інші фактори можуть розглядатися як похідні від згаданих раніше [71].

Морські торговельні порти як термінальні підприємства для виконання вантажних і транспортних робіт формують умови функціонування ринків специфічних видів діяльності, послуг і продукції. Одночасно діяльність підприємств і організацій, розташованих в регіонах дислокації торгових портів і надають різні послуги транспортним підприємствам, торговельним портам і власникам вантажу може розглядатися в якості окремих секторів загального комплексного ринку транспортних послуг регіону і загальної світової системи світогосподарських зв'язків.

В Україні портовий ринок є привабливим для інвесторів, оскільки володіє сильним потенціалом. У портових операторі особливо гостро останнім часом стоять наступні проблеми: застарілий механізм нарахування портових зборів в національних морських торговельних портах та зберігається тенденція непрозорості їх розподілу; посилення тиску на портовий бізнес; зниження рівня професіоналізму в морській галузі; неефективне управління морською галуззю і повільний процес її реформування; нераціональний підхід до системи капітанів порту.

Морські торговельні порти крім функціонального призначення виконують широке коло специфічних робіт. Це коло робіт і послуг крім загальносистемного призначення визначається і особливістю морського басейну. При цьому слід розрізняти комерційну спрямованість і системну безпеку. Так для умов закритого Азово-Чорноморського басейну одним з найважливіших напрямків є стратегія дій щодо забезпечення чистоти водного простору. Ця стратегія відрізняється збалансованої зацікавленістю всіх причорноморських держав в ефективному транспортному обслуговуванні зовнішньоекономічних відносин. В цьому плані посилюються дві функції портів - контрольна і репродуктивна.

Слід підходити диференційовано до реалізації ролі портів при обслуговуванні вантажопотоків, що відображають транспортно-економічні зв'язки структур розташованих на різних континентах, і вантажопотоки, в основі яких лежать зовнішньоекономічні відносини прибережних держав. Для останнього випадку порти фактично є організаторами поромних повідомлень.

Параметри розвитку торгових портів визначаються номінальними потребами економіки, обмеженнями ресурсного характеру і зовнішніми умовами стійкості функціонування транспортної системи. Перший фактор залежить від ролі прибережної зони в економіці країни і від оптимальності параметрів глобальних транспортно-економічних зв'язків. Принципове значення

набуває рівень інтеграційних відносин локальних національних транспортних комплексів з системою світових господарських зв'язків [72].

При цьому потреби розвитку морегосподарського комплексу в цілому обмежуються, з одного боку, масштабами інвестиційних ресурсів, а з іншого, міжнародними угодами по використанню транспортного потенціалу окремих груп держав. В основі такого використання лежать не тільки комерційні цілі.

При обґрунтуванні стратегії розвитку морських транспортних підприємств важливо вибрати раціональні напрямки інвестиційної діяльності. Це, перш за все, такі рішення, які відповідають критеріям управління проектами. Серед останніх виділяються:

- найбільш економічні джерела фінансування;
- максимальна тривалість конкурентної стійкості протягом життєвого циклу компанії;
- тривалість і стійкість оперування на пріоритетною вантажної бази.

Одним з ефективних видів діяльності торгових портів вважається обслуговування транспортного флоту. Це ілюструється результатами діяльності торгових портів Південної Кореї. Тим часом цей регіон не відрізняється масштабним рівня стивідорного ринку. При цьому спостерігається щорічний приріст зборів з іноземних судновласників.

Однак важливо дотримання збалансованості рівня тарифів щодо загальних витрат вантажовласників на поставку товарів в пункти їх реалізації. Крім того, необхідно враховувати середньосвітовий рівень інтенсивності обробки вантажних потоків і формування ринкової величини стивідорних тарифів. Ці показники з базових портів морських ренджів істотно впливають на стратегію поведінки альтернативних портів.

На жаль, через помилки стратегічного плану морські торговельні порти України втратили значну частину вигідних вантажних потоків, на основі яких формувалася спеціалізація терміналів. Це було обумовлено необґрунтованістю

визначення тарифів на транзитні перевезення, на портові послуги. Особливо негативною виявилася реакція на рівень супутніх зборів при недостатньо високій якості обробки вантажних і транспортних потоків.

Різка відмінність в тарифній політиці і в умовах, що відображають економічні цілі відносин з вантажовласниками, визначили відхід частини традиційних транзитних вантажопотоків [73].

РОЗДІЛ 3

ЕФЕКТИВНІСТЬ ТА ОЦІНКА ІНВЕСТИЦІЙ В РОЗВИТОК ТЕРМІНАЛІВ ТОВ «ТРАНСІНВЕСТСЕРВІС» (ТІС)

3.1. Обґрунтування параметрів позиціонування стивідорного оператора ТОВ «Трансінвестсервіс» (ТІС)

ТОВ «Трансінвестсервіс» (ТІС) з іноземними інвестиціями - це власник морського перевантажувального спеціалізованого комплексу у берегів Малого Аджалицького лимана, що знаходиться на сході від Одеси (в 27 км).

Група терміналів ТІС – найбільший приватний стивідорний оператор України. Складається з п'яти модернізованих терміналів: ТІС-Контейнерний, ТІС-Вугілля, ТІС-Руда, ТІС-Зерно, ТІС-Міндобрива. Підприємство ТІС управляє і володіє всією обслуговуючою інфраструктурою, крім того, й власною залізничною станцією.

Термінали ТІС — це доступ до міжнародних ринків виробництва та споживання зерна, добрив, вугілля, руди, товарів народного споживання для сотень мільйонів людей. Близько 680 - 750 суден заходять у порт в рік, які пов'язують ТІС з більш ніж 1400 міжнародних портів всього світу.

ТІС – це один з найбільш глибоководних портів України – глибини біля причалів становлять 15-16 м. Тобто забезпечується максимальний розмір вантажних партій та мінімальну фрахтову вартість. Багато з великих судновласників довіряють «Трансінвестсервісу» також тому, що він безліч разів встановлював різноманітні національні рекорди з інтенсивності вивантаження і завантаження великотоннажних суден.

Загальна довжина 9 причалів (7 з яких побудовані компанією) ТІС близько 1800-1900 метрів, з планом розширення ще приблизно на 1500 м [42].

На території ТІС, в єдиній митній зоні з портом, працює індустріальний парк – унікальний проект в Чорному морі.

Основна ідея: об'єднання виробничої, логістичної і складської інфраструктур. Парк Розташовується в єдиній митній зоні з контейнерним терміналом, що дозволяє уникнути митних зборів і ПДВ на готову, для реалізації та відвантаження, продукцію. Територія iPark поділяється на чотири виробничих зони, загальна площа яких становить 500 га.

Загальні інвестиції групи ТІС в активи за весь час роботи перевищує \$700 млн. Сьогодні в ТІС працюють більше 4000 осіб.

Термінали ТІС перевалюють кожен п'яту тонну вантажів, що обробляються в українських портах.

За перше півріччя 2020 року ТІС перевалив 17,4 млн тонн вантажів.

У 2019 році термінали компанії ТІС збільшили вантажообіг на 28,4% — до 33 млн т.

У 2018 році загальний вантажообіг терміналів групи склав 25,7 млн. т.

Стивідорний оператор ТІС вантажить експортну й імпорتنу металопродукцію, соняшникову олію (Україна є одним з лідерів у світі з експорту олії), а також перевалюється вугілля, руда, окатиші, хімічні добрива. У великі контейнери, які є дуже перспективним видом перевалки, можна транспортувати сухі, мінеральні, наливні, газоподібні вантажі. У рефрижераторних контейнерах-холодильниках підтримують потрібну температуру й вологість для режимних вантажів. Наприклад, так перевозяться косметичні засоби, фрукти (банани, цитруси) й імпорتنі квіти.

Свої вироблені товари у терміналах ТІС на критих складах металовантажів зберігає підприємство «АрселорМіттал Кривий Ріг». Тут перевантажується «голуба арматура», якій потрібне тільки крите зберігання, щоб на продукцію не потрапляли жодні опади. Цю арматуру тут відвантажують у Великобританію та у країни Близького Сходу.

Стабільний вантажопотік – машини з Америки та Кореї. Вони прибувають у контейнерах на ТІС, де їх розформовують та відправляють далі по регіонам країни [43].

Судно MAERSK KLAIPEDA з 8 тис. TEU на борту вийшло з Індії 12 березня 2020 року і пройшло через найбільші порти Середнього Сходу і Південної Азії: Індію, Оман, ОАЕ, Туреччину і Єгипет. Таким чином, Контейнерний термінал ТІС з'єднується з найбільшими портами азіатського регіону. За заявою ТІС, компанія опрацювала 900 контейнерів, з яких 250 контейнерів було вивантажено з судна, і 650 занурене. У контейнерах перевозилися апельсини, меблі, шини, пральний порошок, взуття та запчастини для сільгосптехніки.

Сюди також прибувають контейнери з життєво необхідних обладнанням, медикаментами і засобами захисту.

Історія розвитку:

1994 р. — компанія заснована на базі державного підприємства «Лиман» — перевалочний комплекс для імпорту фосфоритів з Марокко. В 1989 р. тут була побудована перша черга комплексу потужністю 2,5 млн т у рік і причал, але з початком 90-х об'єкт заморозили. Інвестори вирішили реанімувати проект, змінивши профіль комплексу з імпортного експортний. Так з'явився один з перших ТІС терміналів з перевалки мінеральних добрив.

1997 р. — ТІС-Міндобрива обробив перший мільйон тонн, перевалюючись продукцію з усього колишнього Радянського союзу. Тоді термінал став справжнім проривом і багато в чому завдяки йому цей вид вантажу став масово експортуватися по всьому світу. Але виникло питання, як розвиватися далі.

2000 р. — запрацював новий зерновий термінал «ТІС-Зерно», який згодом стане найбільшим в Україні і на Чорному морі.

2007 р. — відкритий термінал «ТІС-Руда» (причал №18).

2008 р. — ввели в експлуатацію термінал «ТІС-Вугілля» (№19 і №20).

2009 р. — ввели в експлуатацію «ТІС-Контейнерний термінал», він оперує причалами № 21 і № 22.

2015 р. — «ТІС» постачає електроенергію за нерегульованим тарифом промисловим споживачам: компаніям і підприємствам, більш низькою порівняно з обленерго вартості.

2017-2019 роках — розвиток контейнерного терміналу, власної залізничної інфраструктури, запуснені щотижневі контейнерні поїзди відразу за 4 напрямками, а саме Дніпро, Київ, Харків і Тернопіль.

Самостійно побудований приймально–отправочний залізничний парк «Причальний» (23 км шляхів) залізничної станції «Хімічна». З моменту запуску він прийняв понад 4,5 млн. вагонів. У серпні 2018 р. він «вийшов» на свій нинішній максимум — 1 565 залізничних вагонів на добу.

У 2018 р. — контейнерний термінал ТІС почав обслуговувати океанський сервіс ME3 Maersk [45].

2020 р. — глобальний оператор DP World придбав 51% акцій Контейнерного терміналу ТІС в порту Південний. Операцію провела інвестиційна компанія SD Capital [46].

В даний час «ТІС» представляє собою групу з 5 терміналів, кожен з яких відповідає за свій сегмент перевалки вантажів. Незважаючи на близьку прихильність, термінали не є однією компанією, це група відокремлених юридичних осіб, що керується з одного центру:

1. ТІС-Контейнерний Термінал – новітній і найглибоководніший в Україні контейнерний термінал, один з найбільш технологічних. Може одночасно приймати і обробляти відразу три судна. Має 5 STS-кранів в одній лінійці; довжина причалів — 600 м. Контейнерний термінал ТІС унікальний тим, що в одній лінійці має 5 перевантажувачів, у той час як в інших подібних компаніях – лише 3. Це пришвидшує час обробки суден.

На контейнерному терміналі «ТІС» з 2018 року працює комплекс по стафіровка зернових вантажів із залізничних вагонів типу хопер в контейнери.

Цей комплекс може обробляти не тільки зернові, а й інші дрібнофракційних навалочні вантажі. Комплекс дозволяє стафіровать зерно в 20-футові і 40-футові контейнери. Його продуктивність - 4 контейнери на годину.

У 2020 році компанія DP World (OAE), що оперує 123 логістичними та транспортними підприємствами в 54 країнах, придбала 51% акцій «ТІС-КТ».

Перевалка контейнерів у розрахунку TEU в 2016 виросла на 51%, склавши річний рекорд среди портів України. У 2018 году він перевіз 6337 контейнеров або 10770 TEU.

У ТІС, всього контейнерооборот терміналу з листопада 2011 року по жовтень 2020 року включно склав близько 900 тис. TEU.

Що стосується поточного року, то контейнерний термінал за січень-жовтень перевалив 203472 TEU.

2. ТІС-Вугілля – найбільший в Україні вугільно-рудний термінал потужністю 12 млн т. Ємність складів - 1 млн м³. Здатний приймати судна дедвейтом понад 200 000 тонн. У квітні 2012 року цей термінал прийняв найбільше вантажне судно в історії України - балкер "Maxi Brazil" дедвейтом 259 тисяч тонн. Тримач абсолютного рекорду швидкості завантаження суден по Чорному морю – 107 тис тонн на добу.

У 2019 році «ТІС-Вугілля» вийшов на максимальну інтенсивність обробки з\д вагонів - 1112 вагонів на добу.

Завдяки застосуванню сучасних технологій ТІС-Вугілля регулярно демонструє високі показники обробки вантажів.

До високих результатів інтенсивності навантаження призвела і модернізація обладнання, зокрема вагоноперекидачів.

Тут встановлено унікальне обладнання, єдине в Україні, яке називається - реклаймер. Це обладнання безперервного завантаження/розвантаження нового типу. Його продуктивність - 3,5 тисячі тонн на годину.

3. ТІС-Руда – найбільший і найбільш ефективний експортний термінал з перевалки окатишів. Обсяг перевалки в 2017 р перевищив 5,6 млн тонн.

7 млн тонн - пропускна здатність;

260 вагонів на добу - середня норма вивантаження;

15 м глибина біля причалу;

61,5 тис тонн на добу - максимальна інтенсивність навантаження судів;

Система очищення по всьому ланцюжку обробки вантажу - від складу до судна, є 5 металлоудлінітелей.

Система пилоподавлення.

4. ТІС-Зерно є одним з найбільших приватних зернових терміналів на Чорному морі, які забезпечують значну частку всього зернового експорту України. У 2017 році обсяг перевалки склав 5,6 млн тонна річна пропускна здатність становить приблизно 6 млн тонн.

Тут вперше побудували зерносховища, які дозволили оптимізувати процес навантаження та накопичувати великі партії зерна для того, щоб здешевити логістику для своїх клієнтів.

Металеві силоси - Brock, Symaga, Dina

Зерносушарки - Bonfanti (Італія), Dina (Іспанія)

Продуктивність зерносушарки - 180 т / год

Потужність ліній автоприйому - 19000 т / добу

Потужність залізничного прийому - 350 т / добу

Потужність навантаження на судно - 2000 т / год [49].

5. ТІС-Міндобрива — найбільший в Україні термінал хімічних вантажів, що спеціалізується на експорті різних видів добрив, які потребують закритого зберігання. Вантажооборот в 2017 році перевищив 2,25 млн тонн.

Він здатний перевалювати до 3,5 млн тонн добрив на рік.

Потужності одночасного зберігання: 170 тис.тонн.

Є підлогові склади.

Потужності залізничного прийому: 200 вагонів/доба

Є власний локомотив.

Відвантаження на судно: 250 т/год.

Наявність обладнання для: контролю за температурою, сушіння, очищення, зважування продукції [50].

Також компанія ТІС володіє найбільшою залізничною мережею серед усіх портів України, в тому числі власною залізничною станцією «Хімічна».

Крім того, в управлінні ТІС близько 95 км залізничних шляхів та власне депо з 25 локомотивів.

Є термінал «ПАКОБО», який надає широкий комплекс додаткових послуг, таких як: оформлення транзитних карантинних дозволів, дозволів на перевезення негабаритних вантажів, митних фінансових гарантій, розробку та затвердження схем навантаження і кріплення вантажів, надає повний спектр послуг з митного оформлення транзитних та експортно/імпортних вантажів, що виробляє фото - та відео документацію процесу перевантаження, страхування вантажів. За вказівкою замовників залучає для контролю якості виконання вантажно-розвантажувальних робіт незалежні сюрвеєрські організації [44].

Категорія «структура» відображає будову та внутрішню форму системи.

Функції управління діяльністю підприємства реалізуються підрозділами апарата управління й окремих працівників, що при цьому вступають в економічні, організаційні, соціальні й інші відносини. Організаційні відносини визначають структуру підприємства, під якою розуміється перелік відділів, служб в апараті управління, їх системна організація, характер підзвітності один одному і вищому органів управління.

Для стивідорних компаній, характерною є така організаційна структура: на чолі компанії знаходиться Президент або Генеральний директор, у якого в підпорядкуванні директор з експлуатації, директор з адміністративної та комерційної роботи (виконавчий), фінансовий, технічний директор.

Директор з експлуатації є безпосереднім керівником усього виробничого процесу стивідорної компанії. Керівництво роботою терміналів стивідорної компанії за допомогою відповідальних за обробку певних типів суден, перевантажувальні процеси і складування вантажів здійснюється докерами.

Директор з адміністративної та комерційної частини реалізує свої повноваження через: відділ комерційних представників, бухгалтерію, відділ кадрів, юридичний відділ та ін. Лінійно-функціональна (штабна) структура передбачає створення функціональних підрозділів, основна роль яких складається в підготовці проектів рішень, що набирають сили після затвердження відповідними лінійними керівниками. Поряд з ними стоять керівники функціональних підрозділів (планових, технічних, фінансового відділів, бухгалтерії), що готують проекти планів, звітів, які стають офіційними документами після підписання лінійними керівниками.

На терміналах ТІС працює понад 4 тис. Фахівців 477 унікальних професій - тальманів, стропальників, маневрових диспетчерів, механіків, слюсарів, токарів, енергетиків електромонтерів, інженерів, юристів, бухгалтерів та інших.

В основі управління також лежить принцип спеціалізації: кожний відділ виконує свої функції, але в той же час підлягає звітності директорам.

Структура - невід'ємний атрибут усіх дійсних систем, бо саме структура надає їм цілісності. Вона передбачає відносно стійкі зв'язки, які існують між елементами компанії, і сприяє збереженню стійкості системи. Структура – це також показник організованості підприємства.

Організаційна структура управління включає в себе побудову та устрій фірми, метод її внутрішнього підпорядкування, зв'язки елементів управління

між собою (порядок розміщення, специфічність окремих ланок), які дозволяють виконувати необхідні функції управління. Структура – це своєрідний каркас, навколо якого будуються всі складові підприємства.

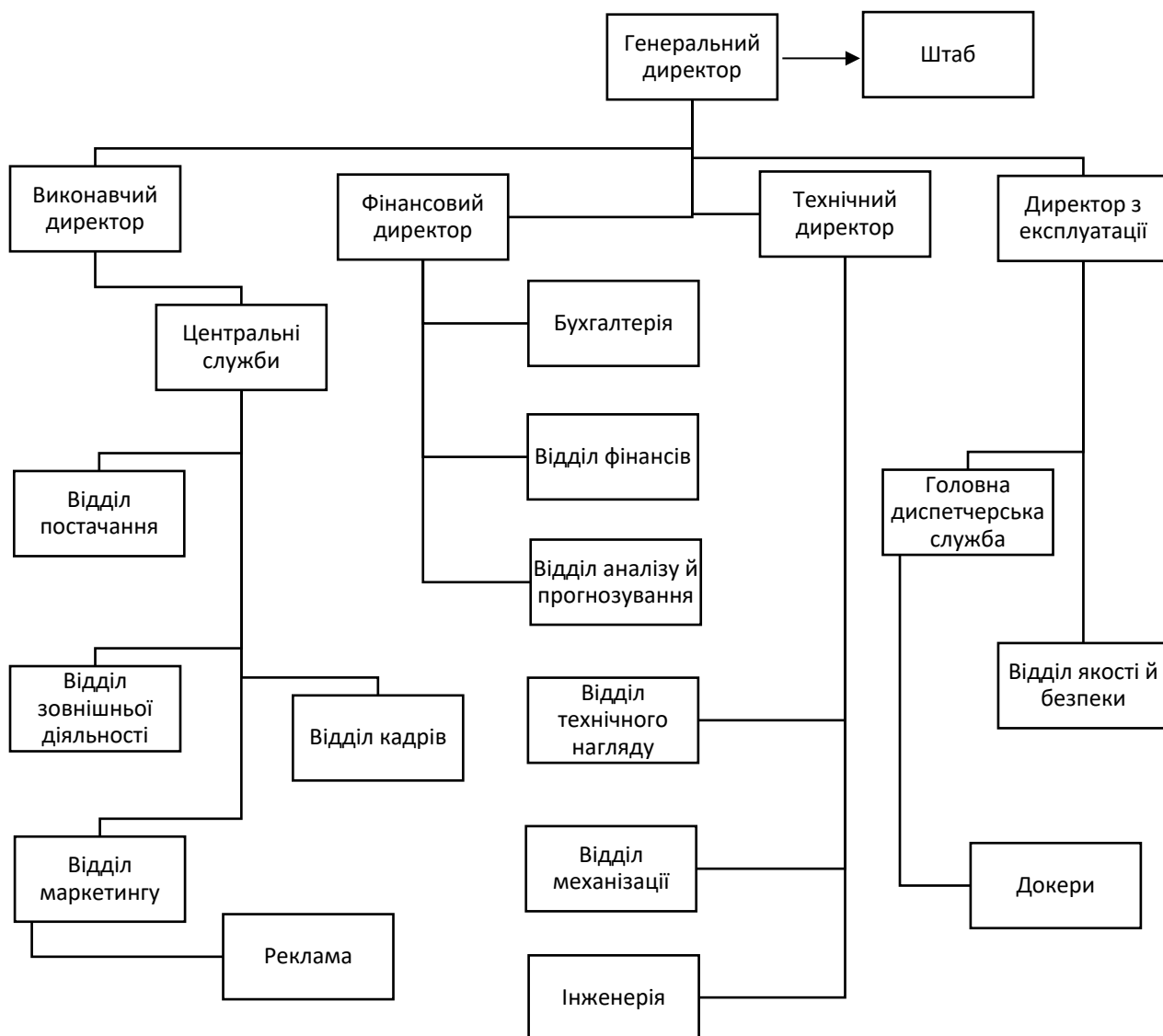


Рис. 3.1. Лінійно-функціональна організаційна структура управління компанії «ТІС»:

Джерело: []

Соціальна відповідальність – сильна сторона підприємства:

Група ТІС постійно створює робочі місця. Для населених пунктів Комінтернівського району, в якому розташований ТІС, компанія є одним з ключових роботодавців. У ТІС також працює чимало жителів Одеси.

ТІС є засновником і партнером Благодійного фонду. Фонд підтримує одеські школи, а також допомагає різноманітним локальним ініціативам. 2011 року фонд відкрив у селі Визирка центр творчості для дітей.

2014 р. - ТІС регулярно перераховує кошти на допомогу переселенцям, військовим та їхнім сім'ям, на підтримку Одеського військового госпіталю.

Компанія організовує свята для дітей-переселенців зі Сходу України. У селі Визирка, у якому розташовані термінали, на кошти ТІС побудована сучасна середня школа, а також добудований і модернізований дитячий сад.

ТІС щорічно проводить для шкіл Лиманського району різноманітні свята, а також завжди приймає у себе шкільні екскурсії.

В даний час всього група компаній ТІС направила до Національного фонду боротьби з коронавірусом більше 50 млн [51].

3.2 Характеристика сильних та слабких сторін підприємства та перспективи розвитку компанії

Задля розуміння основних слабких та сильних сторін компанії ТІС необхідно розглянути, які управлінські рішення і технологічні ноу-хау свого часу дозволили підприємству стати одним з найбільших морських транспортних вузлів країни:

1. Відмова від спеціалізації

Спочатку ТІС обробляв тільки сипучі вантажі, але з часом, збільшуючи потужності, почали освоювати, здавалося б, несумісне – зерно і міндобрива,

вугілля і контейнери. Це зараз всі воліють диверсифікувати потоки, для тих часів ця практика була новаторською.

В результаті, до початку 2000-х років компанія стала універсальним (багатопрофільним) портом-хабом. З часом ТІС став першим приватним оператором в Україні, вантажообіг якого перевищив обсяги перевалки будь-якого з державних портів України.

2. Будувати своїми силами

У перші роки один з пріоритетів звучав – вибудувати максимально незалежну інфраструктуру по всіх напрямках – від електропостачання, телефонії, рятувальних служб до власної портової інфраструктури: причалів, операційних акваторій, залізниці і т. д.

Все складалося власними силами "з нуля".

3. Бути глибоководним

В кінці дев'яностих ТІС першим будував причали з глибинами, які дозволяли приймати океанські великотоннажні судна – до 14-15 метрів опаді. Великі глибини здешевлюють логістику – це вигідно вантажовідправникам і робить термінал більш конкурентоспроможним. Всього в днопоглиблення за час роботи компанія інвестувала 40 млн євро [53].

4. Ставка на зерно

Зерновий термінал побудували за рекордний час – півтора місяця. На момент відкриття в 2000 році ТІС-Зерно вважався невеликим терміналом. Його розширювали двічі – в 2005-му і 2008-му роках. Завдяки цьому він став одним з найбільших у всьому Чорному морі. У 2018 році він обробив 4,8 млн тонн зернових вантажів.

Ще одна ідея – новий підхід до роботи з зерновими вантажами. В той час всі зернові термінали працювали за прямою схемою відвантаження зернових – з коліс, перевертаючи вагони над трюмом судна. По-перше, перевертання навантажених вагонів – досить небезпечний процес. По-друге, про збереження і

цілісності залізничних вагонів, які знаходилися в державній власності, ніхто не турбувався – рівень їх зносу досягав катастрофічної відмітки.

Тому ТІС першим інвестував у будівництво зерносховищ. Це не тільки зробило процес перевалки зернових цивілізованим, але також дозволило накопичувати великі партії зерна і фрахтувати під них великотоннажні судна, а значить – зменшити вартість логістики для зернотрейдерів.

5. Бути швидким і технологічним

ТІС вважається найшвидшим портом в країні і одним з найбільш технологічних, регулярно встановлюючи різні рекорди швидкості обробки суден і вагонів з вантажем.

Наприклад, саме ТІС-Вугілля встановив низку рекордів по інтенсивності завантаження суден і швидкості вивантаження вагонів – відповідно 118 200 тонн і 690 вагонів на добу.

ТІС-Руда також вважається одним з найбільш "швидкісних" терміналів, здійснюючи навантаження судів з інтенсивністю 61 488 тонн на добу і вивантажуючи в добу 326 вагонів.

У серпні 2019 вся група ТІС опрацювала 40 546 залізничних вагонів з вантажем – це рекордний показник інтенсивності для вантажних залізничних станцій в Україні за 25 років.

Наростити швидкість перевалки вдалося за рахунок сучасного обладнання, впровадження технології швидкого завантаження і наявності складських приміщень. Склади дозволяли накопичувати великі партії вантажів і відправляти їх великотоннажними суднами, що зменшувало вартість транспортування (за рахунок виключення плати за простій вагонів).

6. Своя залізниця

До 2009 року, вирішивши проблему з глибинами водних шляхів, ТІС уперся в пропускну здатність залізничних шляхів.

Розвивати термінали далі не мало сенсу – одноколійна магістраль Укрзалізниці вже не могла їх обслужити, а на будівництво шляхів не було грошей. Між компаніями, що працюють в акваторії порту Південний, почалася гостра конкуренція за вагони.

Вирішили будувати другий шлях. ТІС з партнерами побудували магістраль за власні гроші і передали її Укрзалізниці. Це дозволило збільшити пропускну спроможність ділянки до 52 пар поїздів на добу, і підвищити обсяг перевезень на 10 млн тонн на рік.

Розвивали і залізничні шляхи всередині порту. Інвестиції в залізничні проекти повинні були прискорити обробку вантажів. У середині 90-х, після запуску терміналу мінеральних добрив в порту було всього близько 15 км залізничних колій, і станція вивантаження вагонів, сьогодні ж компанія оперує на 95 км станційних колій 25 маневровими локомотивами. Такі залізничні потужності дозволяють забезпечувати високу швидкість обробки вантажів, починаючи від прийому вантажу на терміналі до його навантаження.

7. Ставка на контейнери

ТІС-КТ в 2018 році обробив 124,9 тис TEU, однак його проектна потужність – в 4 рази більше. Його вантажообіг за останні кілька років збільшився як мінімум в 2,5 рази.

Одне з головних переваг контейнерного терміналу – інтеграція з залізничною інфраструктурою та технологічність, що забезпечує високу швидкість обробки вантажів. Компанія однією з перших запустила регулярні залізничні контейнерні перевезення по Україні прямо з терміналів ТІС і відправляє 12 регулярних контейнерних поїздів за п'ятьма напрямками - в Дніпро, Київ, Харків, Тернопіль та інші міста.

При запуску керувалися інтересами клієнтів-вантажовласників, адже перестановка контейнерів з автомобілів на поїзди вигідна в першу чергу власникам вантажу: поїзд доставляє вантаж швидше, на залізницях відсутні

вагові обмеження, які є на автотрасах. Крім того, контейнерні поїзди дозволяють перевозити тендітні вантажі: техніку, плитку, скло, кераміку [52].

Всі ці рішення підвищують привабливість терміналу.

Їх можна привести в таку табличну форму:



Рис. 3.2. SWOT-аналіз TOB TIC

Джерело: []

Також на компанію діє ряд зовнішніх факторів: політичних, економічних, соціально-культурних та технологічних, вплив на діяльність підприємства яких можна представити у вигляді наступної таблиці:

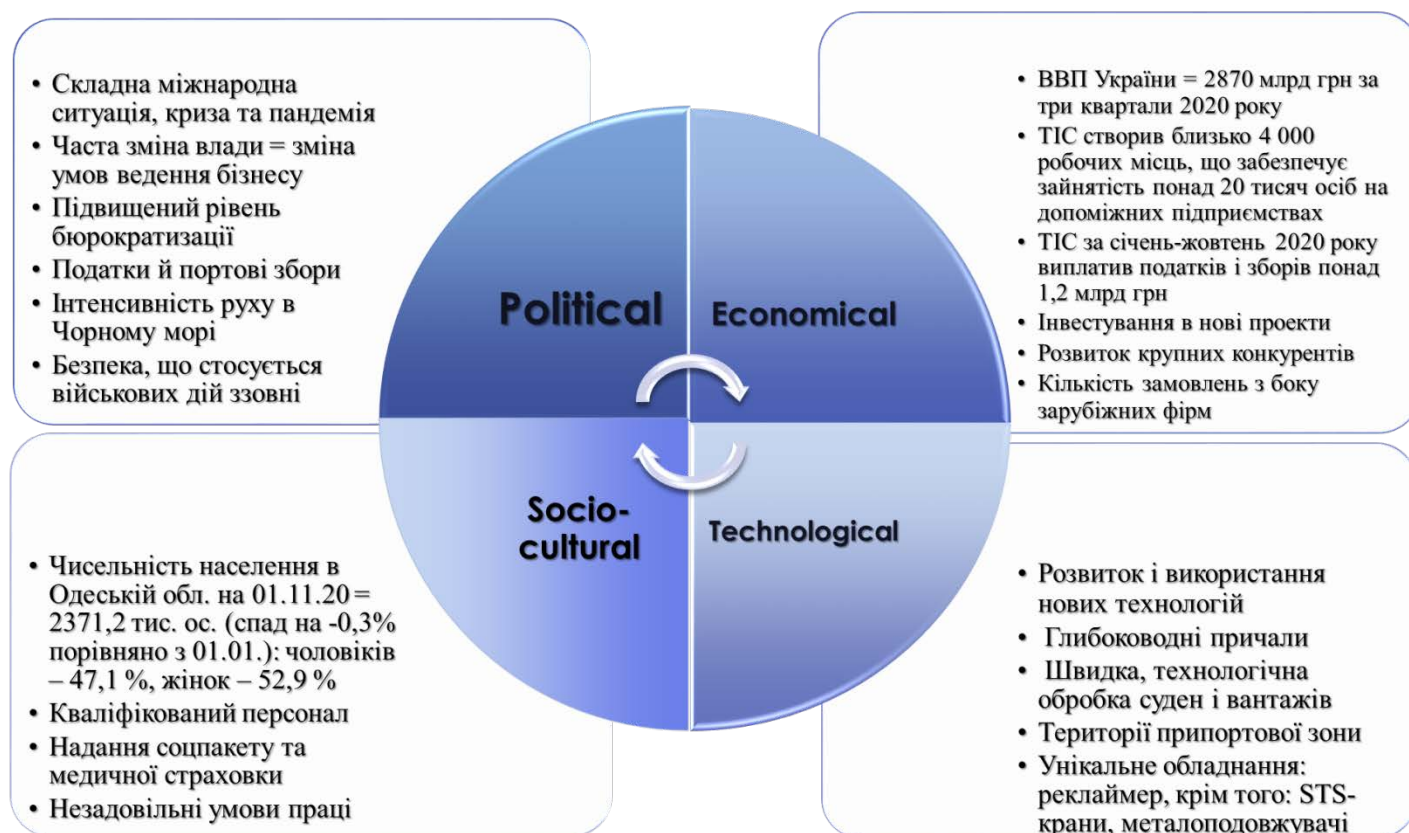


Рис. 3.3. PEST-аналіз ТОВ ТІС

Джерело: []

ТІС - це підприємство, яке знаходиться за межами міста, має достатній запас своїх територій і хорошу транспортну розв'язку, перебуваючи між містом Миколаєвом та Одесою.

Основна відмінність терміналів ТІС від інших приватних стивідорних компаній полягає в тому, що дана компанія не тільки орендує портові потужності (причали), але і будує свої перевантажувальні потужності, вкладає кошти в закупівлю обладнання та інфраструктури.

У найближчих планах – днопоглиблення підходів та акваторії причалів № 18-22 з нинішніх 15 м до 16-19 м. Цей проект буде реалізований в рамках державно-приватного партнерства: Адміністрація морських портів України

поглибить підхідний канал, тоді як ТІС за власні гроші - операційні акваторії. Відповідний меморандум підписаний у вересні 2018 року.

Днопоглиблення внутрішнього каналу і операційних акваторій причалів № 18, 19, 20 має бути реалізовано до показника 19 м, а частини операційних акваторій причалів № 21 і 22 - до 16 м.

Метою даних робіт повинно стати збільшення пропускної спроможності і обсягів перевалки терміналами "ТІС - Контейнерний термінал", "ТІС-Руда" і "ТІС- Вугілля". Вигода держави полягатиме в нарощуванні перевалки групою терміналів ТІС на 10-15 млн, але станеться це тільки через 10 років [54].

Згідно з планами ТІС, в рамках проекту індустріального парку можна буде виробляти все - від телевізорів і мобільних телефонів до велосипедів і ліків. Іншими словами, метою підприємства в даному контексті є створення умов для залучення різних промислових виробництв в зону, безпосередньо прилеглу до контейнерного терміналу, що дасть йому велике завантаження, так як вся вироблена продукція і комплектуючі будуть перевантажуватися в результаті саме через нього.

Партнерство з DP World дасть контейнерному терміналу можливості залучати нові контейнерні лінії, розвивати додаткові послуги всередині терміналу, розширювати кошик генеральних і навалювальних вантажів. Найближчим часом, термінал зможе запропонувати своїм клієнтам нові сервіси, а також ще більш високу якість обслуговування.

Компанія впевнена, що прихід такого глобального інвестора створить нові робочі місця, а також благотворно вплине не тільки на розвиток контейнерного терміналу, але і на інвестиційну привабливість української транспортної галузі.

До команди компанії незабаром приєднається невелика група фахівців DP World, які почнуть працювати над збільшенням вантажопотоку і розвитком потужностей терміналу.

Це дасть можливість відправляти вантажі по ключовим для Східної Європи торговим маршрутам, використовуючи активи DP World в Румунії і Туреччині.

Відповідно до умов угоди, DP World придбала контрольний пакет акцій і буде здійснювати управління терміналом. Компанія стане ключовим гравцем в регіоні і буде прагнути розширювати частку ринку за рахунок використання лідируючих позицій ТІС-КТ на ринку перевезень залізницею.

Підприємство планує подовжувати причал, працювати над потужностями для стафірування і над новими офісами для експедиторів і митниці.

15 регулярних контейнерних поїздів на тиждень курсують з ТІС в Київ, Харків, Тернопіль, Дніпро і Чернігів. У планах компанії - маршрути в нові міста в Україні і за кордон.

Крім того, у планах - інвестиції в будівництво мінімум двох нових причалів, подальший розвиток залізничної інфраструктури, зокрема, будівництво вагоноремонтної ділянки і майданчиків для накопичення автотранспорту і сполучних колій парку Південний і станції "Хімічна", а також залучення нових вантажопотоків.

Фірма не стоїть на місці, розвиває успіх та нарощує обсяги перевалки.

3.3. Оцінка економічної ефективності інвестицій в розвиток терміналів ТОВ «Трансінвестсервіс» (ТІС)

Необхідно розрахувати потенційний дохід та прибуток після інвестування у портове обладнання контейнерного терміналу задля забезпечення конкурентних переваг та зміцнення конкурентоспроможності.

Для цього придбаємо:

- причальні контейнерні крани-перевантажувачі (STS) – 3 000 000 \$;

вартість 2 кранів = 6 000 000 \$;

– спредер для контейнерів – 5000 \$;

вартість 10 спредерів = 50 000 \$;

– козлові крани на пневмоколісному ходу (RTG) – 4 000 000 \$;

вартість 2 козлових кранів = 8 000 000 \$.

Початкові витрати мають у собі такі складові:

- витрати на придбання STS-кранів;
- витрати на придбання спредерів;
- витрати на придбання RTG-кранів.

TR (total revenue) - сукупний дохід (виручка)

TC (total cost) - загальні витрати:

$$TC = CC + RC \quad (3.1)$$

де TC (total cost) - загальні витрати;

SCC (sts-cranes cost) - витрати на придбання STS-кранів;

SC (spreader cost) - витрати на придбання спредерів;

RCC (rtg-cranes cost) - витрати на придбання RTG-кранів.

$$TC = 2 \times 3000000 + 10 \times 50000 + 2 \times 4000000 = 14050000 \$$$

Тобто, початкове інвестування складе 14050000 \$. Додаємо до цієї суми 1550000 \$ на додаткові витрати та технічне обслуговування. Всього = 15600000\$

Проведемо оцінку інвестиційного проекту. Від його реалізації очікуються наступні грошові потоки:

Таблиця 3.1.

Грошові потоки проекту інвестування

Роки	Грошовий потік
1 рік	5500000\$
2 рік	5700000\$
3 рік	6750000\$
4 рік	7000000\$
5 рік	7650000\$
6 рік	8850000\$

Джерело: [розроблено автором]

Дисконтна ставка = 20%

Для початку розрахуємо показник P_v

$$P_v = \frac{F}{(1+r)^t}, \quad (3.2)$$

де P_v – число, що означає величину запланованої грошової суми, що передбачається отримати через певний відрізок часу при певній дисконтній ставці;

F – запланована грошова сума;

t - відрізок часу(кількість років);

r – дисконтна ставка.

$$P_v = 5500000 / (1 + 0,20)^1 + 5700000 / (1 + 0,20)^2 + 6750000 / (1 + 0,20)^3 + 7000000 / (1 + 0,20)^4 + 7650000 / (1 + 0,20)^5 + 8850000 / (1 + 0,20)^6 = 21861899 \$$$

Далі вирахуємо NPV:

$$NPV = -I_v + P_v, \quad (3.3)$$

де I_v – інвестиції.

$$NPV = -15600000 + 21861899 = 6261899 \$$$

Наступною характеристикою інвестиційного проекту є індекс прибутковості:

$$PI = \frac{P_v}{I_v}, \quad (3.4)$$

$$PI = \frac{21861899}{15600000} = 1,4$$

Розрахунок індексу прибутковості необхідний для оцінки ефективності вкладень в реалізацію бізнес-плану або інвестиційного проекту.

- PI менше 1. У цьому випадку проект вважається неприбутковим і його подальший розгляд не проводиться;

- PI дорівнює 1. Така величина показує, що отриманий прибуток буде дорівнює витратам на реалізацію проекту. Для впровадження проекту в життя необхідна доробка і перегляд основних показників;

- PI більше 1. Проект, індекс прибутковості якого більше одиниці, є перспективним і приймається до розгляду та аналізу;

В даному випадку індекс прибутковості більше за 1, що означає що проект буде прибутковим і підлягає розгляду для реалізації.

Також вирахуємо дисконтований період окупності:

$$T_{\text{окуп}} = \frac{I_v}{\text{ДП}_{\text{дисконт.}}}, \quad (3.5)$$

Період окупності - кількість часу, необхідна для покриття витрат на той чи інший проект або для повернення коштів, вкладених підприємством за рахунок коштів, одержаних в результаті основної діяльності по даному проекту.

Повернення інвестиційного капіталу оцінюється на основі грошового потоку:

$$\text{ДП} = \text{ЕР} + \text{D}, \quad (3.6)$$

де ЕР (economic profit) - це прибуток, що залишається у підприємства після вирахування всіх витрат, включаючи альтернативні витрати розподілу капіталу власника.

D (depreciation) - процес перенесення за частинами вартості основних засобів та нематеріальних активів за ступенем їх фізичного або морального зносу за собівартістю виробленої продукції (робіт, послуг).

В свою чергу, дисконтований грошовий потік виражається формулою:

$$\text{ДП}_{\text{диск}} = \frac{P_v}{T}, \quad (3.7)$$

де T – кількість років експлуатації об'єкта інвестування на протязі якого очікуються надходження грошових потоків.

$$\text{ДП}_{\text{диск}} = \frac{21861899}{6} = 3643650 \$$$

В свою чергу, період окупності розраховується:

$$T_{\text{окуп}} = \frac{15600000}{3643650} = 4,28 \text{ роки}$$

Тобто, період окупності дорівнює 4,28 роки.

За допомогою проведених вище розрахунків можна зробити висновок, що інвестування в оновлення контейнерного терміналу для забезпечення конкурентних переваг та зміцнення конкурентоспроможності морського торговельного порту «ТІС» є вигідним. При інвестуванні 15600000 \$, термін окупності дорівнює 4,28. В даний час морські контейнерні перевезення є одними з найбільш затребуваних для транспортування різних вантажів, не тільки між континентами, а й між країнами. Впровадження контейнерних перевезень призвело до значного прогресу в ефективності роботи морських портів, а відповідно і зниження витрат на вантажно-розвантажувальні операції та саму доставку вантажу. Що, в кінцевому рахунку, призвело до значного прискорення і збільшення торговельних потоків. На даний момент практично всі імпортовані товари в світі проводять якийсь час в контейнері. Походження контейнерних перевезень і їх внесок в логістику зумовлені необхідністю більш економного, зручного та безпечного транспортування вантажів.

РОЗДІЛ 4

ОХОРОНА ПРАЦІ

4.1. Призначення Глобальної морської системи зв'язку під час лиха і забезпечення безпеки мореплавання (GMDSS)

Глобальну морську систему зв'язку під час лиха і забезпечення безпеки мореплавання розробили морські держави в рамках Міжнародної морської організації (ІМО). Вона є результатом прийняття поправок в 1988р. до Міжнародної конвенції з охорони життя людей на морі (SOLAS) від 1974р.

GMDSS покликана забезпечувати максимальну доступність зв'язку, що відноситься до безпеки всіх суден, пасажирських і вантажних, валовим тоннажем від 300 тонн, які знаходяться в міжнародних рейсах. Для судів з тоннажем менш ніж 300 реєстрових тонн, а також не задіяних в міжнародних рейсах діють вимоги адміністрації свого державного прапора.

Для забезпечення максимальної безпеки мореплавання використовують останні досягнення в галузі зв'язку на морі, такі як супутникові системи та цифрові технології. GMDSS гарантує забезпечення відповідних суден зв'язком з береговими службами у разі аварійних ситуацій і для обміну інформацією про безпечність, цілодобово і при будь-якому місці розташування [55].

Система GMDSS дозволяє:

- збільшити ймовірність того, що сигнал лиха буде прийнятий
- спростити пошук і порятунок людей, що вижили
- поліпшити координацію рятувальних служб і судів, розташованих поблизу від місця лиха
- забезпечити мореплавців життєво важливою інформацією про безпечність на море

Морські райони

Вся акваторія Світового океану розбита на райони. Кожен район обумовлений каналами зв'язку з ситуаційно-координаційним центром, тим самим вихід в кожен район повинен супроводжуватися забезпеченням підтримки зв'язку з цим каналом. Це досягається шляхом установки на борту спеціалізованого обладнання. Райони нумеруються і мають таке визначення і канали зв'язку:

На рисунку наведено приклад європейських морських районів.



Рис. 4.1. Європейські морські райони

Район A1 - це район, в якому здійснюється передача даних по каналу УКХ, хоча б з однією береговою станцією, обладнаною системою цив.

Район А2 - це район, в якому зв'язок здійснюється на ПВ, хоча б з однією береговою станцією, обладнаною системою цив, за винятком району А1.

Район А3 - це район, в якому зв'язок відбувається через супутникову систему зв'язку Інмарсат, за винятком районів А1 і А2.

Район А4 - це акваторія Світового океану, яка не увійшла в райони А1, А2 і А3 [56].

Основні переваги ГМССБ

1. Судна ГМССБ оснащуються обладнанням зв'язку, призначеним для морського району їх плавання, і мають можливість використовувати при необхідності далекий зв'язок. Це означає, що сигнал лиха обов'язково буде почутий береговою станцією та іншими суднами.

2. З того часу як судна ГМССБ стали оснащуватися стандартизованим обладнанням для певного морського району та використовувати одні і ті ж частоти, забезпечується сумісність між пошуково-рятувальними службами і суднами.

3. Обладнання ГМССБ дозволяє подавати сигнал лиха натисканням на спеціальну кнопку. При неможливості це зробити сигнал лиха подає вільно спливає судновий аварійний радіобуй. (Успішність подачі сигналу лиха більше не залежить від кваліфікації суднових радистів) [57].

4.2. Розслідування нещасних випадків на виробництві

Нещасний випадок – це обмежена в часі подія або раптовий вплив на працівника небезпечного виробничого чинника чи середовища, що сталися під час виконання ним трудових обов'язків, внаслідок яких заподіяно шкоду здоров'ю або настала смерть. Відповідно до закону України “Про охорону праці”, роботодавець має організувати розслідування та вести облік нещасних

випадків та професійних захворювань. Розслідування нещасних випадків проводять згідно з порядком розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві. Дія цього порядку поширюється на власників підприємств або уповноважених ними органів (далі – роботодавців) та осіб, які, відповідно до законодавства, уклали з роботодавцем трудовий договір (контракт) або фактично були допущені до роботи в інтересах підприємства (далі – працівників), а також на осіб, які забезпечують себе роботою самостійно.

У разі настання нещасного випадку безпосередній керівник робіт зобов'язаний: терміново організувати надання першої невідкладної допомоги потерпілому, забезпечити у разі потреби його доставку до лікувально-профілактичного закладу; негайно повідомити роботодавця про те, що сталося; зберегти до прибуття комісії з розслідування (спеціального розслідування) нещасного випадку обстановку на робочому місці та машини, механізми, обладнання, устаткування у такому стані, в якому вони були на момент настання нещасного випадку (якщо це не загрожує життю чи здоров'ю інших працівників і не призведе до більш тяжких наслідків та порушення виробничих процесів), а також вжити заходів до недопущення подібних нещасних випадків.

Роботодавець, одержавши повідомлення про нещасний випадок, зобов'язаний протягом однієї години передати повідомлення про нещасний випадок фонду за місцезнаходженням підприємства, на якому стався нещасний випадок, керівникові первинної організації профспілки, керівникові підприємства, де працює потерпілий, органів державного пожежного нагляду, закладу державної санітарно-епідеміологічної служби, протягом доби утворити комісію у складі не менше трьох осіб та організувати проведення розслідування. До складу комісії входять: керівник служби охорони праці (голова комісії), представник Фонду за місцезнаходженням підприємства, представник первинної профспілки, а також представник підприємства, інші

особи. Голова комісії зобов'язаний письмово поінформувати потерпілого або уповноважену ним особу, яка представляє його інтереси, про його права і з початку роботи комісії запросити до співпраці [58].

Комісія зобов'язана протягом трьох робочих днів з моменту її утворення:

1) обстежити місце настання нещасного випадку, одержати письмові пояснення потерпілого, якщо це можливо, опитати осіб — свідків нещасного випадку та причетних до нього осіб;

2) визначити відповідність умов праці та її безпеки вимогам законодавства про охорону праці;

3) з'ясувати обставини і причини настання нещасного випадку;

4) вивчити первинну медичну документацію, документацію охорони праці;

5) визначити, пов'язаний чи не пов'язаний нещасний випадок з виробництвом;

6) установити осіб, які допустили порушення вимог законодавства про охорону праці, а також розробити план заходів щодо запобігання подібним нещасним випадкам;

7) скласти у п'яти примірниках акт проведення розслідування нещасного випадку і передати їх роботодавцеві для затвердження.

У разі незгоди із змістом акта член комісії підписує його з відміткою про наявність окремої думки.

Нещасні випадки, що сталися внаслідок раптового погіршення стану здоров'я працівника під час виконання ним трудових (посадових) обов'язків, визнаються пов'язаними з виробництвом за умови, що погіршення стану здоров'я працівника сталося внаслідок впливу небезпечних чи шкідливих виробничих факторів, що підтверджено медичним висновком, або якщо потерпілий не проходив медичного огляду, передбаченого законодавством, а

робота, що виконувалася, протипоказана потерпілому відповідно до медичного висновку про стан його здоров'я [59].

Визнаються пов'язаними з виробництвом такі випадки:

раптового погіршення стану здоров'я працівника або його смерті внаслідок гострої серцево-судинної недостатності під час перебування на підприємстві;

скоєння самогубства працівником плавскладу на суднах морського, річкового та рибпромислового флоту в разі перевищення обумовленого колективним договором строку перебування у рейсі або його смерті під час перебування у рейсі внаслідок впливу психофізіологічних, небезпечних чи шкідливих виробничих факторів.

Нещасні випадки, пов'язані із завданням тілесних ушкоджень іншою особою, або вбивство працівника під час виконання чи у зв'язку з виконанням ним трудових (посадових) обов'язків чи дій в інтересах підприємства незалежно від порушення кримінальної справи визнаються пов'язаними з виробництвом (крім випадків, що сталися з особистих мотивів).

Не визнаються пов'язаними з виробництвом нещасні випадки, що сталися з працівниками:

за місцем постійного проживання на території польових і вахтових селищ; під час використання ними в особистих цілях транспортних засобів, машин, механізмів, устаткування, інструментів, що належать або використовуються підприємством (крім випадків, що сталися внаслідок їх несправності);

унаслідок отруєння алкоголем, наркотичними засобами, токсичними чи отруйними речовинами, а також унаслідок їх дії (асфіксія, інсульт, зупинка серця тощо), за наявності відповідного медичного висновку, якщо це не пов'язане із застосуванням таких речовин у виробничих процесах чи порушенням вимог безпеки щодо їх зберігання і транспортування або якщо

потерпілий, який перебував у стані алкогольного, токсичного чи наркотичного сп'яніння, до нещасного випадку був відсторонений від роботи відповідно до вимог правил внутрішнього трудового розпорядку підприємства або колективного договору;

у разі підтвердженого відповідним медичним висновком алкогольного, токсичного чи наркотичного сп'яніння, не зумовленого виробничим процесом, яке стало основною причиною нещасного випадку за відсутності технічних та організаційних причин його настання;

під час скоєння ними злочину, що встановлено обвинувальним вироком суду;

у разі смерті або самогубства (крім випадків, зазначених у пункті 15).

Розслідування нещасних випадків на виробництві проводять з метою з'ясування обставин та причин, що зумовили їхнє виникнення. За результатами розслідування нещасних випадків розробляють заходи щодо запобігання подібним випадкам у майбутньому зокрема та підвищення рівня безпеки виробничого середовища загалом, а також вирішують питання соціального захисту потерпілих [60].

4.3. Попередження виникнення пожеж на судах

Пожежна безпека судна - це його стан, при якому з регламентованою ймовірністю виключається можливість виникнення і розвитку пожежі та впливу на людей небезпечних факторів пожежі, а також забезпечується захист матеріальних цінностей.

Протипожежний режим - комплекс встановлених норм поведінки людей, правил виконання робіт та експлуатації судна, спрямованих на забезпечення пожежної безпеки.

Пожежна безпека є складовою частиною живучості судна.

Під боротьбою з пожежами на увазі комплекс технічних і організаційних заходів, що проводяться з метою попередження пожежі, обмеження поширення вогню та створення умови для безпеки евакуації людей.

До основних причин виникнення пожежі на судні відносяться:

- необережне або недбале поводження з відкритим вогнем, нагрівальними приладами, недбале куріння;
- несправності електрообладнання, суднових механізмів;
- потрапляння палива на розпечені і гарячі поверхні механізмів і вихлопних трубопроводів;
- іскроутворення при роботі суднових механізмів і при ударах;
- порушення правил виробництва зварювальних робіт і робіт з відкритим вогнем;
- самозаймання матеріалів (вантажів);
- розряди статичної та атмосферної електрики.

Для попередження виникнення пожежі на судні необхідно:

- 1) проводити постачання судів протипожежними засобами;
- 2) організувати навчання екіпажу судна методам боротьби з вогнем;
- 3) організувати протипожежний нагляд на судні;
- 4) розводити відкритий вогонь на палубі в особливо відведених для цього місцях з дозволу капітана. Суднові роботи, пов'язані з розведенням відкритого вогню у внутрішніх приміщеннях, виробляти тільки з дозволу старшого механіка і з повідомленням капітана;
- 5) заборонити ходіння по судну з відкритим вогнем і користуватися таким вогнем як засобом освітлення;
- 6) дозволяти куріння тільки в певних місцях;
- 7) встановити систематичне спостереження за станом температури в сховищах рідкого і твердого палива;

8) зберігати бензин і гас, прийняті для потреб судна, в суворо визначених місцях, добре вентиляваних і віддалених від джерел вогню. Пролиті гас і бензин негайно видаляти;

9) проводити чистку і заправку ламп лише в денний час і тільки в ліхтарний каюті особою, спеціально для цієї мети призначеним;

10) не допускати без дозволу вживання особами суднового екіпажу примусів, газових ламп і свічок без ліхтарів;

11) дбайливо поводитися з електрообладнанням;

12) дотримуватися чистоти робочого місця, службових, житлових і вантажних приміщень;

13) забороняти зберігання на судні обтирального матеріалу, просоченого маслом або салом;

14) приймати на судно тільки суху кляччя і зберігати її в сухому і безпечному від вогню місці;

15) точно виконувати правила транспортування, зберігання і використання горючих рідин на судні;

16) здійснювати перевезення морем самозаймистих або вогнебезпечних вантажів за спеціальними правилами, що видаються урядовими організаціями, контролюючими безпеку на морському транспорті [61].

На судні не допускається:

- захищувати коридори, внутрішні і зовнішні трапи;
- сушити і зберігати на опалювальних приладах або поблизу них одяг, горючі предмети та матеріали;
- влаштовувати під внутрішніми трапами місця для зберігання горючих матеріалів;
- здійснювати самостійні зміни в електропостачанні суднових приміщень, встановлювати додаткові штепсельні розетки, розгалужувачі (трійники), встановлювати подовжувачі і позаштатні запобіжники;

- використовувати нештатні електричні та електронагрівальні прилади;
- залишати без нагляду, включені в мережу електронагрівальні прилади, теле та радіоприймачі, магнітофони електроосвітлення та інші струмоприймачі, якщо це не встановлено або допускається відповідними інструкціями;
- накривати тканиною, папером або іншими спалимими матеріалами електролампи;
- курити у невстановлених місцях;
- використовувати ємності з горючих матеріалів для збору побутового і виробничого сміття.

А також зберігати:

- пально-мастильні матеріали у відкритій тарі;
- самозаймисті матеріали навалом, в тюках, зв'язках в сирому вигляді або просоченими нафтопродуктами, маслами, жирами, фарбами, лаками та розчинниками (в т.ч. забруднені і сирі вугільні мішки, свіжопофарбовані парусину в складеному вигляді);
- легкозаймисті рідини і горючі матеріали в місцях, не призначених для цих цілей [62].

4.4. Запобігання забрудненню моря шкідливими речовинами, які перевозяться в упаковці, вантажних контейнерах, знімних танках. Вимоги до пакування та маркування

Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден (англ. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL 73/78) - Міжнародна конвенція, що передбачає комплекс заходів щодо запобігання експлуатаційного і транскордонного забруднення моря судами з

нафтою, рідкими речовинами у великих кількостях, шкідливими речовинами в упаковці, стічними водами.

Додаток III – Правила запобігання забруднення шкідливими речовинами, що перевозяться морем в упаковці, вантажних контейнерах, знімних танках

Додаток III застосовується до всіх суден, до яких застосовується МАРПОЛ, і які перевозять шкідливі речовини в упаковці.

Під шкідливими речовинами маються на увазі речовини, позначені як «забруднювачі моря» в Міжнародному кодексі перевезення небезпечних вантажів (IMDG), а під упаковкою – будь-яке вмістилище вантажу, що не є судновими конструкціями (включаючи пакети, контейнера, пересувні цистерни, трейлери і залізничні вагони, як це зазначено в Кодексі IMDG) [63].

Основний принцип, на якому базується ці додатки, - ніяка шкідлива речовина, що перевозиться в упаковці, не може бути скинута за борт ні за яких умов, за винятком тих випадків, коли це необхідно для порятунку судна або людського життя.

Упаковки повинні відповідати вимогам зведення до мінімуму небезпек для морського середовища з урахуванням їх специфічного вмісту.

Вантажні місця, що містять шкідливу речовину, маркуються надійним довговічним маркуванням з правильним технічним найменуванням (тільки комерційні назви застосовувати не можна) і вони повинні надійно маркуватися або забезпечуються надійним довговічним ярликом (знаком безпеки), що вказує, що речовина є забруднювачем моря. Таке позначення доповнюється, де це можливо, також і будь-яким іншим способом, наприклад, зазначенням відповідного номера за списком небезпечних вантажів ООН.

Метод маркування правильного технічного найменування або постачання ярликами вантажних місць, що містять шкідливу речовину, є таким, щоб ця інформація піддавалася розпізнаванню на вантажних місцях, які перебували в морі в зануреному стані, щонайменше, протягом трьох місяців. При виборі

відповідного маркування і ярликів враховується довговічність застосовуваних матеріалів на поверхні вантажного місця.

На вантажні місця, що містять невеликі кількості шкідливих речовин, вимоги щодо маркування можуть не розповсюджуватися [64].

ВИСНОВКИ

Капітальні інвестиції є важливим механізмом здійснення інвестиційної політики морських торговельних портів з метою підтримки та покращення своїх виробничих потужностей для безперебійної та оперативної роботи перевантажувальних комплексів порту. Інвестиції допомагають портам утримувати та нарощувати їхню конкурентну позицію. Напрямами реалізації цього механізму повинно стати законодавче і нормативно-правове забезпечення розвитку морських торговельних портів України, розвиток наукового, технічного потенціалу, оптимізація виробничого потенціалу водотранспортної галузі.

Подальша розбудова та прискорена модернізація інфраструктурних об'єктів провідних морських торговельних портів України, серед яких: Одеський, Маріупольський, Іллічівський, Южний, Херсонський, Білгород-Дністровський забезпечить доступність транспортних послуг, підвищить їх якість, ефективність та лідируючі позиції та позитивний імідж на транспортному ринку [40].

Зрозуміло, що основним напрямом стратегії конкурентного позиціонування стивідорного бізнесу в Україні є забезпечення ефективної інвестиційної діяльності, управління конкурентним рівнем виробничих процесів, регулювання оптимальної структури основного капіталу за термінами служби і продуктивності, розширення експорту транспортних послуг, формування резервів сталого функціонування в системі вантажопотоків.

Стивідорні оператори повинні націлюватися на розширення своєї функціональної діяльності в структурі регіонального ринку морської торгівлі та створювати для вантажовласників пріоритетні умови. Критерієм вирішення технічних, організаційних і правових аспектів сталого функціонування

портового бізнесу залишається рівень стивідорних тарифів і ставок портових зборів.

До основних завдань менеджменту в системі стивідорного ринку відноситься недопущення ситуації, при якій можливе зниження вантажопотоків і зменшення прибутку.

Також, серед основних заходів забезпечення конкурентного позиціонування стивідорного бізнесу є:

- створення центрів обслуговування транзитних вантажопотоків;
- проведення маркетингових досліджень міжнародних відносин щодо оцінки формування вантажопотоків;
- застосування гнучкої тарифної політики;
- орієнтація на конкурентний техніко-економічний рівень стивідорних компаній;
- вдосконалення управління морським транспортним комплексом.

Розвиток морських транспортних підприємств регіону має сприяти повному задоволенню потреб у високоякісній обробці вантажопотоків і транспортних засобів.

Тож ефективність функціонування та позиціонування стивідорних компаній залежить від прогресивності організаційно-правових форм досягнення адекватних параметрів на базі реальних інвестиційних процесів. Тому, найважливішим стає вибір організаційно-економічного механізму, націленого на оновлення і підтримку виробничого потенціалу підприємств.

Були проведені власні розрахунки по введенню в експлуатацію нове обладнання на базі контейнерного терміналу «ТІС». Була розрахована чиста приведена вартість, період та індекс окупності при необхідному об'єму інвестицій для закупівлі портової техніки.

Отже, співпраця з приватними інвесторами полягає у позитивних змінах для морського торгівельного порту (а саме: закупівля нового обладнання,

оновлення наявного, пришвидшення перевантажування вантажів та збільшення потужностей зберігання вантажів) – це вдале стратегічне рішення для будь-якого порту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Розвиток підприємств морського транспортного комплексу в контексті глобальної макроекономічної кон'юнктури
http://www.investplan.com.ua/pdf/13_2019/4.pdf
2. Чи варто інвестувати в транспортну галузь в Україні, Анна Непомяща
<https://yur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/chi-varto-investuvati-v-transportnu-galuz-v-ukrayini.html>
3. ЗУ «Про державні цільові програми» від 18.03.2004 №1621
4. Гонта О. І., Дубина М. В., Пілевич Д. С. Формування комплементарної інвестиційної політики України: виклики глобалізації та вимоги економічної безпеки: монографія. Чернігів, 2014. 184 с.
5. Гришова І. Ю., Дяченко О. П. Державна інвестиційна політика розвитку морських портів України. Інвестиції: практика та досвід. 2019. № 11. С. 97–102. DOI: 10.32702/2306-6814.2019.11.97.
6. Гришова І. Ю., Дяченко О. П. Державна політика розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів. Інвестиції: практика та досвід.
7. Офіційний сайт Державного підприємства «Адміністрація морських портів України». URL: <http://www.uspa.gov.ua>.
8. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
9. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <http://mtu.gov.ua>.
10. Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI (зі змінами). Відомості Верховної Ради України. 2013. № 7. Ст. 65. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.

11. Стратегія розвитку морських портів України на 25 років. Проект. URL:
<http://fritukr.org/ua/home/zakonodavstvo/galuz-morskogo-transportuu/postanovi-kmu/623-strategiya-rozvitku-morskikh-portiv-ukrajini-na-25-rokiv>
12. Капітальні інвестиції як складова рейтингової оцінки підприємств водного транспорту file:///C:/Users/tinus/Downloads/efek_2014_11_4.pdf
13. Інвестиції: підручник для ВНЗ / під ред. Л.И. Юзвович, С.А. Дегтярева, Е.Г. Князевої., - 2016. – 543 с. https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/44099/1/978-5-7996-1978-7_2016.pdf
14. Іноземні інвестиції в економіці <https://core.ac.uk/download/pdf/187205124.pdf>
15. Розвиток морських портів на перетині міжнародних торгових шляхів, - 2020.
<https://roscongress.org/materials/razvitie-morskikh-portov-na-peresechenii-mezhdunarodnykh-torgovykh-putey/>
16. Залучення іноземних інвестицій <https://russian.rt.com/business/article/825599-kitai-ssha-investicii>
17. Проекти для інвестицій в Європі
https://cfts.org.ua/news/operator_porta_shankhay_ischet_proekty_dlya_investitsiy_v_evrope_31084
18. Інвестиції Сінгапур <https://xmyh.n-n-o.ru/jurisdikcija-singapur/>
19. Інвестиції Сінгапур <https://www.akchabar.kg/ru/news/singapur-hochet-investirovat-v-proekt-odin-poyas-odin-put/>
20. Морські китайські порти <https://chinese-russian.ru/news/?news=340>
21. Порт Шеньчжень <https://www.cargosupport.com.ua/dostavka-gruzov-iz-shenchzhen/>
22. Інвестиції Південної Кореї <https://seanews.ru/2019/08/02/ru-koreja-uvelichit-gruzooborot-portov-na-500-mln-tonn/>
23. Список найбільших портів світу 2019 <https://webcomtrans.com/blog/ravnenie-na-luchshih-spisok-samyh-krupnyh-portov-mira-2019/>

24. Державна інвестиційна політика розвитку морських портів України
http://www.investplan.com.ua/pdf/11_2019/19.pdf
25. Інноваційні аспекти розвитку морських портів у забезпеченні логістичної інфраструктури України http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/4_2020/15.pdf
26. Інвестиції в розвиток морських портів <https://yur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/chi-varto-investuvati-v-transportnu-galuz-v-ukrayini.html>
27. Державна інвестиційна політика розвитку морських портів України
http://www.investplan.com.ua/pdf/11_2019/19.pdf
28. Хорселинг М. Закон о портах: возможности и риски. Порты Украины. 2013. №6. С. 18—19.
29. Капітальні інвестиції як складова рейтингової оцінки підприємств водного транспорту file:///C:/Users/tinus/Downloads/efek_2014_11_4.pdf
30. Полотай В. Класифікація інвестицій: теоретичний та прикладний аспекти // Предпринимательство, хозяйство й право. — 2015. - № 10. — с. 54.
<http://studies.in.ua/ru/hozyaystvennoe-pravo-seminary/2262-ponyatie-investitsiy-i-investicionnoy-deyatelnosti.html>
31. Кузьмін О.Є. Фактори формування інвестиційної привабливості підприємств / О.Є. Кузьмін, О.В. Товстенюк // Технологический аудит и резервы производства – Выпуск №3 (9). – т. 1. – 2013.
[file:///C:/Users/tinus/Downloads/Tatrv_2013_1\(3\)__7.pdf](file:///C:/Users/tinus/Downloads/Tatrv_2013_1(3)__7.pdf)
32. Роль і структура морських портів України
https://www.problecon.com/export_pdf/problems-of-economy-2013-2_0-pages-53_59.pdf
33. Логістичні тренди 2020-2021 <https://index1520.com/analytics/logisticheskietrendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki/>
34. Прогнози для ринку морських перевезень <https://uet.com.ua/2020/11/17/>

35. Глобальні тренди морської галузі
https://cfts.org.ua/articles/globalnye_trendy_morskoy_otrasli_flot_gruzy_krupneys_hie_operatory_1642/114555
36. Тенденції, пропозиції та прогнози в логістиці
<https://sudohodstvo.org/tendentsii-predlozheniya-i-prognozy-kak-narastit-investitsii-v-portovuyu-infrastrukturu/>
37. Інвестиції в портову інфраструктуру <https://sudohodstvo.org/tendentsii-predlozheniya-i-prognozy-kak-narastit-investitsii-v-portovuyu-infrastrukturu/>
38. 5 найкрупніших морських портів України
https://ampbiz.censor.net/resonance/3244411/top5_krupneyishih_morskih_portov_ukrainy_2020_goda
39. Вантажообіг портів України <http://www.uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/novosti/novosti-ampu/18198-145-89-mln-t-gruzooborot-top-5-portov-ukrainy-za-2020-g>
40. Капітальні інвестиції як складова рейтингової оцінки підприємств водного транспорту file:///C:/Users/tinus/Downloads/efek_2014_11_4.pdf
41. Конспект лекцій з дисципліни «Менеджмент і адміністрування на підприємствах морського та річкового» Сенько О.В.
42. Офіційний сайт «ТРАНСІНВЕСТСЕРВІС»: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: http://www.tis.ua/main_ru.html
43. Інформаційне джерело про «ТІС»: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://elevatorist.com/kompanii/144-tis>
44. ТІС - Порти України: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://ports.com.ua/spravka/kompanii/transinvestservis-tis>
45. Історія найкрупнішого приватного порту в 7 інноваціях: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://project.liga.net/projects/tis/https://rudana.com.ua/news/port-yak-indikator-ekonomiky-krayiny-uspishnyy-dosvid-pryvatnogo-operatora-tis-na-odeshchyni>

46. DP World та ТІС, підписання угоди про передачу контрольного пакету акцій: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: https://timer-odessa.net/news/dubai_port_world_poluchila_kontrol_nad_chastnim_portom_tis_108.html
47. DP World закрыла сделку по приобретению контейнерного терминала ТИС: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: https://cfts.org.ua/news/2020/06/12/dp_world_zakryla_sdelku_po_priobreteniyu_konteynernogo_terminala_tis_59167
48. ТІС – ставка на зерно: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://lan.od.ua/ru/main/3873-tis-svoevremennaja-stavka-na-zerno.html>
49. Технічна інформація ТІС-Зерно: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://elevatorist.com/karta-elevatorov-ukrainy/elevator/649-tis-zerno>
50. Технічна інформація ТІС-Міндобрива: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://elevatorist.com/karta-elevatorov-ukrainy/elevator/650-tis-minudobreniya>
51. Як працює найбільший порт України по вантажообігу, 2019: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://traffic.od.ua/news/fleet/1201828>
52. Як працює найкрупніший приватний порт в Україні [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://delo.ua/business/ekskursija-v-tis-kak-rabotaet-samyj-krupnyj-chastnyj-port-v-ukra-342395/>
53. 25 фундаментальных фактов о компании ТИС, 2020: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://latifundist.com/spetsproekt/503-25-fundamentalnyh-faktov-o-kompanii-tis>
54. Днопоглиблення у причалів ТІС: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://latifundist.com/novosti/41591-ampu-provedet-dnougлубlenie-k-prichalam-tis>
55. Загальні принципи GMDSS: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://cirspb.ru/blog/info-radio/code-gmdss/>

56. Основи GMDSS: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://seacomm.ru/dokumentacija/5027/>
57. Опис GMDSS: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <http://www.poseidon.su/products/gmssb2.html>
58. Порядок розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/npas/8175025>
59. Організація проведення розслідування нещасних випадків на виробництві: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://podil.kyivcity.gov.ua/content/organizaciya-provedennya-rozsliduvannya-neshchasnyh-vypadkiv-na-vyrobnyctvi.html>
60. Розслідування нещасних випадків та професійних захворювань на виробництві: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: https://www.lnu.edu.ua/life-safety/wp-content/uploads/2018/10/OP-2018_Part-8.pdf
61. Заходи попередження пожеж: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://flot.com/publications/books/shelf/specialcases/63.htm>
62. Протипожежна безпека і боротьба з пожежею на судах: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://crewtraffic.com/page/506may.html>
63. Запобігання забрудненню моря шкідливими речовинами, які перевозяться в упаковці: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: <https://docs.cntd.ru/document/499014536>
64. Додаток III до Конвенції МАРПОЛ 73/78: [Електронний ресурс]: - Режим доступу: http://rise.odessa.ua/texts/%D0%9C%D0%90%D0%A0%D0%9F%D0%9E%D0%9B14_%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BBIII.php

65. О'Шонесси Дж. Конкурентный маркетинг: стратегический подход / Пер. с англ. под ред. Д.О. Ямпольский. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Б, 2001. – 864 с.
66. Кулаев Ю. Ф. Методы экономической оценки инвестиционных проектов на транспорте: Учеб. – метод. пособие. – К.: Транс-порт Украины, 2001. – 182с.
67. Дайле А. Практика контроллинга: Пер. с нем. – М.: Финансы и статистика, Днепропетровск: Баланс Бизнес Б, 2003. – 336с.
68. Н.Т.Примачев., Н. Klimek и др. Проблемы устойчивого развития подсистем глобальной морской транспортной индустрии: монография / Под общей ред. Примачева Н.Т., Н. Klimek, Херсон: Гринь Д. С., Cdansk: UGIT I NM. 2014. – 318с.
69. Антикризисное управление на морском транспорте: учебное пособие / Н.Н.Примачева и др. Под общей ред. Примачева Н.Т. – Одесса: ОНМА, 2014. – 240с.
70. Новикова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. – К.: НІПМБ, 2003. – 494с.
71. Рейтинг операторов терминалов // Порты Украины, №1. – 2020. – с. 10-12.
72. Абсолютный рост // Порты Украины, №1. – 2020. – с. 14.
73. Темпы роста – 2020// Порты Украины, №1. – 2020. – с. 12.

АНОТАЦІЯ

Необхідність розробки наукових положень дипломної роботи диктується основними умовами і новими тенденціями в системі ринку стивідорних послуг, проблемами функціонування морських транспортних підприємств на ринку транспортних послуг. Розглянуто і дана оцінка інвестиційним процесам в глобальній економіці.

Проаналізовано умови функціонування морських портів в системі міжнародної торгівлі. Дана оцінка перспективам і розвитку стивідорного та портового бізнесу з урахуванням нових трендів і пандемії.

Обґрунтовані тенденції розвитку портового бізнесу на міжнародному рівні у морській галузі.

Представлено аналіз умов роботи національних стивідорних операторів і виявлені проблеми їх позиціонування в регіональному ринку транспортних послуг.

Відзначені характеристики та проаналізовані особливості функціональної діяльності групи терміналів «Трансінвестсервіс» (TIC).

Обґрунтовано параметричні особливості функціонування стивідорного бізнесу в Україні. Відзначено умови досягнення адекватності техніко-економічного рівня портових операторів вимогам зовнішньої системи. Таким чином, представлена інформаційно-логістична модель, яка відображає взаємозв'язок системних параметрів, які впливають на сталий розвиток морського бізнесу.

В результаті обґрунтовані умови прийняття раціональних рішень в області інвестиційної діяльності групи терміналів «Трансінвестсервіс» (TIC).

Ключові слова. Стивідорні підприємства, позиціонування, тенденції розвитку портового бізнесу, міжнародні оператори, інвестиційні стратегії, фінансова стійкість.

ANOTATION

The need for the development of scientific status of diploma robots is dictated by the main minds and new trends in the system of stevedoring services, problems of the functioning of maritime transport enterprises in the market of transport services. Viewed and given is an assessment of investment processes in the global economy. The analysis of the function of maritime transport enterprises in the maritime trade system was analyzed.

The conditions of functioning of seaports in the system of international trade are analyzed. The prospects and development of stevedoring and port business are assessed taking into account new trends and pandemics.

The tendencies of development of port business at the international level in the maritime branch are substantiated.

The analysis of working conditions of national stevedoring operators is presented and problems of their positioning in the regional market of transport services are revealed.

The characteristics and features of the functional activity of the group of terminals "Transinvestservice" (TIS) are noted.

The parametric features of stevedoring business in Ukraine are substantiated. The conditions for achieving the adequacy of the technical and economic level of port operators to the requirements of the external system are noted. Thus, an information and logistics model is presented, which reflects the relationship of system parameters that affect the sustainable development of maritime business.

As a result, the conditions for making rational decisions in the field of investment activities of the terminal group "Transinvestservice" (TIS) are substantiated.

Key words. Stevedoring companies, positioning, trends in port business development, international operators, investment strategies, financial stability.