

УДК 656.615
Б82**ОСОБЛИВОСТІ ОЦІНКИ РЕЗУЛЬТАТІВ РОБОТИ МОРСЬКИХ ПОРТІВ ***Н. А. Борисова, магістр;
А. Ю. Хижняк, спеціаліст*Національний університет кораблебудування, м. Миколаїв*

Анотація. В статті розглядаються особливості оцінки результатів роботи морських портів, їх роль у забезпеченні перевезень вантажів, пасажирів та інша діяльність. Аналізуються окремі показники роботи Миколаївського морського торговельного порту за 2011–2013 роки. Обґрунтовуються заходи щодо покращення рівня та динаміки показників окремих сторін діяльності морських портів.

Ключові слова: морські торговельні порти, кількісні показники, якісні показники, вантажообіг, конкурентоспроможність.

Аннотация. В статье рассматриваются особенности оценки результатов работы морских портов, их роль в обеспечении перевозок грузов, пассажиров и другая деятельность. Анализируются отдельные показатели работы Николаевского морского торгового порта за 2011–2013 годы. Обосновываются мероприятия по улучшению уровня и динамики показателей отдельных сторон деятельности морских портов.

Ключевые слова: морские торговые порты, количественные показатели, качественные показатели, грузооборот, конкурентоспособность.

Abstract. This article discusses the features of performance evaluation of seaports and their role in the transport of goods, passengers and other activities. Analyzed the individual performance of the Mykolaiv Sea Commercial Port for the years 2011–2013. Reasoned measures to improve the level and dynamics of the individual sides of the seaports.

Keywords: sea ports, quantitative and qualitative indicators, turnover, competitiveness.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Актуальність теми дослідження обумовлена необхідністю розробки та використання нових підходів для підвищення ефективної роботи морських портів, їх конкурентоспроможності та стійкої роботи в ринковому середовищі.

Тема дослідження безпосередньо пов'язана з тим, що формування високого рівня роботи морських портів істотно залежить від ефективного використання перевантажувальних комплексів та ресурсного забезпечення, прогнозування ринкового розвитку, застосування заходів розвитку та конкурентоспроможності портів. Тому своєчасним і необхідним є подальше дослідження принципів, форм і нових наукових підходів до оцінки роботи морських портів, розробка заходів та практичних рекомендацій з розвитку та конкурентоспроможності морських портів для підвищення роботи та зміцнення їх ринкових позицій.

**АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ
І ПУБЛІКАЦІЙ**

Розвиток оціночної діяльності безпосередньо визначається розвитком ринкових відносин. Оцінка роботи морських портів все більше стає невід'ємним і дієвим інструментом ринкової економіки. Однак, незважаючи на велику кількість наукових робіт, присвячених підвищенню діяльності морських портів, це питання в алгоритмі повністю не досліджене. [3]

МЕТОЮ СТАТТІ є розробка заходів щодо підвищення ефективності роботи та конкурентоспроможності морських портів.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Морські торговельні порти (МТП) як суб'єкти міжнародних відносин, відіграють головну роль в перевезенні вантажів та пасажирів, і у забезпеченні безпеки судноплавства в територіальному морі та внутрішніх водах України. Морські торговельні порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність українського транспортного комплексу на світовому ринку [1].

Україна мала найбільшу кількість портів (18 морських торговельних портів, 12 портпунктів та 4 морських рибних порти) серед інших країн в Чорноморському басейні. Але на сьогоднішній час дещо змінилось, їх кількість зараз налічується лише 13 МТП.

Дунайські порти (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) обслуговують вантажопотоки сьомого (Критського) транспортного коридору та вантажопотоки з Донбасу та Поволжя у країни Придунав'я та Центральної Європи.

* Стаття виконана під науковим керівництвом проф., канд. екон. наук. О.П. Гурченкова.

Порти Північно-Західного Причорномор'я (Бігород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Южний, Октябрьськ, Миколаїв, Херсон, Скадовськ) забезпечують транспортування зовнішньоторговельних та транзитних потоків масових вантажів далеких напрямків; обслуговують вантажопотоки Євразійського транспортного коридору (включаючи нафтовантажі). Найбільш значними з цих портів є Іллічівськ, Одеса та Южний. На їхню частку сумарно припадає близько 60 % усього вантажообігу українських морських портів.

Азовські порти (Бердянськ, Маріуполь) – транспортне обслуговування промислових центрів Донбасу та Поволжя; участь у перевезеннях експортних вантажів у країни Середземномор'я, Придунав'я, Центральної Європи.

Для оцінки результатів діяльності морських портів використовується декілька відмінна від оцінки діяльності промислових підприємств. Відмінним є кількісні показники які характеризують обсяги ємкісної роботи.

Основним кількісним показником роботи порту є вантажообіг. Під вантажообігом порту розуміється всю кількість вантажу, що проходить через його причали (завантажене на судна або вивантажені з них, в тому числі перевантажується на рейді), в певний проміжок часу. У зв'язку з тим, що частина вантажів переробляється в порту силами і засобами клієнтури (без участі порту), розрізняють два види вантажообігу: економічний і перевалочний [2].

Економічний (морської) вантажообіг включає всі кількість вантажу, що проходить протягом певного періоду через причали і порту і перевантажувати на рейді незалежно від того, чийми силами і засобами здійснюється навантаження або вивантаження. Економічний вантажообіг виражається в тоннах. До його складу включаються прибули в порт і відправлені з порту морським шляхом вантажі, а також бункер іноземних судів і ліс в плотах.

Облік економічного вантажообігу ведеться на підставі коносаментів і навантажувальних ордерів по номенклатурі вантажів і видам плавання. Цей показник відображається в статистичному звіті про відправлення і прибуття вантажів.

Перевалочний вантажообіг (вантажопереробка) включає тільки ті вантажі, які переробляються на причалах порту або причалах клієнтури силами і засобами порту, за його нарядам, під керівництвом оперативних працівників порту. Порт організовує зазначені роботи і відповідає за своєчасне завантаження-розвантаження суден.

Вантажопереробка вимірюється у фізичних тоннах і тонно-операціях.

Тонно-операцією називається закінчене переміщення 1 т вантажу по одному з основних варіантів перевантажувального процесу незалежно від технології вантажних робіт, відстані переміщення і додаткових операцій (укладання, тарировки, переважування) [1].

Для морських портів в одному з кількісних показників в натуральному вимірі застосовують показник обсяг вантажно-розвантажувальних робіт (у тоннах). Цей показник використовують при розрахунках, пов'язаних з формуванням планів роботи порту.

Кількісним показником роботи порту в вартісному вимірі – це доходи, отримані від виконання робіт і послуг [4].

Ефективність виробничої діяльності морських портів характеризують рівень продуктивності праці працівників основної (експлуатаційної) діяльності та балансовий прибуток порту.

Якісну сторону роботи порту характеризують також показники: загальна сума прибутку, фондовіддача, загальна і розрахункова рентабельність по праці – фонд заробітної плати; по впровадженню нової техніки – впровадження нових технологічних процесів, комплексна механізація і автоматизація виробничих процесів [1].

Розкривая методи розрахунку окремих показників слід відмітити, що обсяг роботи Q (у фізичних тоннах), пов'язаний з морським вантажообігом, може бути визначений:

$$Q = QП + QВ,$$

де $QП$ – кількість вантажів, занурених на українські та іноземні судна і відправлених з порту (вантажобіг по відправленню), т; $QВ$ – кількість вантажів, що прибули в порт і вивантажених з українських та іноземних суден (вантажобіг після прибуття), т.

Із загального обсягу роботи порту виділяють експортно-імпортні вантажі. Експортні вантажі включають в вантажообіг по відправленню, імпортні – після прибуття. У складі вантажообігу порту також виділяють вантажообіг вантажів, передбачений основний номенклатурою.

Загальний обсяг перероблених вантажів (вантажобіг) портом (у фізичних тоннах) дорівнює сумі перероблених вантажів різних найменувань:

$$Q = \sum_{k=1}^n Q_i,$$

де Q_i – кількість якогось вантажу, т; n – кількість видів перероб. вантажів.

Оцінюючи діяльність Миколаївського морського торговельного порту нами використаний аналіз основних кількісних і якісних показників його роботи за 2011–2013 роки (табл. 1, 2).

За даними таблиць 1, 2 можна зробити висновок, що робота ДП "Миколаївський морський торговельний порт" є прибутковою. За 2011–2013 роки прибуток виріс на 10%.

Рівень цінності наданих послуг характеризує якісну сторону роботи морського транспортного порту з позиції його привабливості для покупців послуг. Як було виявлено на підставі проведених досліджень, в якості покупців послуг в цьому випадку виділяються судновласники і вантажовідправники. Відповідно, саме

по цих двох напрямках і доцільно підвищувати рівень цінності надаваних послуг. Парадигмою успішного розвитку морського транспортного порту повинні стати стратегії, в першу чергу спрямовані саме на підви-

щення рівня цінності надаваних послуг судам (тобто судовласникам). Тим самим зробити його більш привабливим для потенційних клієнтів, та більш конкурентоспроможним.

Таблиця 1. Основні кількісні показники роботи ММТП за 2011–2013 рр.*

Найменування вантажу	Звіт за 12місяців (тис. тн.)			% зв. 2011 до зв. 2012 р.	% зв. 2012 до зв. 2013 р.
	в 2011 р.	в 2012 р.	в 2013 р.		
ЕКСПОРТ	4006,8	5309,5	8025,8	132,5	151,2
ІМПОРТ	673,1	855,5	570,4	127,1	66,7
ТРАНЗИТ	2377,9	2442,4	2196,6	102,7	89,9
ВНУТР. СПОЛУЧЕННЯ	146,6	22,4	48,9	15,3	218,3
ВАНТАЖООБІГ	7204,4	8629,8	10841,7	119,8	125,6

Таблиця 2. Основні техніко-економічні показники роботи Миколаївського морського торгового порту*

№ п/п	Показники	од. вим.	Роки			Темпи приросту, %	
			2011	2012	2013	2012/2011	2013/2012
1	Чиста виручка від реалізації продукції (робіт, послуг)	тис. грн	208590	220386	244389	105,7	110,9
2	Собівартість (робіт, послуг)	–	90440	89002	102420	98,4	115,1
3	Валовий прибуток	–	118150	131384	141969	111,2	108,1
4	Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування	–	85565	96107	97612	112,3	101,6
5	Чистий прибуток	–	66536	70649	73647	106,2	104,2
6	Рентабельність власн. капіталу	%	19,2	18,1	16,8	94,3	92,8
7	Рентабельність вантажообігу	–	20,6	20,1	20,4	97,6	101,5
8	Фондовіддача	–	0,57	0,52	0,55	91,2	105,8
9	Продуктивність праці	грн /чол	180900	212581	287057	117,5	135,0

* Виконано автором на основі звітності ММТП.

Підвищити конкурентоспроможність українських портів в сучасних умовах, на наш погляд, слід використовувати наступні заходи:

- забезпечити більш тісну взаємодію на державному рівні між органами державної влади щодо реалізації інтегрованих програм розвитку (спільний розвиток промислових кластерів, зокрема дорожньої інфраструктури тощо); взаємодія з іноземними портами Чорного моря (спільний розвиток програм з залучення вантажопотоків, узгоджений розподіл за спеціалізацією порту);

- створення сприятливих умов для залучення коштів інвесторів в порти (від міжнародних та українських інвесторів, фінансових інституцій);

- розробка обґрунтованих програм підвищення кваліфікації співробітників порту для обслуговування нових технологічних комплексів;

- впровадження норм ЄС щодо роботи з небезпечними вантажами, а також стандартів та вимог щодо розміщення екологічно несприятливих виробництв;

- забезпечення достатніх глибин на підхідних шляхах та акваторіях портів для прийому та обробки суден підвищеного тоннажу;

- придбання та оновлення аварійно-рятувальних засобів;

- забезпечення ефективного функціонування та розвитку берегових систем технічного та інформаційного забезпечення безпеки судноплавства;

- розвиток мультимодальних перевезень, зокрема з моря на річку в Миколаївському та Херсонському морських портах;

- забезпечення підвищення рівня кадрового потенціалу галузі, оновлення та удосконалення навчально-методичної та програмно-технічної бази для підготовки фахівців галузі морського транспорту та інші.

ВИСНОВКИ

1. Морські торговельні порти (МТП) як суб'єкти міжнародних відносин, відіграють головну роль в перевезенні вантажів та пасажирів, і у забезпеченні безпеки судноплавства в територіальному морі та внутрішніх водах України.

2. Розглянута система кількісних та якісних показників, використовуваних для оцінки діяльності морських портів і методи їх розрахунку дозволяють більш достовірно виконати аналіз результатів їх роботи, визначаючи недоліки і розробити потрібні заходи для їх усунення.

3. Сформулювали шляхи покращення результатів роботи МТП, можливо використовувати при розробці програм (планів), щодо їх позитивної динаміки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- [1] **Авен, О. І.** Методи і моделі управління морським транспортом [Текст] / О. І. Авен, Г. Є. Моїсеєнко, С. В. Ловецкий. – М. : РАН, 2006.
- [2] **Бланк, І. А.** Управління фінансовою стабілізацією підприємства [Текст] / І. А. Бланк. – Київ : Ніка-Центр, Ельга, 2005. – 496 с.
- [3] **Гриньов, А. В.** Інноваційний розвиток промислових підприємств: концепція, методологія, стратегічне управління [Текст] / А. В. Гриньов. – Харків : ВД "Інжек", 2003. – 308 с.
- [4] **Козак, А. Ю.** Фінансова політика господарських суб'єктів: проблеми розробки та впровадження [Текст] / А. Ю. Козак. – Єкатеринбург : Видавництво АМБ, 2006. – 412 с.