

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ СТИВІДОРНИХ КОМПАНІЙ УКРАЇНИ

Бойко М.О., к.е.н., м.н.с. (ОНМУ)

Анотація. В статті проаналізовано сучасний стан та тенденції розвитку стивідорних компаній України, визначена специфіка та сучасні проблемні аспекти оцінки їх діяльності. Особлива увага приділена встановленню змін структури і динаміки обсягів вантажопереробки стивідорних компаній України, оцінці позицій державних стивідорних компаній у порівнянні з приватними. Запропоновано перелік специфічних показників, які враховують особливості діяльності стивідорної компанії та дозволяють визначити рівень ефективності їх діяльності для прийняття рішень економічного напрямку.

Ключові слова: оцінка діяльності, стивідорна компанія, вантажопереробка, доходи, витрати, фінансові результати.

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЙ УКРАИНЫ

Бойко М.А., к.э.н., м.н.с. (ОНМУ)

Аннотация. В статье проанализировано современное состояние и тенденции развития стивидорных компаний Украины, определена специфика и современные проблемные аспекты оценки их деятельности. Особое внимание уделено определению изменений структуры и динамики объемов грузопереработки стивидорных компаний Украины, оценке позиций государственных стивидорных компаний по сравнению с частными. Предложен перечень специфических показателей, которые учитывают особенности деятельности стивидорной компании и позволяют определить уровень эффективности их деятельности для принятия решений экономического направления.

Ключевые слова: оценка деятельности, стивидорная компания, грузопереработка, доходы, расходы, финансовые результаты.

MODERN TRENDS FOR DEVELOPMENT OF STEVEDORING COMPANIES OF UKRAINIAN

Boiko M.O., Candidate of Economic Science, junior researcher (ONMU)

Annotation. The research is analyzes the current state and trends of the development of stevedoring companies of Ukraine, defined specific and current problem aspects of the evaluation of their activities. Particular attention is paid to establishing changes in the structure and dynamics of volumes of cargo processing of stevedoring companies in Ukraine, assessing the positions of state-owned stevedoring companies in comparison with private ones. Determined that there is a tendency to reduction of the volume of cargo processing by stevedoring companies of Ukraine, with significant reduction of state-owned processing and increased processing by private companies. Private stevedoring companies are becoming more and more important with each passing year, their size and share in the total volume of

cargo processing is constantly increasing, there is a tendency to weaken the positions of state stevedoring companies in comparison with private ones. Reducing the total volumes of cargo handling in ports of Ukraine significantly affects the size of the financial result received in the form of net profit. To evaluate the overall results of the activities of the stevedoring companies, first of all, it is necessary to determine the effect on the financial result of factors such as income and expenses. But it should be noted the limited availability of data for detailed analysis. Factors that have affected on the net profit reduction of state stevedoring companies are quite diverse: reduction of cargo flows, cargo turnover and cargo handling, reorientation and reduction of transit, changes in tariff policy, dollar exchange rate instability, rising energy prices, raising utility rates, labor costs and increases taxes on land. A sufficiently significant factor in the change in financial results is the volatility of the dollar, on which the formation of the income of stevedoring companies depends, since the rates for loading and unloading work are regulated by the state and are determined in foreign currency. Proposed a list of specific indicators that take into account the peculiarities of the activity of the stevedoring company and allows determining the level of efficiency of the activity for making decisions of the economic direction is proposed.

Key words: *valuation of activities, stevedoring company, cargo handling, incomes, expenses, financial results.*

Постановка проблеми. В сучасних умовах здійснення виробничо-господарської діяльності важливого значення набуває оцінка результатів діяльності підприємств, визначення впливу факторів на фінансові результати та пошук напрямків підвищення ефективності їх функціонування.

Виходячи з положень Закону України «Про морські порти України» [1] та з урахуванням прийнятого Урядом України курсу на роздержавлення стивідорної діяльності, оцінка тенденцій розвитку діяльності стивідорних компаній набувають особливого значення. В цьому контексті важливим стають питання використання транспортного потенціалу української держави, проведення моніторингу результатів діяльності усіх стивідорних компаній, можливість ефективно управляти їх ризиками, оптимізувати витрати, оцінювати ефективність управління інвестиційними та інноваційними проектами з позиції наслідків та загроз в умовах невизначеності зовнішнього середовища, як необхідної умови формування позитивного транзитного іміджу України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні основи оцінки

результатів діяльності стивідорних компаній та практичний аспект такої оцінки приводиться у працях багатьох науковців, таких як: В.П. Власова [2], Р.С. Веприцький, Г.Д. Ейтутіс, С.К. Артем'єва [3], О.М. Кібік, В.В. Жихарева [4], О.М. Котлубай [5], Ю.Ю. Крук [6], М.М. Мальцев [7], К.М. Михайличенко [8], І.Ф. Переверзева [9], І.І. Стрілок, В.В. Шкляр [10], Л.П. Чиж [11], Хеейунг Ео [12], Зінан Ліу [13] та ін., фінансова направленість оцінки діяльності представлена в роботах С.В. Ільченко, С.В. Онешко [14] та Е. Белової, Р. Міккієн [15].

Загальні тенденції та сучасні напрямки розвитку морегосподарського комплексу розглянуті у монографії О.М. Котлубая [5], проаналізовані результати впливу сучасної системи економічних відносин на характер та обсяги вантажопотоків з акцентом на інституціональний та нормативно-правові аспекти функціонування підприємств транспортної галузі.

У дослідженні І.І. Стрілок та В.В. Шкляр охарактеризовані складові частини підприємств водного транспорту та проаналізовано сучасний стан їх розвитку, розглянуто специфіку

функціонування підприємств водного транспорту. Констатовано, що «не дивлячись на те, що порти в основному відповідають стандартам 60-70-х років 20 століття і зазнають серйозних труднощів з обробкою суден вантажопідйомністю понад 80000 тон, які є на сьогодні найбільш економічними для перевезення масових вантажів, а перевантажувальна техніка портів (в основному універсальна) має крайній ступінь зношеності (60-90 %) та не відповідає сучасним вимогам до розмірності вантажопідйомності і продуктивності, величина обсягів перевезень продовжує незначно зростати» [10, с. 105].

Чинники, що обумовлюють рівень конкурентоспроможності підприємств морського транспорту, охарактеризовані О.М. Кібік та В.В. Жихарєвою та визначено, що «поступовий перехід комерційних функцій зі сфери державного впливу і управління до приватного підприємництва, скорочення фінансових можливостей державних суб'єктів визначили жорсткість конкуренції за залучення вантажопотоків не тільки між приватними операторами, але і портовими господарствами, органами управління регіонів і держав з метою забезпечення додаткових можливостей розвитку» [4, с. 100].

Сучасний стан та перспективи розвитку морських портів Україні докладно викладено у роботі В.П. Власової [2], проаналізована динаміка та структура обсягів переробки вантажів морськими портами України, визначено розподіл вантажів між державними та приватними портовими операторами.

М.М. Мальцев проаналізував темпи зростання за період 2013-2014 рр. по таким економічним показникам: чистий дохід від реалізації, собівартість, чистий прибуток, освоєно капітальних інвестицій, чисельність персоналу по 9 морським торговим портам України та Адміністрації морських портів. В дослідженні

сформульовано, що «головними факторами, що обмежують можливості портів і істотно знижують ефективність їх діяльності, продовжують залишатися недостатній розвиток сухопутних транспортних під'їздів до портових терміналів з боку основних залізничних і, в ще більшому ступені, автомобільних магістралей. Для здійснення успішної інтеграції українських портів в глобальну світову транспортну мережу необхідно приділити особливу увагу реконструкції і розвитку українських портів відповідно до потреб світового ринку» [7, с. 190].

В роботі Р.С. Веприцького, Г.Д. Ейтугіс та С.К. Артем'євої [3] досліджено загальні тенденції щодо обсягів вантажних перевезень в умовах трансформації національної економіки, виявлені результати рейтингу глобальної конкурентоспроможності України та тенденції розвитку, а також проведено аналіз динаміки вантажних перевезень за різними видами транспорту та окреслені фактори впливу на обсяги вантажних перевезень за видами сполучень.

У роботі Heejung Yeo (2015) аналізується вплив глобальних термінальних операторів та структури власності порту на ефективність експлуатації контейнерного терміналу. У дослідженні аналізується 260 контейнерних терміналів, розташованих у Китаї, Японії та Кореї, з метою з'ясування впливу глобальних операторів терміналів та структури власності порту на продуктивність контейнерного терміналу. Встановлено, що «оскільки приватні інвестори та оператори здійснюють максимізацію прибутку, вони можуть відмовитися від об'єктів та послуг, які пропонують більш довгострокові нагороди та які мають більш широкий соціальний контекст. Уряд повинен встановити довгостроковий план підвищення ефективності портів для створення стимулів для кращого управління портами» [12, с. 379].

Дослідження Е. Белової та

Р. Міккієн (2015) включає оцінку ефективності морської індустрії в посткризовий період, проведено аналіз обсягів перевезень вантажів східного узбережжя Балтійських морських портів за 2011-2014 роки, обсягів вантажопереробки, їх структури та ключових показників ефективності у порту Клайпеда [15].

В аналітичній доповіді «Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України» визначені найбільш актуальні проблеми функціонування та розвитку морських торговельних портів України, які залишаються невирішеними і суттєво гальмують подальший розвиток галузі:

- проблеми формування вантажної бази портів;
- нестача в Україні високопродуктивних глибоководних портових потужностей;
- моральне й фізичне зношення технологій та обладнання в українських портах;
- невідповідність рівня ефективності управління діяльністю морських торговельних портів в Україні сучасним міжнародним вимогам і попиту на портові послуги;
- складна бюрократична процедура та неефективна робота з інвесторами;
- загроза втрати державою значного масиву власності;
- недостатня відповідність чинної довгострокової стратегії розвитку портової галузі запиту сьогодення і національним інтересам України [16].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Дослідження наукових праць дозволило встановити наявність невирішених проблем щодо оцінки результатів діяльності стивідорних компаній, які пов'язані з новими умовами ринкових трансформацій та методів господарювання, а також відсутністю загальної методики оцінки з урахуванням міжнародної економічної інтеграції та

загальною транспортною стратегією. Крім того, існують певні невизначеності стосовно визначення ступеню ризику втрат від недооцінки окремих показників та дієвої системи моніторингу. Існуючі методичні підходи та наявний науковий інструментарій не задовольняють аналітичним вимогам підприємств та потребують удосконалення. Важливого значення набуває розробка економічного інструментарію оцінки результатів діяльності стивідорних компаній в рамках специфіки їх діяльності, методичних підходів і прийомів, які дозволяють оцінити внутрішні та зовнішні загрози їх економічної діяльності у процесі взаємодії з іншими суб'єктами господарювання на протязі всього життєвого циклу.

Недооціненим на теперішній час є використання факторного аналізу, який є найбільш дієвим інструментом визначення впливу факторів на результативний показник. Для оцінки загальних результатів діяльності стивідорних компаній необхідно, перш за все, визначати вплив на фінансовий результат таких факторів як доходи та витрати. Враховуючи, що всі моделі факторного аналізу фінансового результату мають адитивний характер, найбільш відповідним методом оцінки впливу факторів є метод балансової ув'язки. Якщо в традиційній формулі розрахунку фінансового результату (доходи за вирахуванням витрат) доходи представити як добуток обсягів виробництва та середньої ціни, то найбільш придатливим є метод ланцюгових підстановок.

Метою статті є оцінка результатів діяльності стивідорних компаній України, специфіки їх діяльності та розширення спектру оціночних показників.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стивідорна діяльність є частиною господарської діяльності порту в цілому. Її слід розглядати як діяльність суб'єктів господарювання, і вона спрямована на отримання доходу в грошовій або іншій формі, є регулярною,

постійною та суттєвою, тобто це підприємницька діяльність, яка спрямована на отримання прибутку. Стивідорна діяльність включає виробничо-технологічну складову (стивідорні операції) і організаційно-правову складову (управління стивідорними операціями – планування, організація, облік, контроль і стимулювання). Основою регулювання відносин між портовими структурами, перевізником, відправником і одержувачем вантажів є договори поставки, перевалки, перевезення, транспортно-експедиторського обслуговування [6, с. 25-26].

Специфіка діяльності стивідорної компанії пов'язана, перш за все, з тим, що її продукцією є послуга, яку не можна зберігати та накопичувати, вона не має доданої вартості, а характеризується тільки підвищенням споживчої вартості товарів, що перевантажуються, на яку собівартість перевантаження впливає не прямо, як на додану вартість (через збільшення прибутку), а опосередковано через конкурентну ціну товару у місці продажу. Крім того, існування значної кількості транспортних підприємств та організацій, які забезпечують транспортування вантажу при наявності у цьому ланцюжку океанського перевізника зменшує значення стивідорної складової практично до нуля. І тільки на тих вантажопотоках, де співвідношення витрат по початково-кінцевій і рухомій складових є приблизно порівняним, собівартість стивідорних робіт може мати більш-менш суттєву вагу у формуванні споживчої вартості.

За звичаєм загальні транспортні витрати у середньому не перевищують 5-10 % у вартості продукції кінцевого споживання, але у товарах кінцевого споживання з великою доданою вартістю транспортні витрати на сировину чи комплектуючі можуть навіть перевищувати їх вартість у місці відправлення. Як за правило, значну

частку (55-95 %) у структурі витрат стивідорної компанії займають постійні витрати, що за умови перевантаження товарів сезонного виробництва чи споживання створює відповідні загрози, особливо ці загрози стосуються державних стивідорних компаній, які відраховують до Державного Бюджету до 75 % місячного прибутку, що визначено Постановою КМУ «Про затвердження Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями» № 138 від 23.02.2011р. [17].

Ще одним фактором ризику є неоднакові географічні і природні умови функціонування стивідорних компаній, коли вони різняться за вартістю портових зборів, пов'язаних з утриманням об'єктів портової інфраструктури, можливостями цієї інфраструктури щодо пропуску суден певного дедвейту тощо. Це може навіть виключити можливість доступу стивідорних компаній до певних ринків перевезень. Викладене не вичерпує перелік специфічних ризиків діяльності стивідорних компаній, але за результатами дослідження вони є найбільш вагомими і поширеними для більшої частки стивідорних компаній.

Проблемні аспекти оцінки діяльності компаній проявляються у наступному:

- різноманіття комплексу послуг, що надаються стивідорними компаніями, впливає на складність аналізу та обліку змінних витрат;

- значними структурними зсувами вантажообігу у порівнянні фактичних та планових показників;

- існуванні для зовнішнього користувача обмеженості доступу даних для проведення детального аналізу результатів діяльності, особливо фінансового аспекту.

Що стосується фінансових показників результатів діяльності стивідорних компаній України, то слід

відзначити обмеженість доступу даних для проведення детального аналізу. Так, «з урахуванням інформатизації суспільства доступними для отримання інформації є дані Державного комітету статистики України, офіційні сайти портів, фінансові та аналітичні звіти стивідорних компаній. Складність аналізу такої інформації проявляється у відсутності уніфікованості звітів, відмінності у складанні фінансової звітності стивідорних компаній України, європейських та світових портів» [18, с. 86].

На теперішній час об'єднання українських морських портів та інших інфраструктурних елементів здійснює Адміністрація морських портів України (АМПУ), яка створена у 2013 році та входить в сферу управління Міністерства інфраструктури України.

За публічними даними діяльності АМПУ були визначені загальні зміни у динаміці вантажопереробки стивідорними компаніями у морських портах України та в розрізі державних і приватних стивідорних компаній. Загальні обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями України зменшилися на 8,3 % (на 12067,72 тис. т) при значному

зменшенні переробки державними компаніями – на 29,1 % (на 14250,81 тис. т) та збільшенні переробки приватними компаніями – на 2,3 % (на 2159,99 тис. т). Більш детально обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями наведені в табл. 1.

Приватні стивідорні компанії з кожним роком займають все більш вагомі позиції, їх розмір і частка в загальному обсязі вантажопереробки постійно зростає (рис. 1 та рис. 2).

В структурі вантажопереробки стивідорними компаніями України домінуючу частину займають приватні стивідорні компанії, причому їх частка постійно збільшується – з 66,1 % у 2015 році до 73,8 % у 2017 році. Спостерігається незначне збільшення питомої ваги переробки вантажів на причалах АМПУ – з 53,2 % у 2015 році до 53,7 % у 2017 році. При цьому необхідно зазначити достатньо високу долю у 2016 році – 57,3 %.

Зменшення загальних обсягів вантажопереробки в портах України значно впливає на розмір отриманого фінансового результату у вигляді чистого прибутку (табл. 2).

Таблиця 1

Обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями України

Показники	2015	2016	2017
Абсолютне значення, тис. т			
Обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями у морських портах України	144646,16	131745,91	132578,44
в т.ч.: державними на причалах АМПУ	48981,03	38416,43	34730,22
приватними	95665,13	93329,48	97825,12
в т.ч.: на причалах АМПУ	50917,43	53515,24	52509,87
на власних причалах	44747,70	39814,24	45315,25
Темп зростання (базисний), %			
Обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями у морських портах України	100	91,1	91,7
в т.ч.: державними на причалах АМПУ	100	78,4	70,9
приватними	100	97,6	102,3
в т.ч.: на причалах АМПУ	100	105,1	103,1
на власних причалах	100	89,0	101,3

Джерело: Складено та розраховано з використанням [19, 20]

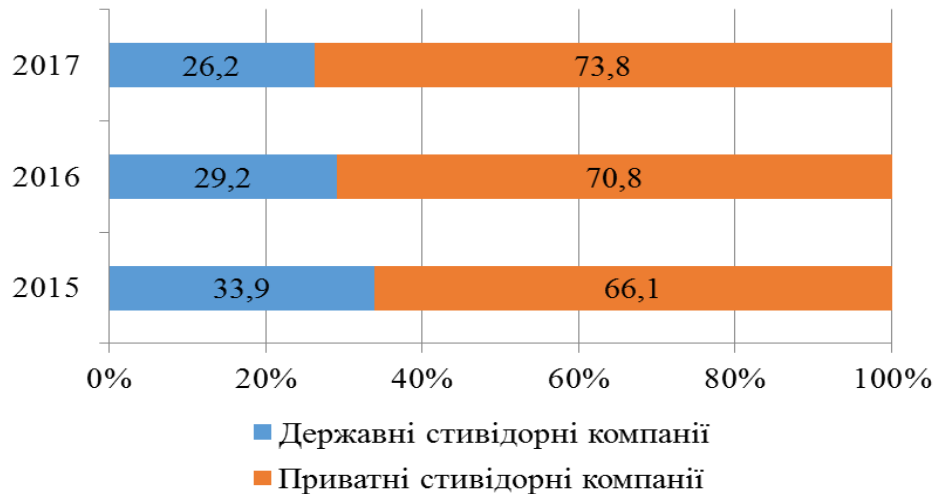


Рис. 1. Структура вантажопереробки державними і приватними підприємствами України, %

Джерело: Розраховано з використанням [19, 20]

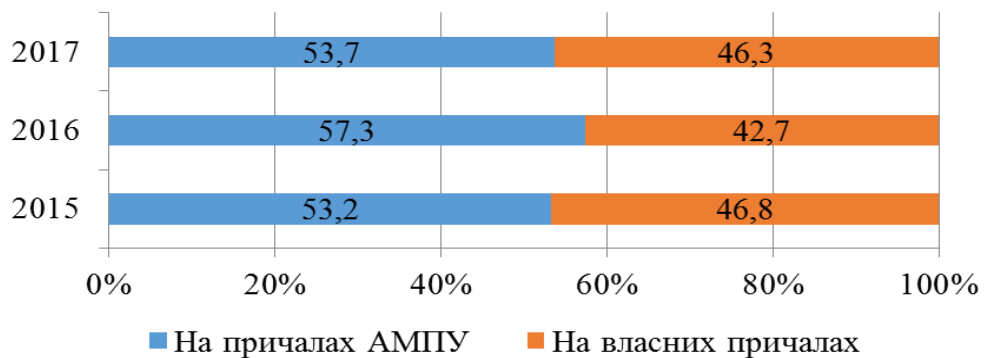


Рис. 2. Структура вантажопереробки приватних підприємств України на власних причалах та причалах ДП «АМПУ», %

Джерело: Розраховано з використанням [19, 20]

Таблиця 2

Динаміка фінансових показників ДП «АМПУ», %

Показники	2015	2016	2017	Середній темп росту
Доходи	100	105,0	104,1	103,0
Витрати	100	109,5	113,5	107,6
Чистий прибуток	100	100,2	93,7	98,0

Джерело: Розраховано з використанням [20, 21, 22]

За аналізований період відбулося збільшення доходів ДП «АМПУ» на 4,1 % та витрат на 13,5 %. Середній темп зростання доходів менше темпу зростання витрат – 103,0 % та 107,6 % відповідно по показниках, що вплинуло на розмір

чистого прибутку, який зменшився на 2,0 % до базисного року.

Наряду з цим державні підприємства значно зменшили розмір чистого прибутку, що демонструється даними табл. 3.

Таблиця 3

Динаміка чистого прибутку державних стивідорних компаній України, %

Державна стивідорна компанія	2015	2016	2017	Середній темп росту
ДП «Бердянський МТП»	100	90,3	11,3	67,2
ДП «Білгород-Дністровський МТП»	100	-	-	-
ДП «Ізмаїльський МТП»	100	212,3	155,4	155,9
ДП «Маріупольський МТП»	100	72,4	36,1	69,5
ДП «Миколаївський МТП»	100	243,9	214,2	186,0
ДП «МТП Усть-Дунайськ»	100	33,3	46,2	59,8
ДП «МТП Чорноморськ»	100	34,5	16,3	50,2
ДП «Одеський МТП»	100	80,7	4,0	61,5
ДП «Ренійський МТП»	-	-	-	-
ДП «Скадовський МТП»	-	-	-	-
ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»	100	72,4	55,3	75,9
ДП «Херсонський МТП»	100	36,9	19,5	52,2
ДП «МТП «Южний»	100	75,2	30,2	68,5
Всього по державним стивідорним компаніям	100	69,9	26,1	65,3

Джерело: Розраховано з використанням [21, 22, 23, 24]

За аналітичними даними табл. 3 визначено, що з 13 державних стивідорних компаній ДП «Ренійський МТП» та ДП «Скадовський МТП» є збитковими на протязі всього періоду, що аналізується, а у 2016-2017рр. збільшилися кількість збиткових стивідорних компаній, серед яких ДП «Білгород-Дністровський МТП». Загальна тенденція по показнику чистого прибутку всіх державних стивідорних компаній – зменшення, у 2017 році даний показник зменшився на 73,9 % до базисного року. Особливо швидкими темпами зменшується чистий прибуток ДП «Бердянський МТП» (на 88,7 %), ДП «Маріупольський МТП» (на 63,9 %), ДП «МТП Чорноморськ» (на 83,7 %), ДП «Одеський МТП» (на 96,0 %), ДП «Херсонський МТП» (на 69,8 %). Позитивним моментом є збільшення чистого прибутку ДП «Ізмаїльський МТП» (на 55,4 %) та ДП «Миколаївський МТП» (на 114,2 %).

В цілому спостерігається тенденція до ослаблення позицій державних стивідорних компаній у порівнянні з приватними.

Зокрема, державне підприємство «Білгород-Дністровський морський

торговельний порт» у 2016 році не здійснював вантажопереробку власними силами, оскільки виробничі потужності з переробки вантажів були здані у оренду ТОВ «КД-Транс» та ТОВ «Рівер-Транс». У Миколаївському та Одеському морських портах виконання навантажувально-розвантажувальних робіт переважно здійснюється приватними стивідорними компаніями [20, с. 15].

Фактори, що вплинули на зменшення чистого прибутку державних стивідорних компаній досить різноманітні: скорочення вантажопотоків, вантажообігу та вантажопереробки, переорієнтація та зменшення транзиту, зміни тарифної політики, нестабільність курсу долару, зростання цін на енергоносії, підвищення ставки комунальних послуг, витрат на оплату праці та збільшенням податків на землю. Крім того, «основною причиною падіння обсягів вантажних перевезень є кризовий стан економіки й насамперед промисловості, що значною мірою зумовлено бойовими діями на сході країни, а також пов'язано із критичним станом інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту» [3, с. 86].

Достатньо вагомим фактором зміни фінансових результатів є нестабільність курсу долару, від якого залежить формування доходів стивідорних компаній, так як ставки на здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт регулюються державою та визначаються в іноземній валюті.

Враховуючи наявність поточних рахунків в іноземній валюті, які, як правило, домінують у структурі грошових коштів, досить актуальним є врахування фактору стабільності національної валюти та курсу іноземної валюти, що напряду впливає на курсові різниці та здійснення фінансової діяльності (табл. 4).

Таблиця 4

Вплив зміни валютного курсу на формування чистого доходу ДП «АМПУ»

Показники	2015		2016		2017	
	план	факт	план	факт	план	факт
Курс валюти, дол. США	21,7	21,9	24,1	25,6	27,2	26,6
Відхилення факту від плану, дол. США	0,2		1,5		-0,6	
Відхилення факту від плану, %	100,9		106,2		97,8	
Формування чистого доходу за рахунок зміни курсу валюти, тис. грн.	28929,2		197618,9		-132579,0	

Джерело: Розраховано з використанням [21, 25]

Виходячи зі змісту отриманих результатів можна зробити висновок про суттєвий вплив коливання валютного курсу на формування чистого прибутку, так відхилення фактичного значення від плавного напряду вказує на недоотримання чистого доходу в 2017 році на суму 132579 тис. грн, що є негативним фактором.

Проведені дослідження діяльності стивідорних компаній і специфічних ризиків, пов'язаних з їх діяльністю [26], дозволили визначити про необхідність розширення спектру показників їх оцінки, які характеризують зміни обсягів переробки та фінансовий аспект діяльності (табл. 5).

Таблиця 5

Система специфічних показників оцінки діяльності стивідорної компанії

Показник	Формула розрахунку	Економічний зміст
1	2	3
Коефіцієнт володіння ринком	частка відповідного ринку стивідорної діяльності, яку займає компанія	Відображає частку ринку, що займає компанія у регіоні
Коефіцієнт інтенсивності перевантажувальних робіт	відношення інтенсивності перевантажувальних робіт яка забезпечується компанією до її найвищого значення у регіоні	Відображає необхідність в підвищенні інтенсивності перевантажувальних робіт компанії, дозволяє визначити її конкурентоспроможність
Коефіцієнт дедвейту флоту, що обробляється	відношення максимального дедвейту судна, що може оброблятися стивідорними компаніями до максимального дедвейту судна даного типу, що обробляється у регіоні	Відображає частку суден з максимальним дедвейтом, що обробляє компанія в порівнянні з найвищим показником у регіоні

Продовження табл. 5

1	2	3
Коефіцієнт місячного зменшення вантажопотоку протягом року	відношення середнього значення трьох місяців мінімального вантажопотоку до його середньомісячного значення протягом року	Відображає коливання розміру вантажопотоку протягом року
Коефіцієнт обов'язкових платежів	одиниця за мінусом частки плати за оренду причалу або платежів по концесії у загальному чистому надходженні	Вказує яку частину становлять обов'язкові платежі (систематичні, регулярні) в загальній частині витрат
Коефіцієнт прихованих витрат	одиниця за мінусом частки прихованих витрат (підроботка вантажу, виплати за комерційними актами, демередж, тощо) у загальній сумі витрат компанії	Вказує яку частину становлять приховані (несистематичні, нерегулярні) витрати в загальній частині витрат

Джерело: Розробка автора

Представлені показники враховують особливості діяльності стивідорної компанії, дозволяють визначити рівень ефективності діяльності для прийняття рішень економічного напрямку. Для широкого колу користувачів при обчисленні даних показників існують труднощі з отриманням аналітичних даних, необхідних для розрахунку, тому по формальним признакам дана група показників призначена для внутрішніх користувачів. Оцінка рівня та тенденцій представленої групи показників є дієвим інструментом для визначення проблемних аспектів в діяльності стивідорної компанії та заходів, спрямованих на попередження загроз їх діяльності.

Висновок. В дослідженні проаналізовано сучасний стан та тенденції розвитку стивідорних компаній України, визначена специфіка та сучасні проблемні аспекти оцінки їх діяльності. Особлива увага приділена встановленню змін структури і динаміки обсягів вантажопереробки стивідорних компаній України, оцінці позицій державних стивідорних компаній у порівнянні з приватними. Визначено, що

спостерігається тенденція до зменшення обсягів переробки вантажів стивідорними компаніями України при значному зменшенні переробки державними компаніями та збільшенні переробки приватними компаніями. Приватні стивідорні компанії з кожним роком займають все більш вагомі позиції, їх розмір і частка в загальному обсязі вантажопереробки постійно зростає, спостерігається тенденція до ослаблення позицій державних стивідорних компаній у порівнянні з приватними. Фактори, що вплинули на зменшення чистого прибутку державних стивідорних компаній досить різноманітні: скорочення вантажопотоків, вантажообігу та вантажопереробки, переорієнтація та зменшення транзиту, зміни тарифної політики, нестабільність курсу долару, зростання цін на енергоносії, підвищення ставки комунальних послуг, витрат на оплату праці та збільшення податків на землю. Достатньо вагомим фактором зміни фінансових результатів є нестабільність курсу долару, від якого залежить формування доходів стивідорних компаній, так як ставки на здійснення навантажувально-розвантажувальних

робіт регулюються державою та визначаються в іноземній валюті. Запропоновано перелік специфічних показників, які враховують особливості діяльності стивідорної компанії та дозволяють визначити рівень ефективності її діяльності для прийняття рішень економічного напрямку.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про морські порти України» № 406-VII. із змінами від 04.07.2013р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
2. Власова В.П. Економічний механізм активізації концесійної діяльності у морських портах: дис. канд. екон. наук: спец. 08.00.04 / Київська державна академія водного транспорту імені Гетьмана Петра Канашевича-Сагайдачного. – Київ, 2016. – 210 с.
3. Веприцький Р.С. Загальні тенденції та фактори впливу на обсяг вантажних перевезень у сучасних умовах / Веприцький Р.С., Ейтутіс Г.Д., Артем'єва С.К. // Вісник економіки транспорту і промисловості № 60, 2017. – С. 78-86.
4. Кібік О.М. Формування конкурентних переваг підприємств морського транспорту України / О.М. Кібік, В.В. Жихарева // Економічні інновації, 2011. – Вип. 45. – С. 97-103.
5. Котлубай О.М. Сучасні економічні відносини морегосподарського комплексу світу: монографія / О.М. Котлубай. – Одеса : ІПРЕД, 2013. – 206 с.
6. Крук Ю.Ю. Методи адаптивного управління в діяльності оператора портового терміналу: дис. канд. тех. наук: спец. 05.22.01 / Ю.Ю. Крук; Одеський національний морський університет. – Одеса, 2017. – 179 с.
7. Мальцев М.М. Сучасний стан розвитку національного портового комплексу / М.М. Мальцев // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності, 2015. – Вип. 2(12). – Том 3. – С. 185-190.
8. Михайличенко К.М. Розвиток портової діяльності в контексті забезпечення національних інтересів України / К.М. Михайличенко // Стратегічні пріоритети, 2016. – № 1 (38) – С. 124-136.
9. Переверзева І.Ф. Перспективи виходу з кризового стану морських торговельних портів України / І.Ф. Переверзева // Водний транспорт, 2014. – Вип. 2. – С. 101-108. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2014_2_19.
10. Стрілок І.І. Характеристика та сучасний стан підприємств водного транспорту / І.І. Стрілок, В.В. Шкляр // Водний транспорт, 2013. – Вип. 1. – С. 102-107. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2013_1_20.
11. Чиж Л.П. Техніко-економічний аналіз на підприємствах морського транспорту: навч. посіб. / Л.П. Чиж, Л.В. Ширяєва // – Одеса: ОНМУ, 2015. – 158 с.
12. Heejung Y. Participation of private investors in container terminal operation: influence of global terminal operators / Y. Heejung // The Asian Journal of Shipping and Logistics, Volume 31, Issue #3, September, 2015. – pp. 363-383. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521215000528>.
13. Zinan L. The comparative performance of public and private enterprises: the case of British ports / L. Zinan // Journal of Transport Economics and Policy, Volume 29, Issue #3, September, 1995. – pp. 263-274. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.jstor.org/stable/20053084?seq=1#page_scan_tab_contents.
14. Oneshko S. Financial monitoring of the port industry companies on the basis of risk-oriented approach / S. Oneshko, S. Ilchenko // Investment management and financial innovations, Volume 14, Issue #1, 2017. – pp. 191-199. [Електронний ресурс].

- Режим доступу: <https://businessperspectives.org/author/svitlana-oneshko>.
15. Belova J., Mickiene R. Assessment of the effectiveness of maritime industry in the post-crisis period / J. Belova, R. Mickiene // KSI Transactions on knowledge society, Volume VIII, Number 1, March, 2015. – pp. 19-27. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.tksi.org/JOURNAL-KSI/PAPER-PDF-2015/2015-1-03.pdf>.
16. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України: аналіт. доп. / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, А.В. Шевченко, В.М. Русан, Є.В. Белашов // К. : НІСД, 2016. – 72 с. (Сер. «Економіка», вип. 24).
17. Постанова КМУ «Про затвердження Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями» № 138 від 23.02.2011р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/138-2011-п>.
18. Онешко С.В. Економічний інструментарій управління витратами стивідорної компанії: монографія / С.В. Онешко. – Одеса: Інтерпрінт, 2017. – 206 с.
19. Итоги работы морских торговых портов Украины // Порты Украины, 2015, 2016, 2017 pp. – №1.
20. Аудиторський звіт за результатами державного фінансового аудиту діяльності державного підприємства «Адміністрація морських портів України» за період з 01.05.2015 по 01.12.2017 // Державна аудиторська служба України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dkrs.gov.ua/kru/uk/publish/article/136382>.
21. Фінансові плани водного транспорту // Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/timeline/Plani.html>.
22. Звіти про виконання фінансового плану підприємств, що підпорядковані Міністерству інфраструктури України за 2017 рік та пояснювальні записки до них // Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/29813.html?PrintVersion>.
23. 100 найбільших державних підприємств України. Річний звіт за 2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.me.gov.ua.
24. Українські державні підприємства: можливості приватизації / Міністерство економічного розвитку і торгівлі України, 2015. – 207 с.
25. Офіційний курс гривні щодо іноземних валют. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://bank.gov.ua/files/Exchange_r.xls.
26. Бойко М.О. Ризики стивідорної компанії в системі забезпечення економічної безпеки / М.О. Бойко // Молодий вчений, 2016. – №8(35). – С. 5-10.