

УДК 656.615(477)

В.В. Щербина, К.Ю. Бєю

Одеський національний морський університет

**АНАЛІЗ ВАНТАЖООБІГУ ЯК ОСНОВНОГО ФАКТОРУ ВПЛИВУ
НА ПРИБУТОК ПІДПРИЄМСТВ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ**

У статті проведено аналіз вантажообігу морських торговельних портів України протягом п'яти років, розглянута його динаміка та структура, наведено розподіл вантажообігу між приватними і державними операторами, представлений рейтинг найбільших державних та приватних підприємств портової діяльності за вантажообігом, розглянуто вплив обсягів вантажообігу на формування прибутку підприємств портової діяльності. За результатами проведеного аналізу визначені основні фактори впливу на прибуток підприємств портової діяльності.

Ключові слова: вантажообіг, морські торговельні порти, портові оператори, стивідорні компанії, прибуток.

В.В. Щербина, Е.Ю. Бєю

Одесский национальный морской университет

**АНАЛИЗ ГРУЗООБОРОТА КАК ОСНОВНОГО ФАКТОРА ВЛИЯНИЯ
НА ПРИБЫЛЬ ПРЕДПРИЯТИЙ ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ**

В статье проведен анализ грузооборота морских торговых портов Украины в течение пяти лет, рассмотрена его динамика и структура, приведено распределение грузооборота между частными и государственными операторами, представлен рейтинг крупнейших государственных и частных предприятий портовой деятельности по грузообороту, рассмотрено влияние объемов грузооборота на формирование прибыли предприятий портовой деятельности.

© Щербина В.В., Бєю Е.Ю., 2017

По результатам проведенного анализа определены основные факторы влияния на прибыль предприятий портовой деятельности.

Ключевые слова: грузооборот, морские торговые порты, портовые операторы, стивидорные компании, прибыль.

V. Shcherbyna, K. Beyu

Odessa national marine university

**CARGO TURNOVER ANALYSIS AS THE MAIN FACTOR
OF INFLUENCE ON THE PROFIT OF PORT SECTOR ENTERPRISES**

There are analyses of Ukraine's sea trade ports cargo turnover for five years in an article. It presents the distribution of freight turnover between private and public operators, examines the impact of cargo turnover on the profit formation of port activity enterprises.

In the Black Sea and Azov coast in 2016, there are 13 sea ports operated by the Administration of the Seaports of Ukraine, which, in general, provided transshipment of about 40 % of the cargo of the Black Sea region, their total capacity is 180 million tons. On the territory of sea ports there are private and state enterprises of port activity that carry out loading, unloading, storage of goods and other port services.

The formation of the port activity enterprises profit is primarily affected by cargo turnover, which includes the overload of national foreign trade and coastal cargo, as well as transit cargoes.

In the period from 2012 to 2016, the cargo turnover of Ukraine sea ports decreased, the volume of transit cargo decreased, and the export of grain increased. In addition, the conducted analysis of the operation of seaports allowed highlighting characteristics:

1. *The structure of cargo flows passing through the sea ports of Ukraine influences their profit and reflects the real state of the state's economy, as an indicator of industrial development and dynamics of the level of incomes of the population.*

2. Indicators of the work of private berths and terminals at times higher than the state. This is due to the presence of skilled personnel in responsible positions, better motivation to find profitable contracts and obtain financial results, more effective organization of work and enterprise management, flexibility and rapid response to market needs.

3. In spite of the complex investment climate and the lack of equity capital, infrastructure investment projects are being implemented in Ukraine aimed at developing port activities, attracting public funds, domestic and foreign investors.

4. Cargo turnover is the main factor for the profit generation of most enterprises of port activity, and as the analysis showed, there are state operators in Ukraine who do not carry out loading and unloading works at berths and receive profit from other activities.

To manage the port activity enterprises profit means to manage the volume of goods processed by the enterprise, the cost of services for the transshipment and storage of goods, to carry out activities at the lowest cost.

Keywords: cargo turnover, sea trading ports, port operators, stevedore companies, profit.

Постановка проблеми. На Чорноморському та Азовському узбережжі у 2016 році функціонують 13 морських портів підпорядкованих Адміністрації морських портів України, які в цілому забезпечували перевалку близько 40 % вантажів Чорноморського регіону, їх сумарна потужність дорівнює 180 млн. тон. На території морських портів функціонують приватні та державні підприємства портової діяльності, які здійснюють навантажувально-розвантажувальні роботи, зберігання вантажів та інші портові послуги.

На формування прибутку підприємств портової діяльності в першу чергу впливає вантажообіг, що включає перевантаження національних зовнішньоторговельних і каботажних вантажів, а також транзитних вантажів.

Огляд останніх досліджень та публікацій. Аналіз вантажообігу морських портів України в різні роки проводився вітчизняними авторами [1-11]. Зокрема, Власовою В.П. [1-7] проаналізовано виробничу діяльність підприємств портової галузі з метою розробки заходів щодо підвищення їхнього потенціалу. Дем'янченко А.Г. [2-3] проведений аналіз вантажообігу та виявлені тенденції розвитку морських портів України з метою визначення ефективності діяльності державних та приватних стиві-дорних компаній.

Задачі дослідження. Метою даної роботи є аналіз вантажообігу морських торговельних портів України та визначення впливу обсягів вантажообігу на формування прибутку підприємств портової діяльності.

Основний матеріал дослідження. Динаміка обсягу переробки вантажів морськими портами наведена на рис. 1.

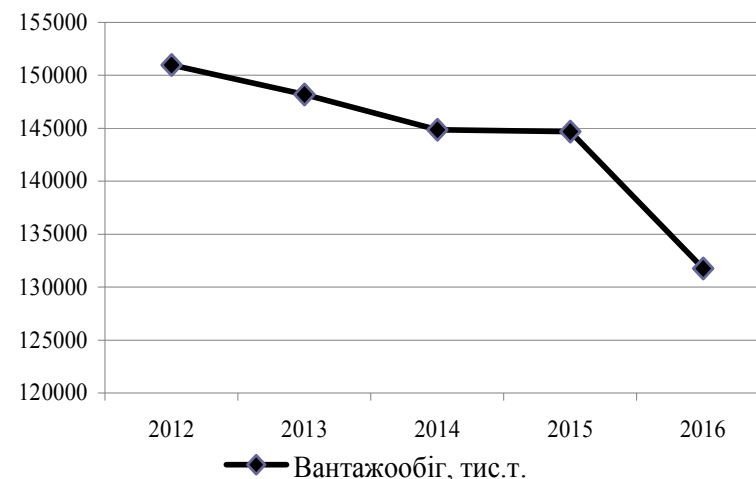


Рис. 1. Динаміка обсягів переробки вантажів морськими портами України за 2012-2016 роки

За даними АМПУ, в останні п'ять років вантажообіг морських портів знизився на 12,7 %. Проаналізуємо причини такого спаду. В 2014-2015 році спостерігалось незначне зростання українські порти нарощують обсяги перевалки, не свідчить про позитивні тенденції в економіці країни. Зростання відбулося завдяки збільшенню експорту, але таке зростання не може бути довготривалим, бо в умовах політичної дестабілізації економіка країни падає, що й підтвердили показники 2016 року.

У кризові періоди, як 2014 рік, найбільш чутливим і важливим в логістиці транспортування товарів однозначно є вартість транспортування, тому пріоритет віддається морським перевезенням як найдешевшим видам перевезень, що і призвело до часткової переорієнтації експортного вантажопотоку України до морських портів. Додатковим стимулом для часткової переорієнтації логістики руху експортних товарів України є й те, що морські термінали, не дивлячись на всі кризові явища в Україні, продовжують збільшувати та розвивати свою пропускну спроможність [7].

Основна причина зменшення транзиту – надмірна бюрократизація в українських портах. Порти-конкуренти – Констанца, Гданськ Новоросійськ, порти Балтики – збільшують вантажопотік за рахунок спрощення процедур, зниження портових зборів, поліпшення інфраструктури і залучення інвесторів [7].

Структура вантажообігу морських портів України за напрямками перевезень наведена на рис. 2 [9].

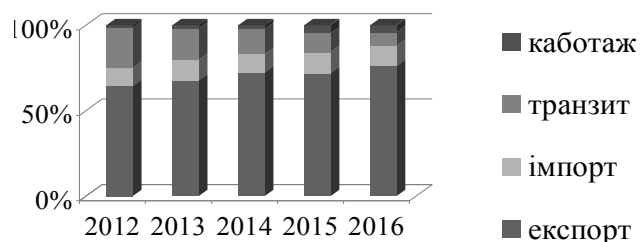


Рис. 2. Структура вантажообігу морських портів України

за напрямками перевезень в 2012-2016 рр.

Морські порти переважно працюють з експортними вантажами. За даними АМПУ, в 2016 році експорт становить 76 % перероблених вантажів, імпорт – 12 %, каботажні – 4 %, транзит – 8 %. З кожним роком обсяги транзитних вантажів через морські порти зменшуються. За останні п'ять років транзит через морські порти знизився на 70,8 %. Зменшується частка транзиту російських вантажів.

Частина вантажів з Китаю потрапляє в Україну не безпосередньо, а через порти Гданськ і Гамбург, незважаючи на велику різницю у довжині маршруту. Причина в тому, що митні процедури в українських портах значно більше забюрократизовані, ніж на сухопутних кордонах. З вересня 2015 в портах України розпочато роботу з дерегуляції бізнесу – впровадження нових, спрощених схем контролю та оформлення суден і вантажів, що усувають фактор корупції і знижують витрати судно- і вантажовласників [1].

Зменшення перевезень транзитних російських вантажів відбулось за рахунок ексклюзивних залізничних тарифів у Росії, які побудовані так, щоб було вигідно везти їх у російські порти. За останні роки в українські порти потрапляв той транзит, який не могли переробити російські порти. Із збільшенням пропускну спроможності Тамані і Новоросійська наша частина буде все більше скорочуватися. Тому, при високих тарифах портові послуги повинні бути якісними та різноманітними [2].

Структура вантажообігу портів України за видами вантажу за останні п'ять років наведена на рис. 3.

Протягом досліджуваного періоду скоротилися обсяги переробки усіх вантажів, найменше зменшилися обробка сипучих вантажів за рахунок зростання обсягів переробки зернових. Обсяги переробки наливних, контейнерів та вугілля за аналізований період зменшились.

З кожним роком зростає обсяг вантажопереробки приватними стивідорними компаніями як на причалах АМПУ, так і на власних (рис. 4).

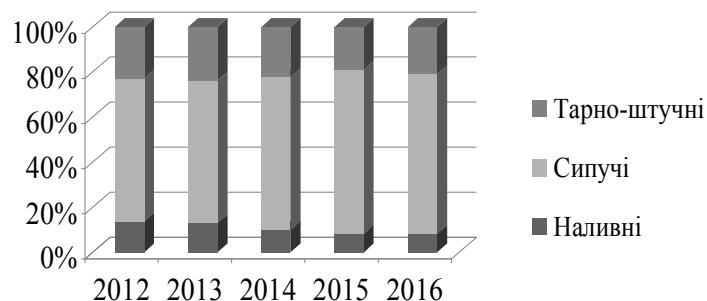
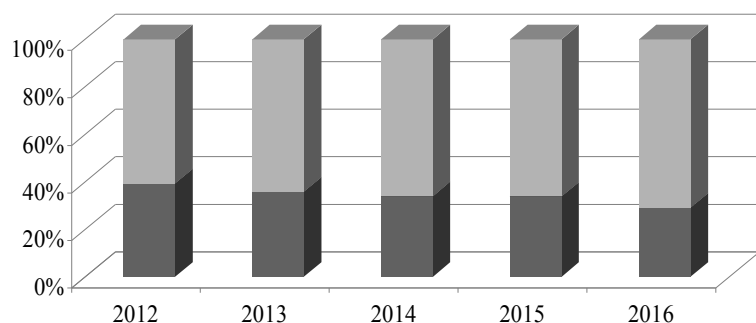


Рис. 3. Структура вантажообігу морських портів України за видами вантажу в 2012-2016 рр.



- Приватні стивідорні компанії на причалах АМПУ та на власних причалах
- Державні стивідорні компанії

Рис. 4. Розподіл вантажообігу між державними та приватними портовими операторами

Разом з тим державними портовими операторами в 2016 році було перероблено 38,4 млн. т (30 % загального обсягу). Приватними портовими операторами на всіх причалах було перероблено 93,3 млн. т (70,8 % загального обсягу). Протягом

досліджуваного періоду частка вантажів, перероблених приватними компаніями, зросла на 10 %. За даними Адміністрації морських портів України (АМПУ) у період з 2012-2016 рр. лідерами як і раніше залишилися порти Великої Одеси, а основними вантажами – зерно, руда і метал. Через військові дії на Донбасі перевалка вугілля в портах скоротилася. Крім того, серед країн Чорноморського регіону, лише Україна скоротила перевалку контейнерів, однак в 2016 році вдалося збільшити обсяги контейнерних вантажів на 31 %.

Основні фактори високих темпів зростання контейнерної перевалки в 2016 році, перш за все, – це впровадження сучасних стандартів обробки контейнерного флоту, скорочення термінів проведення митних процедур з вантажами в пунктах пропуску, впровадження положень щодо децентралізації контрольних процедур в українських морських портах. Також в цілому виріс український експорт товарів, що перевозяться в контейнерах (олія соняшникова, зернові культури та ін.).

Продовжує зростати обсяг завезення порожніх контейнерів, необхідних для забезпечення своєчасного вивезення експортних товарів. Зростає імпорт за рахунок збільшення обсягів торгівлі з ЄС, країнами Латинської Америки, Азії та Африки.

Лідерами серед портів України в 2016 році є порт Южний, Одеса, Миколаїв, Чорноморськ та Маріуполь, вантажообіг найбільших портів України наведено на рис. 5.

Впродовж аналізованого періоду п'ятірка лідерів залишається незмінною. За обсягами вантажопереробки лідує порт Южний, хоча протягом досліджуваного періоду його вантажообіг скоротився на 17,1 %, також скоротився вантажообіг портів Чорноморськ та Маріуполь на 9,5 % та 41,5 % відповідно.

Впродовж аналізованого періоду порти Одеса та Миколаїв збільшили обсяги переробки вантажів на 2,7 % та 7,8 % відповідно. В цих портах працюють як приватні стивідорні компанії, так і державні оператори. Розглянемо структуру розподілу вантажообігу цих компаній (табл. 1) [2; 8].

Розвиток методів управління
та господарювання на транспорті
№ 3 (60), 2017

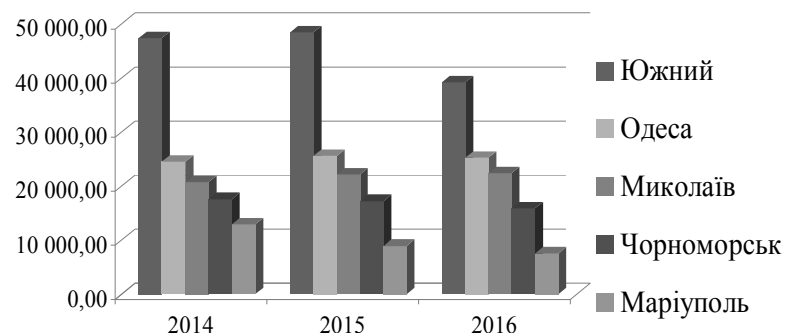


Рис. 5. Рейтинг найбільших портів України за вантажообігом

Таблиця 1

Розподіл вантажообігу між державними та приватними портовими операторами в 5 найбільших морських портах України

Показники	2014		2015		2016	
	тис. т	частка у %	тис. т	частка у %	тис. т	частка у %
Порт Южний						
Вантажообіг, усього, у т.ч.:	47 431,70	100	48 582,07	100	39 297,57	100
- державний оператор	14801,45	31	15046,1	31	12314,6	31
- приватні портові оператори	32 630,25	69	33 535,97	69	26 982,97	69
Одеський порт						
Вантажообіг, усього, у т.ч.:	24 579,15	100	25 585,85	100	25 250,85	100
- державний оператор	0	0	0	0	0	0
- приватні портові оператори	24 579,15	100	25 585,85	100	25 250,85	100
Миколаївський порт						
Вантажообіг, усього, у т.ч.:	20 802,83	100	22 232,61	100	22 424,31	100
- державний оператор	0	0	0	0	0	0
- приватні портові оператори	20 802,83	100	22 232,61	100	22 424,31	100

Розвиток методів управління
та господарювання на транспорті
№ 3 (60), 2017

Продовження табл. 1

Чорноморський порт						
Вантажообіг, усього, у т.ч.:	17 613,18	100	17 298,39	100	15 942	100
- державний оператор	10 518,76	60	11 931,1	69	6 579,9	41
- приватні портові оператори	7 094,42	40	5 367,3	31	9 362,1	59
Маріупольський порт						
Вантажообіг, усього, у т.ч.:	13 003,20	100	8 984,04	100	7 603,50	100
- державний оператор	12 074,32	93	8 536,4	95	6 959,8	92
- приватні портові оператори	928,88	7	447,64	5	643,70	8

Виходячи з даних табл. 1, можна сказати, що в портах Одеса та Миколаїв державний оператор не здійснює навантажувально-розвантажувальні роботи на причалах, прибуток підприємства отримують від іншої діяльності.

В Маріупольському порту державний портовий оператор є основним оператором, частка якого складає більше 90 % в загальному обсязі. В порту Южний частка державного оператора складає 31 % від загального обсягу, а в Чорноморському – 41 %. Серед державних стивідорних компаній найбільшим є ДП «Морський торговельний порт Южний», в якому обробили близько 15 млн. т. в 2016 р. різних вантажів. Однак показники його роботи значно менші, ніж у приватної компанії «ТІС» (порт Южний), яка понад п'ять років є найбільшою стивідорною компанією, що працює в морських портах України.

Рейтинг найбільших стивідорних компаній, які працюють в морських портах України, за вантажообігом в 2016 році наведено в табл. 2 [9].

Близько 30 % всіх вантажів в портах України обробляють три оператори: Група «ТІС», ДП «МТП Южний» та «Бруклін-Київ». Двоє з цих операторів – це приватні компанії. Лідером є група «ТІС» (Южний), до якої входять стивідорні компанії «ТІСМіндобрива», «ТІСЗерно», «ТІСРуда», «ТІСУголь», «ТІС-Контейнерний термінал», які разом в 2016 році переробили 21,46 млн. т вантажів. Незважаючи на те, що це на 19 % менше показника 2015 року, «ТІС» залишається на першому місці з величезним відривом.

Таблиця 2

Рейтинг операторів терміналів морських портів України
за вантажообігом в 2016 р.

	Портовий оператор	Вантажообіг, тис. т		у % до 2015 р.
		2015	2016	
1	Група «ГІС» (Южний)	26574,6	21460,0	81
2	ДП «МТП «Южний»	15046,1	12314,6	82
3	Група «Бруклін-Київ» (Одеса)	8059,2	7492,8	93
4	ДП «Маріупольський МТП»	8536,4	6958,8	82
5	ДП «МТП «Чорноморськ»	11931,1	6579,9	55
6	ДП «Ізмаїльський МТП»	4611,0	5418,0	118
7	«Нібулон» (Миколаїв)	4467,9	4547,1	102
8	Дніпробузький порт НГЗ (Миколаїв)	4487,5	4213,3	94
9	«ГПК Україна» (КТО) (Одеса)	3685,9	4121,4	112
10	МСП «Ніка-Тера» (Миколаїв)	4181,8	3996,8	96

На другому місці (і першому серед державних стивідорних компаній) ДП «МТП» Южний» – 12,3 млн. т. Оператор знизив перевалку на 18 %. У трійку потрапив також приватний оператор «Бруклін-Київ» – 7,5 млн тонн (-7 %).

Серед операторів першої десятки зростання перевалки вантажів продемонстрували тільки три компанії. Це ДП «Ізмаїльський МТП» (+ 18 %), «Нібулон» з урахуванням дозавантаження на рейді (+ 2 %) і «ГПК Україна» (КТО) (+ 12 %). Негативна динаміка спричинена об'єктивними факторами економічної та політичної нестабільності в Україні, падінням обсягів обробки вугілля та металу, контейнерних вантажів через зменшення обсягів світової торгівлі.

Рейтинг найбільших державних портових операторів за обсягом вантажообігу в 2016 році наведено на рис. 6.

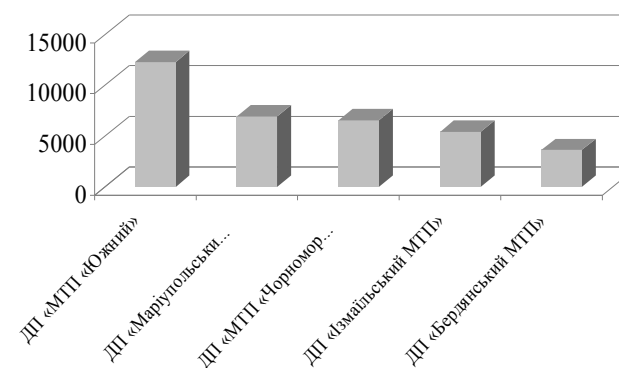


Рис. 6. Рейтинг державних портових операторів
за обсягом вантажообігу в 2016 році, тис. т

Таким чином вантажообіг є основним виробничим показником стивідорних компаній, який впливає на формування їхнього прибутку. Управляти прибутком підприємств портової діяльності означає управляти обсягом вантажів, що оброблюються підприємством, ціною на послуги з перевантаження та зберігання вантажів, здійснювати діяльність з найменшими витратами.

Висновки. Таким чином, в період з 2012-2016 рр. вантажообіг морських портів України скоротився, зменшилися обсяги транзитних вантажів, збільшився експорт зернових. Крім того, проведений аналіз діяльності морських портів дозволив виділити характерні риси:

1. Структура вантажопотоків, що проходять через морські порти України, впливає на їх прибуток і відображає реальний стан економіки держави, будучи індикатором промислового розвитку і динаміки рівня доходів населення.

2. Показники роботи приватних причалів і терміналів в рази вище державних. Це обумовлено наявністю кваліфікованих кадрів на відповідальних постах, кращою мотивацією до пошуку вигідних контрактів та отримання фінансових результатів, більш ефективною організацією праці та управління підприємствами, гнучкістю і швидким реагуванням на потреби ринку.

3. Незважаючи на складний інвестиційний клімат і брак власного капіталу, в Україні реалізуються інфраструктурні інвестиційні проекти, спрямовані на розвиток портової діяльності, залучаються державні кошти, вітчизняні та іноземні інвестори.

4. Вантажобіг є основним фактором формування прибутку більшості підприємств портової діяльності, та як показав проведений аналіз, в Україні є державні оператори, які не здійснюють навантажувально-розвантажувальних робіт на причалах та одержують прибуток від іншої діяльності.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Власова В.П. Проблемы повышения потенциала морских торговых портов Украины / В.П. Власова // *Міжн. наук.-практ. конф. «Научная индустрия европейского континента», Чехия 27 ноября-05 декабря 2013 г: Тези доп. – Прага: Видавничий Дім «Education and Science» s.r.o., 2013. – С. 63-65.*
2. Дем'янченко А.Г. Дослідження ефективності діяльності державних і приватних стивідорів у морських портах України / А.Г. Дем'янченко // *Бізнес Інформ. – 2016. – № 2. – С. 178-184. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2016_2_26*
3. Дем'янченко А.Г. Анализ состояния и тенденции развития морских торговых портов Украины / А.Г. Дем'янченко // *Економіст. – 2012. – № 5. – С.43-47. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econ_2012_5_11*

4. Жилін М. Дослідження сучасного стану морських торгових портів України / М. Жилін // *Економічні інновації: Зб. наук. пр. – Одеса: ІПРЕД НАН України, 2015. – Вип. 60. Т. I. – С. 111-120. – Режим доступу: [file:///C:/Users/hp/Downloads/ecinn_2015_60\(1\)_16%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/hp/Downloads/ecinn_2015_60(1)_16%20(1).pdf)*
5. *Звіти про виконання фінансових планів підприємств підпорядкованих Міністерству інфраструктури України та пояснювальні записки до них за III квартал 2016 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/timeline/Vidkriti-dani.html>*
6. Матвієнко М.В. Основи економіки морського транспорту: Навч. посібник / М.В.Матвієнко, Ю.О. Наврозова, В.В. Щербина. – Одеса: ОНМУ, 2010. – 560 с.
7. *Мнение ученого: Почему одесские порты потеряли российский транзит? [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://www.odessit.ua/news/oblast/7205-mnenie-uchenogo-pochemu-odesskie-porty-poteryali-rossiyskiy-tranzit.html>.*
8. *Показники роботи за 2012–2016 роки // Адміністрація морських портів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uspa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=2898&Itemid=607&lang=ua*
9. *Топ-10 портовых операторов Украины 2016 года // Порты Украины [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ports.com.ua/articles/top-10-portovykh-operatorov-ukrainy-2016-goda>*
10. *Хомякова Н.И. Морской грузовой транспорт Украины: структурно-динамический анализ и тенденции изменения [Електронний ресурс] / Н.И. Хомякова // *Современные научные исследования и инновации. – 2015. – № 4. – Режим доступу: <http://web.snauka.ru/issues/2015/04/51115>**

11. Чекаловец В. Морские торговые порты Украины в рыночных условиях / В. Чекаловец, С. Крыжановский // Порты Украины. – 2005. – № 6. – Режим доступа: <http://www.blackseatrans.com/article.php?articleID=169>.

Стаття надійшла до редакції 26.09.2017

Рецензенти:

доктор економічних наук, професор, заступник
директора Інституту проблем ринку та економіко-екологічних
досліджень НАН України **О.М. Котлубай**

доктор економічних наук, професор, завідувач
кафедри «Підприємництво» Одеського національного морського
університету **Г.С. Махуренко**