

Анализ привлекательности морских портов Украины для реализации проектов государственно-частного партнерства

А. Г. ДЕМЬЯНЧЕНКОⁱ

Процедуры разгосударствления и привлечения частного капитала к расширению, модернизации и повышению эффективности деятельности государственных морских портов обуславливают необходимость оценки деятельности предприятий с точки зрения их привлекательности для потенциальных инвесторов и выбора наиболее подходящих форм взаимодействия государства и бизнеса. Для решения этой задачи предлагается сформировать матрицу привлекательности государственных морских портов Украины, основанную на таких критериях, как инвестиционная привлекательность морского порта и его рыночная доля. Подобная матрица позволит выделить шесть групп портов, для повышения эффективности работы которых можно будет предложить адекватные формы государственно-частного партнерства, выбранные по соответствующему алгоритму в зависимости от финансово-экономического состояния порта, возможности финансирования реализации инвестиционных проектов, наличия грузовой базы.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, инвестиционная привлекательность, конкурентоспособность, морской порт, оценка.

УДК 334.72, 65.011.4

JEL коды: C43, C81, D40, L11, L91, R42

Введение. Для оценки положения компаний на рынке специалистами менеджмента было предложено множество действенных инструментов, одним из которых является построение конкурентных карт и карт позиционирования, разрабатываемых с целью определения стратегического направления развития предприятия, эффективных конкурентных стратегий и потенциальных преимуществ. В отрасли морского транспорта (а именно секторе государственных морских портов), в условиях проходящего процесса разгосударствления, конкуренция наблюдается не столько за грузы и клиентов, сколько за инвесторов, поэтому интерес представляют характеристика порта по важнейшим финансово-экономическим критериям и выбор соответствующих адекватных способов взаимодействия государства и частных инвесторов с помощью различных форм и договоров государственно-частного партнерства.

Постановка проблемы. Анализ и оценка деятельности морских портов Украины были предметом исследований отечественных ученых и специалистов-практиков достаточно продолжительное время. Комплексный SWOT-анализ деятельности портов Черноморского региона проводился Ю. А. Наврозовой и Е. В. Грушевой [1], в котором были выделены возможности и преимущества украинских портов; в работах А. В. Кравченко [2] проводился экономический анализ деятельности морских портов Украины в рыночных условиях; А. М. Котлубай [3], Н. Т. Примачев [4], В. И. Чекаловец [5] вносят значительный вклад в анализ проблем разгосударствления и приватизации,

ⁱ Демьянченко Алиса Геннадиевна, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики и управления морским транспортом Азовского морского института Одесской национальной морской академии.



конкуреноспособности и формирования конкурентного потенциала отрасли; постоянно оценивается рынок государственных морских портов специалистами Центра транспортных стратегий, в исследованиях которых дается оценка грузооборота морских портов по номенклатуре грузов, анализируются причины его изменения.

Методическая база оценки инвестиционной привлекательности предприятий рассматривается в работах О. В. Носовой [6], включающей в модель оценки оборачиваемость активов, рентабельность капитала, финансовую устойчивость и ликвидность; Ю. В. Будникова [7] предлагает использовать такие факторы, как кадровый потенциал, производственная программа, маркетинговая деятельность, корпоративное управление, управленческий учет, юридическая деятельность, технология производства, конкурентоспособность, состояние имущества и финансов, структура капитала, наличие стратегии развития, рейтинг предприятия в отрасли, платёжные дисциплины и размер затрат.

Накопленный теоретико-практический базис позволяет оценить состояние портовой отрасли в целом, перспективы ее развития, приоритетные направления реализации проектов государственно-частного партнерства, условия их эффективного осуществления. При этом оставлена в стороне проблема оценки государственных морских портов Украины с точки зрения их привлекательности для будущих инвесторов, не представлен конкурентный срез отрасли, который продемонстрировал бы реальную картину конкуренции в среде государственных морских портов Украины.

Целью статьи является анализ инвестиционной привлекательности и конкурентного положения государственных морских портов, а также разработка алгоритма выбора форм участия частных инвесторов в развитии и повышении конкурентного потенциала предприятий в зависимости от их финансово-экономического состояния, грузовой базы, качества менеджмента.

Результаты исследования. Для оценки инвестиционной привлекательности морского порта в модель интегрального показателя предлагается ввести такие факторы, как объем грузооборота, его динамику, рентабельность деятельности порта и темп её изменения, наличие и состояние инфраструктуры, фондоотдачу, диверсифицированность, инвестиционная привлекательность региона. В результате несложной статистической обработки исходных данных о деятельности 18 государственных морских портов Украины за 2011–2012 гг. был получен интегральный показатель инвестиционной привлекательности морского порта, на основании которого выстроен соответствующий рейтинг (рис. 1).

Результаты расчётов показывают, подтверждая реальное положение дел, лидерство Одесского морского торгового порта. Несмотря на 4-е место в рейтинге грузооборота в 2012 г, за счет высокой рентабельности и развитой инфраструктуры, Мариупольский морской торговый порт занял 2-е место по уровню инвестиционной привлекательности, обойдя такие мощные порты, как Южный и Ильичевский, в связи с падением грузооборота на этих предприятиях в 2012 г., высокими затратами на единицу обработанного груза по сравнению с Керченским и Николаевским морскими портами меньшей рентабельностью. Отсутствие стабильных и соответствующих проектной мощности грузопотоков приводит к ситуации, когда рейтинг инвестиционной привлекательности выше среднего только в первой шестерке морских портов, тогда как Ялтинский, Усть-Дунайский, Скадовский, Севастопольский и Белгород-Днестровский порты имеют более чем в 4 раза худшие показатели, чем лидер отрасли.

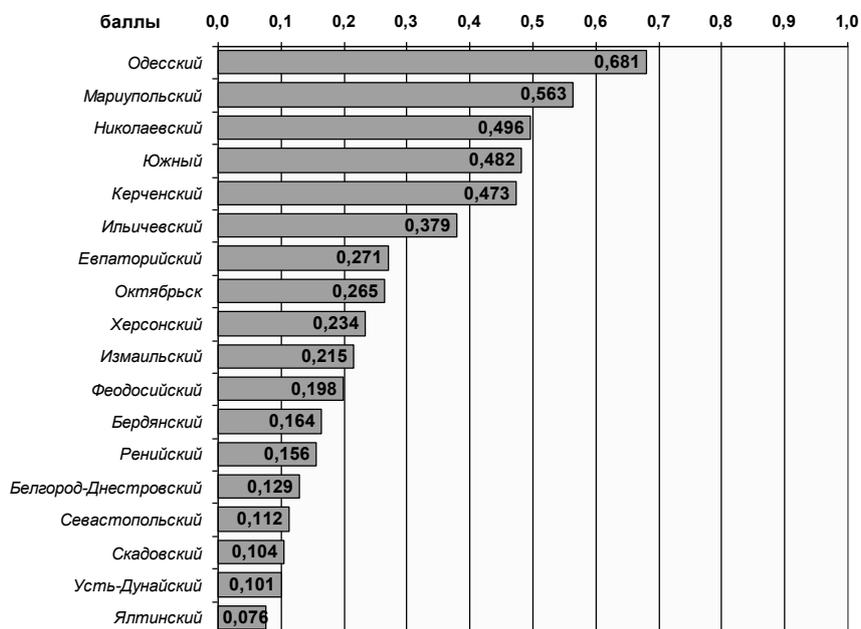


Рис. 1. Рейтинг инвестиционной привлекательности государственных морских портов Украины [авторская разработка]

Анализ рыночных долей государственных морских портов за 2011–2011 гг. [8; 9] позволяет их ранжировать по данному показателю (рис. 2), который подтверждает сильный разброс масштабов украинских портов по уровню их фактической мощности и явную дифференциацию в четыре группы: лидеры отрасли – Одесский и Южный порты; порты с сильной конкурентной позицией – Мариупольский, Ильичевский, Николаевский и Керченский; порты со слабой конкурентной позицией – Измаильский, Феодосийский, Херсонский, Бердянский, Октябрьский; порты-аутсайдеры рынка – Евпаторийский, Ренийский, Белгород-Днестровский, Севастопольский, Скадовский, Ялтинский, Усть-Дунайский. Исходя из этого, встает вопрос о целесообразности существования портов последней группы по отдельности и возможности их объединения для решения совместных проблем. То есть распределение долей рынка государственных морских портов Украины слишком неоднородно: существует явный лидер – Одесский морской торговый порт и группа портов, перерабатывающих грузы на несколько порядков меньше (Ялтинский, Усть-Дунайский, Севастопольский, Скадовский).

Из рис. 1 видно, что высокий уровень инвестиционной привлекательности имеют государственные морские порты, занимающие не высокое рыночное положение (Керченский, Николаевский порты имеют около 5,5% и 9% рыночной доли соответственно). При этом инвестиционно привлекательное предприятие, имеющее слабую рыночную позицию, может не оправдать затрат инвестора за счет неспособности нарастить долю рынка, а с другой стороны, не каждое предприятие с сильной позицией на рынке является абсолютно привлекательным для любого инвестора. Так как показатель занимаемой рыночной доли является объективным

отражением конкурентной позиции предприятия, охарактеризуем конкурентную ситуацию на рынке услуг государственных морских портов Украины, что позволит оценить текущую ситуацию и перспективы дальнейшего существования портов.

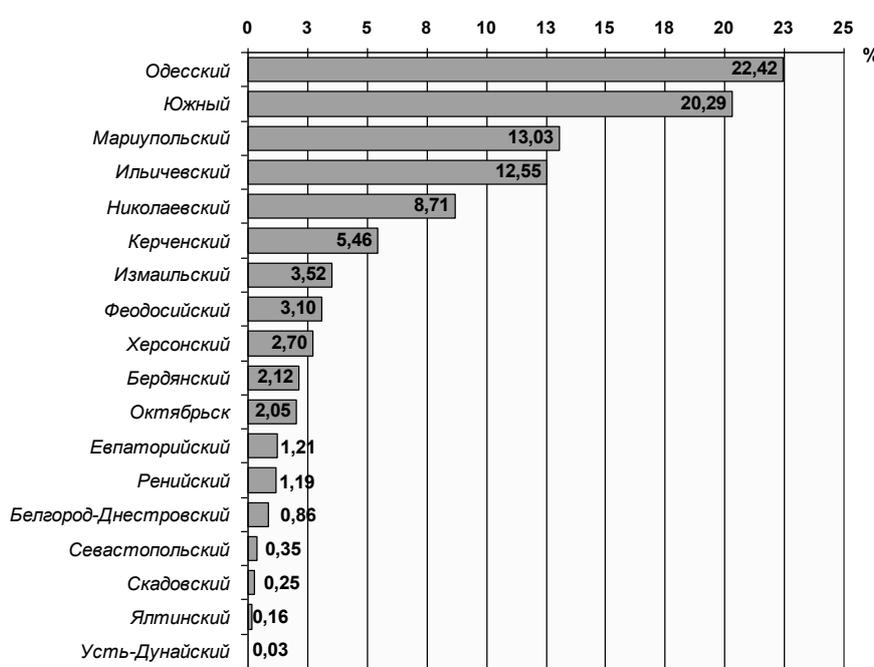


Рис. 2. Распределение государственных морских портов Украины по средней за 2011–2012 гг. рыночной доле, % [авторская разработка]

Если конкурентную позицию определяют рыночная доля, темпы ее роста, то силу конкурентной позиции характеризуют динамика продаж, рентабельность, экономические показатели деятельности предприятия, то есть те факторы, которые вводятся в модель оценки инвестиционной привлекательности предприятия. Исходя из этого, провести обобщенную оценку морских портов с точки зрения их конкурентного положения на рынке и инвестиционной привлекательности предлагается с помощью матрицы привлекательности морских портов Украины, которая может стать действенным инструментом отраслевого анализа и выбора тех или иных форм сотрудничества государства и частных инвесторов.

Построим матрицу на основании классификации социально-экономических свойств и характеристик исследуемых признаков в четыре группы (рис. 3):

- по показателю «инвестиционная привлекательность морского порта»: высокопривлекательные, достаточно привлекательные, умеренно привлекательные, малопривлекательные;

- по показателю «рыночная доля»: лидеры рынка, порты с сильной рыночной позицией; порты со слабой рыночной позицией; аутсайдеры рынка [10].

При этом выделяется шесть качественных групп портов, отражающих способность предприятий быть привлекательными объектами для реализации проектов государственно-частного партнёрства:

– порты первой группы – лидеры рынка и предприятия с высокой рыночной долей, обладающие высокой и достаточной степенью инвестиционной привлекательности (квадраты 1–4);

– порты второй группы – предприятия со слабой конкурентной позицией, с высокой и достаточной инвестиционной привлекательностью, за счёт которой можно будет нарастить рыночную долю (квадраты 5 и 6);

– порты третьей группы – умеренно привлекательные предприятия с точки зрения качества их финансово-хозяйственной деятельности, однако обладающие достаточным рыночным потенциалом (квадраты 7 и 8);

– порты четвертой группы – аутсайдеры рынка по показателю рыночной доли, однако достаточно привлекательные по финансовым, экономическим и техническим характеристикам, что позволяет предположить их дальнейший рост при умелом управлении (квадраты 9 и 10);

– порты пятой группы – умеренно привлекательные предприятия с меньшим, чем средний, показателем рыночной доли, которые не имеют ни явно выраженных конкурентных преимуществ, ни высокой вероятности их появления (квадрат 11);

– порты шестой группы – явно непривлекательные на первый взгляд предприятия, которые могут использоваться не как источник прибыли и высокодоходных вложений, а как инструмент минимизации расходов промышленной группы, в транспортную цепочку которой могут войти квадраты 12, 13 и 14.

Инвестиционная привлекательность морского порта	Рыночная доля морского порта			
	Лидеры рынка	Порты с сильной конкурентной позицией	Порты со слабой конкурентной позицией	Аутсайдеры рынка
Высоко-привлекательные	1	3	5	9
Достаточно привлекательные	2	4	6	10
Умеренно привлекательные	7	8	11	13
Мало-привлекательные	15*	16*	12	14

* не описываемые в дальнейшем ситуации, представляемые как практически невозможные

Рис. 3. Форма матрицы привлекательности морских портов Украины [авторская разработка]

Для построение матрицы привлекательности морских портов Украины по показателям инвестиционной привлекательности и рыночной доли используем статистический инструментарий, позволяющий учитывать степень однородности данных, их вариацию, особенности распределения.

Расчеты статистических показателей вариации продемонстрировали значительный разброс значений двух исследуемых совокупностей, так как коэффициент вариации инвестиционной привлекательности составил 60,24%, а рыночной доли – 126%, что

свидетельствует о невозможности адекватного применения методики дальнейшего анализа и сопоставления значений данных параметров без определенного упорядочивания. Поэтому, чтобы исключить влияние очень больших и очень маленьких показателей грузообработки и инвестиционной привлекательности, разделим совокупность этих значений на два сектора: в первый определим порты с показателем индекса инвестиционной привлекательности и рыночной доли выше средней, а во второй – ниже этого значения (табл. 1).

Таблица 1 – Распределение показателей рыночной доли и инвестиционной привлекательности морских портов по секторам [авторская разработка]

Наименование порта	Инвестиционная привлекательность морского порта, коэф.		Средняя рыночная доля, %	
	1-й сектор	2-й сектор	1-й сектор	2-й сектор
1	2	3	4	5
Бердянский	–	0,164	–	2,12
Белгород-Днестровский	–	0,129	–	0,86
Евпаторийский	–	0,271	–	1,21
Измаильский	–	0,215	–	3,52
Ильичевский	0,376	–	12,55	–
Керченский	0,473	–	–	5,46
Мариупольский	0,563	–	13,03	–
Николаевский	0,496	–	8,71	–
Одесский	0,681	–	22,42	–
Октябрьск	–	0,265	–	2,05
Ренийский	–	0,156	–	1,19
Севастопольский	–	0,112	–	0,35
Скадовский	–	0,104	–	0,25
Усть-Дунайский	–	0,101	–	0,03*
Феодосийский	–	0,199	–	3,10
Херсонский	–	0,234	–	2,70
Южный	0,482	–	20,29	–
Ялтинский	–	0,076	–	0,16
<i>Среднее значение</i>	<i>0,512</i>	<i>0,169</i>	<i>15,4</i>	<i>1,91</i>
ИТОГО	–	–	77,00	33,00

*Исключается из анализа для повышения качества его результатов

После проведенного разделения значений параметров на два сектора показатели вариации существенно улучшились: по рыночной доле в первом секторе $Var_1 = 37\%$, во втором секторе $Var_2 = 83\%$ (к меньшему значению прийти не представляется возможным из-за очень высокой относительной колеблемости крайних значений признака вокруг средней – коэффициент осцилляции равен 277%); по инвестиционной привлекательности морских портов в первом секторе $Var_1 = 20\%$, во втором секторе $Var_2 = 40\%$.

При формировании такой матрицы важным вопросом является определение границ интервалов предложенных классификационных групп. Обычно для решения этой проблемы менеджеры-практики используют структурную группировку при заданном количестве групп с равными интервалами. Рассчитывается ширина интервала путем деления на количество групп разности максимального и минимального значений признака. Однако такой подход несколько искажает реальную ситуацию с классификацией определенных объектов по выбранным признакам, так как зачастую их вариация неоднородна, и происходит неоправданное смещение отдельных значений признака в группы с лучшими или худшими характеристиками.

Так как множество совокупностей признаков социально-экономических явлений распределено не нормально, а приближено к нормальному (существуют значительные асимметрии), минимизировать искажение группировки значений показателей предлагается путем использования правила «трех сигм», что возможно, если выполняется гипотеза о нормальности распределения генеральной совокупности. Само правило «трех сигм» говорит о том, что с вероятностью 0,9973 случайная величина лежит в интервале $\pm 3\sigma$ (σ – среднее квадратическое отклонение) [11]. Применение этого метода позволит определить границы интервалов, в которые с высокой точностью попадут результаты исследований.

Однако в нашем случае две совокупности были поделены на секторы, следовательно, мы рассматриваем повторную выборку из приблизительно нормально распределенной генеральной совокупности, поэтому необходимо провести расчеты среднее квадратического отклонения для первого и второго секторов и модифицировать формулу 3 следующим образом [12]:

$$\left[X_{\min}; \bar{X} - \frac{3s_2}{\sqrt{n}} \right]; \left[\bar{X} - \frac{3s_2}{\sqrt{n}}; \bar{X} \right]; \left[\bar{X}; \bar{X} + \frac{3s_1}{\sqrt{n}} \right]; \left[\bar{X} + \frac{3s_1}{\sqrt{n}}; X_{\max} \right] \quad (1)$$

где s_1 и s_2 – соответствующие скорректированные среднее квадратические отклонения по первому и второму секторам исследуемых показателей:

$$s_{1,2} = \sqrt{\frac{n-1}{n}} * \sigma_{1,2}^2, \quad (2)$$

где $\sigma_{1,2}$ – среднее квадратические отклонения по первому и второму секторам соответственно.

В результате получим следующие границы классификационных групп:
– для рыночной доли морских портов: [0,028; 0,825); [0,825; 5,56); [5,56; 19,34); [19,34; 22,24];
– для инвестиционной привлекательности морского порта: [0,0757; 0,124); [0,124; 0,283); [0,283; 0,58); [0,58; 0,6806]

В итоге построим матрицу привлекательности государственных портов Украины для реализации проектов государственно-частного партнерства, в которой по вертикали расположим показатели инвестиционной привлекательности, а по горизонтали – рыночных долей (рис. 4).

Инвестиционная привлекательность морского порта	Рыночная доля морского порта			
	Лидеры рынка [22,24; 19,34]	Порты с сильной конкурентной позицией (19,34; 5,56]	Порты со слабой конкурентной позицией (5,56; 0,825]	Аутсайдеры рынка (0,825; 0,028]
Высоко-привлекательные [0,58; 0,6806]	Одесский			
Достаточно привлекательные [0,283; 0,58]	Южный	Мариупольский Ильичевский Николаевский	Керченский	
Умеренно привлекательные [0,124; 0,283]			Измаильский Феодосийский Херсонский Бердянский Октябрьск Ренийский	Севастопольский
Мало-привлекательные [0,0757; 0,124]			Евпаторийский Белгород-Днестровский	Скадовский Ялтинский Усть-Дунайский

Рис. 4. Матрица общей привлекательности государственных морских портов Украины в 2013 г. [авторская разработка]

В общем же для эффективного управления морскими портами можно рекомендовать следующий алгоритм выбора конкретных форм участия частного капитала в портовой деятельности, учитывающий как финансово-экономическое состояние порта, так и покрытие потребности в финансировании необходимых инвестиционных проектов по расширению и модернизации активов, наличию грузовой базы (рис. 5).

В соответствии с представленным алгоритмом наибольшее участие частных инвесторов целесообразно, если порты испытывают долгосрочные трудности с эффективностью работы, длительное время убыточны, как следствие, не имеют собственных источников финансирования и не получают его централизованно от правительства. Например, порт Рени, проектная мощность которого составляет около 14 млн тонн груза в год, в 2011 г. переработал всего 1,6 млн тонн, а в 2012 г. и того меньше. Не лучше ситуация и в порту Измаила – одного из новейших и высокомеханизированных портов на Дунае: по сравнению с 2011 г. чистый доход сократился с 263,9 млн грн., до 170,3 млн грн.; в 2011 г. чистая прибыль составляла 7,9 млн грн, в прошлом году был допущен убыток в 25,1 млн грн. При этом показатели Измаильского порта наихудшие среди всех морских торговых портов по сокращению объемов в тоннах. В процентном отношении хуже ситуация только в Скадовском (-51,9%) и Евпаторийском (-49,1%) портах, но из-за относительно незначительных объемов перевалки в этих портах (180,8 и 913,3 тыс.т) их показатели не столь серьезно повлияли на ухудшение отраслевой статистики. Аутсайдерами отрасли являются, кроме вышеназванных, Усть-Дунайский порт, Ялтинский, Белгород-Днестровский. Скорее всего единственным выходом для них станет долгосрочная аренда (что по факту практически и произошло) или полная продажа частному инвестору. Концессионная

схема взаимодействия возможна в тех портах, которые являются экономически привлекательными для инвестора – Ренийский, Измаильский.

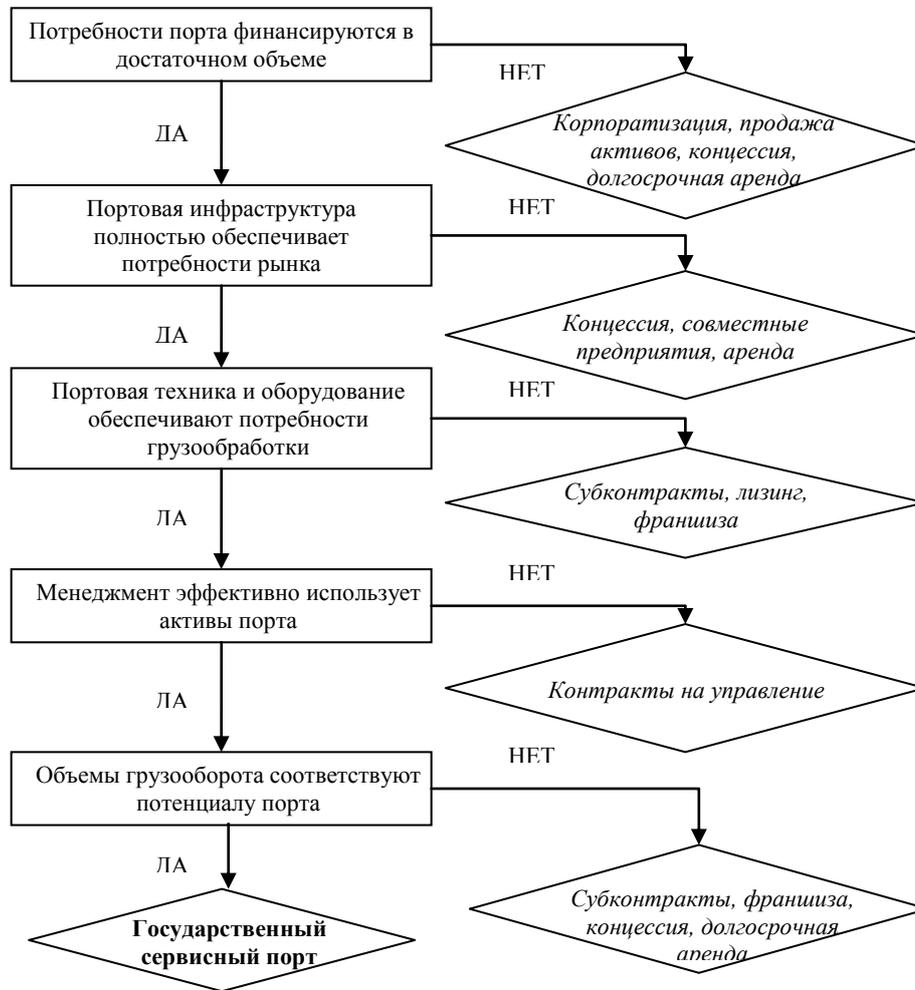


Рис. 5. Алгоритм выбора форм участия частного капитала в портовой деятельности [авторская разработка]

Не являются аутсайдерами, но исчерпали собственные возможности развития и модернизации существующей инфраструктуры Одесский, Ильичевский, Мариупольский, Николаевский порты, которым необходимо для дальнейшего роста строительство или расширение контейнерных, зерновых, угольных терминалов, что требует серьезных капитальных вложений, обеспечить которые не может ни сам порт, ни государство. В таких случаях мировая практика государственно-частного партнерства рекомендует прибегать к соглашениям типа ВОТ, когда частный инвестор совместно с государством или самостоятельно создает, модернизирует необходимую

портовую инфраструктуру и эксплуатирует ее в течение определенного периода. Выходом является и создание совместных предприятий, однако этому мешает опять же отсутствие финансовых возможностей у государства принимать на себя часть обязательств по таким соглашениям.

С проблемой недостатка грузов довольно длительное время сталкиваются практически все 18 морских портов Украины, исключение могут составить лишь Одесский порт, Южный, Ильичевский, однако и их загрузка далека от желаемой. Поэтому привлечение грузопотоков в отечественные порты – первоочередная задача, решать которую можно за счет грузов, которые могут привести с собой частные стивидоры и судоходные компании. Лучше всего эта задача, по мнению экспертов, решится при использовании концессии, долгосрочной аренды целостных имущественных комплексов, полной продажи портов (как крайней меры) и более мягких соглашений партнерства – субконтрактов, франшиз.

Если же все вышеуказанные проблемы активно и успешно решаются в рамках существующей структуры собственности и управления в порту, тогда предприятию выгоднее работать по сервисной схеме и использовать частных стивидоров в тех случаях, если потребность в услугах грузообработки существенно превышает возможности государственного порта, тем самым нарушая логистическую цепочку доставки грузов. Однако, к сожалению, в Украине нет ни одного государственного порта, целиком попадающего в такие рамки, поэтому отечественным менеджерам целесообразно обратиться к зарубежному опыту проведения портовых реформ и выявить приемлемые для украинских предприятий схемы преобразований и взаимодействия государственного и частного капиталов.

Выводы и перспективы дальнейших научных разработок. Привлечение частных инвесторов в процесс разгосударствления, который должен подкрепить государственную политику модернизации и повышения конкурентоспособности морского транспорта, является одним из направлений реализации Стратегии развития морских портов Украины на период до 2038 г., разработанной Кабинетом Министров Украины с целью комплексного развития отрасли. Однако принятие решения о той или иной форме государственно-частного партнерства должно базироваться на комплексном анализе инвестиционной привлекательности конкретного морского порта и его конкурентного положения на рынке. В результате можно выявить потенциал и перспективные направления для роста порта, а также его слабые стороны и проблемные участки, на основании чего можно выбрать соответствующее направление инвестирования, наиболее соответствующее целям и государства, и частного партнера.

Литература

1. *Наврозова, Ю. А.* SWOT-анализ морских торговых портов Черноморо-Азовского бассейна / Ю. А. Наврозова, Е. В. Грушевская // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. – 2011. – № 34. – С. 18–36.
2. *Кравченко, А. В.* Анализ результатов развития предприятия портовой деятельности / А. В. Кравченко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. праць. – 2008. – №. 27. – С. 63–70.
3. *Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України* : монографія ; за заг. ред. О. М. Котлубая. – Одеса : ІПРЕД НАН України, 2011. – 427 с.
4. *Примачев, Н. Т.* Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса / Н. Т. Примачев. – Одесса : ОНМА, 2009. – 258 с.
5. *Чекаловець, В.І.* Реструктуризація портового господарства України: проблеми, принципи та

А. Г. Дем'янченко. Аналіз привлекательности морских портов Украины для реализации проектов государственно-частного партнерства

- основні напрямки / В. І. Чекаловець, І. М. Олефір, О. Г. Пустовіт // Економіст. – 2004. – № 2. – С. 42–45.
6. Носова, О. В. Інвестиційна привабливість підприємства / О. В. Носова // Стратегічні пріоритети. – 2007. – № 1(2). – С. 120–126.
 7. Буднікова, Ю. В. Інвестиційна привабливість підприємства та фактори впливу на неї / Ю. В. Буднікова // Інноваційна економіка. Всеукраїнський науково-виробничий журнал. – 2011. – № 4. – С. 194–197.
 8. Грузооборот морских торговых портов Украины за 2011 г. // Сайт ЧАО «Центральное грузовое бюро» [Электронный ресурс]. – Режим доступа к ресурсу : http://ccb.at.ua/publ/analitika/pervyj_poslekrisisnyj_pljus/2-1-0-49.
 9. Грузооборот морских торговых портов Украины за 2012 год // Сайт ЧАО «Центральное грузовое бюро» [Электронный ресурс]. – Режим доступа к ресурсу: http://ccb.at.ua/publ/analitika/gruzooborot_morskikh_torgovykh_portov_za_2012_god/2-1-0-85.
 10. Азов, Г. А. Конкуренция: анализ, стратегия, практика / Г. А. Азов. – М. : Центр экономики и маркетинга, 1999. – 263 с.
 11. Общая теория статистики : учебник / Г. С. Кильдишев, В. Е. Овсиенко, П. М. Рабинович, Т. В. Рябушкин. – М. : Статистика, 1980. – 423 с.
 12. Гмурман, В. Е. Теория вероятностей и математическая статистика : учеб. пособие / В. Е. Гмурман. – М. : Высшее образование, 2007. – 479 с.

Получено 07.08.2013 г.

**Аналіз привабливості морських портів України
для реалізації проектів державно-приватного партнерства**

АЛІСА ГЕННАДІВНА ДЕМ'ЯНЧЕНКО*

** кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки
і управління морським транспортом Азовського морського інституту
Одеської національної морської академії,
вул. Чорноморська, 19, м. Маріуполь, 87500, Україна,
тел.: 00-380-67-4537713, e-mail: ademyanchenko@gmail.com*

Процедури роздержавлення і залучення приватного капіталу до розширення, модернізації та підвищення ефективності діяльності державних морських портів обумовлюють необхідність оцінки діяльності підприємств з точки зору їх привабливості для потенційних інвесторів і вибору найбільш доцільних форм взаємодії держави і бізнесу. Для вирішення цього завдання пропонується сформуванню матрицю привабливості державних морських портів України, що ґрунтується на таких критеріях, як інвестиційна привабливість морського порту і його ринкова частка. Подібна матриця дозволить виділити шість груп портів, для підвищення ефективності роботи яких можна буде запропонувати адекватні форми державно-приватного партнерства, вибрані за відповідним алгоритмом залежно від фінансово-економічного стану порту, можливості фінансування реалізації інвестиційних проектів, наявності вантажної бази.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, інвестиційна привабливість, конкурентоспроможність, морський порт, оцінка.

*Mechanism of Economic Regulation, 2013, No 3, 80–91
ISSN 1726-8699 (print)*

The Analysis of Attractiveness Ukrainian Sea Ports for Public-Private Partnerships

ALISA G. DEMYANCHENKO*

* *C.Sc. (Economics), Associate Professor, Department of Economics
and Management in maritime transport, Azov Sea Institute of Odessa National Maritime Academy,
Chernomorskaya str., 19, Mariupol, 87500, Ukraine,
phone: 00-380-67-4537713, e-mail: ademyanchenko@gmail.com*

Manuscript received 07 August 2013.

The procedures of privatization and attracting private capital to expand, modernize and improve the efficiency of state-owned sea ports necessitated the evaluation of companies in terms of their attractiveness to potential investors and the choice of the most suitable forms of interaction between government and business. To solve this problem is proposed to form the matrix of the attractiveness of public seaports of Ukraine, based on the criteria of investment attractiveness of the seaport and its market share. This matrix will highlight six port groups, to improve the effectiveness of which can be offered appropriate forms of public-private partnerships, selected the appropriate algorithm depending on the economic and financial status of the port, the possibility of financing the implementation of investment projects, the availability of cargo base.

Keywords: competitiveness, investment attractiveness, public-private partnership, rating, seaport.

JEL Codes: C43, C 81, D40, L11, L91, R42 *Tables:* 1; *Figures:* 5; *Formulas:* 2; *References:* 12

Language of the article: Russian

References

1. Navrozova, U. A. and Grushevskaya E. V. (2011), "SWOT-analysis of the commercial seaports Black Sea-Azov basin," *Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti*, 34, 18–36. (In Russian)
2. Kravchenko, A. V. (2008), "The analysis of results the enterprise development of port activities," *Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti*, 27, 63–70. (In Russian)
3. Kotlubay, O. M. (2011), *Competitiveness and sustainable development of marine economy Ukraine*, Odesa, IPREED NAN Ukrainy. (In Ukrainian)
4. Primachev, N. T. (2009), *Methods for measuring the efficiency of maritime transport sector*, Odessa, ONMA. (In Russian)
5. Chekalovets, V. I., Olefir I. M. and Pustovit O. G. (2004), "Restructuring of the Port of Ukraine: problems, principles and guidelines," *Ekonomist*, 2, 42–45. (In Ukrainian)
6. Nosova, O. V. (2007), "Investment attractiveness of enterprises," *Strategichni priorityety*, 1 (2), 120–126. (In Ukrainian)
7. Budnikova, U. V. (2011), "Investment attractiveness of the enterprise and impact factors," *Innovatsiyna ekonomika. Vseukrainskiy naukovy-virobnichiy zhurnal*, 4, 194–197. (In Ukrainian)
8. PJSC "Central cargo bureau" (2011), *Throughput of commercial sea ports of Ukraine for 2011*, http://ccb.at.ua/publ/analitika/pervyj_poslekrizisnyj_pljus/2-1-0-49. (In Russian)
9. PJSC "Central cargo bureau" (2012), *Throughput of commercial sea ports of Ukraine for the year 2012*, http://ccb.at.ua/publ/analitika/gruzooborot_morskikh_torgovykh_portov_za_2012_god/2-1-0-85. (In Russian)
10. Azoev, G. A. (1999), *Competition: analysis, strategy, practice*, Moscow, Tsentr ekonomiky i marketynha. (In Russian)
11. Kildishev, G. S., Ovsiyenko V. E., Rabinovich P. M. and Ryabushkin T. (1980), *General Theory of Statistics*, Moscow, Statistica. (In Russian)
12. Gmurman, V. E. (2007), *Probability theory and mathematical statistics*, Moscow, Vysheye obrazovaniye. (In Russian)