

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДОНБАСЬКА ДЕРЖАВНА МАШИНОБУДІВНА АКАДЕМІЯ**

НЄННО Ірина Михайлівна

УДК 330.33:330.44:656.615

**ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ В
РОЗРІЗІ СТВОРЕННЯ ДІЄВИХ БІЗНЕС-МОДЕЛЕЙ РОЗВИТКУ ПОРТІВ**

Спеціальності

08.00.03 – економіка та управління національним господарством;

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Краматорськ – 2018

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Одеському національному університеті імені І.І. Мечникова Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант – доктор економічних наук, доцент
Масленніков Євген Іванович,
Одеський національний університет
імені І.І. Мечникова Міністерства освіти
і науки України (м. Одеса),
професор кафедри економіки та управління.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор **Боняр Світлана Михайлівна**, Державний університет інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України (м. Київ), декан факультету управління та технологій;

доктор економічних наук, доцент **Бурлуцька Світлана Владиславівна**, Донбаська державна машинобудівна академія Міністерства освіти і науки України (м. Краматорськ), доцент кафедри обліку і аудиту;

доктор економічних наук, доцент **Мінакова Світлана Михайлівна**, Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень Національної академії наук України (м. Одеса), старший науковий співробітник відділу ринку транспортних послуг

Захист дисертації відбудеться *02 липня 2018 року о 13⁰⁰* на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 12.105.03 у Донбаській державній машинобудівній академії Міністерства освіти і науки України за адресою: 84313, м. Краматорськ, вул. Академічна, 72, 1319.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Донбаської державної машинобудівної академії Міністерства освіти і науки України за адресою: 84313, м. Краматорськ, вул. Академічна, 72.

Автореферат розіслано *01 червня 2018 року*.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради
кандидат економічних наук, доцент



С.О. Пипко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Досягнення конкурентоспроможності країни на світовому ринку, залучення іноземних інвестицій, підвищення й використання транзитного потенціалу України та, як наслідок, збільшення ВВП від експорту транзитних послуг і транзитного вантажообігу – це важливі завдання розвитку держави. Стратегічна локація України між східними та західними країнами дозволяє мати одну з найбільш відкритих економік у світі. Цьому сприяє в тому числі наявність виходу до Чорного моря, яке є одним із провідних транспортних коридорів між Азією та Європою. Наразі транзитний потенціал України задіяний неповною мірою. Україна має конкурувати в боротьбі за транзитні маршрути через власну територію. Отже, зростає необхідність модернізації та вдосконалення систем управління морськими портами, зокрема, їх інтеграції з усіма стейкхолдерами в процесі державного регулювання та операційного менеджменту. Унікальне географічне розташування України надає можливість їй посісти гідне місце в міжнародній логістичній системі, що стане джерелом добробуту українців, оскільки логістичні послуги є високодохідними та системоутворюючими видами діяльності, в яких можливо закладати високу додану вартість. Глобальні ланцюги створення цієї доданої вартості у високотехнологічних видах експортної та імпорتنної продукції вимагають своєчасного та якісного транспортного обслуговування. Орієнтація країни на сталий розвиток потребує синергії всіх рівнів економіки, об'єднання зусиль і кооперації органів державної влади, громадських організацій, підприємництва. Реальною формою запровадження таких умов співробітництва є створення переваг від спільної роботи, які перевершують поодинокі функціонування суб'єктів економіки. Завдання підвищеної актуальності полягає у послідовному системному інтенсивному підвищенні якості логістичних послуг в Україні загалом і морських портів зокрема.

Теоретичні засади аналізу та формування державної морської політики, сталого розвитку і стратегічного менеджменту портів закладено у працях таких українських учених, як Б.В. Буркінський, С.В. Бурлуцька, С.М. Боняр, Г.Б. Вільський, А.Г. Дем'янченко, О.М. Кібік, С.В. Ківалов, М.І. Котлубай, О.М. Котлубай, О.А. Липинська, Є.І. Масленников, О.В. Меркт, С.М. Мінакова, О.В. Собкевич; іноземних: П. Алдертон [*P. Alderton*], Л. Ван Дер Лугт [*L. Van der Lugt*], П. Верховен [*P. Verhoeven*], А. Лавіссієре [*A. Lavissiere*], К. Лампрідіс [*C. Lampridis*], П. Де Ланген [*P. De Langen*], Е. Хезендонк [*E. Haezendonck*], К. Хломудіс [*C. Chlomoudis*], Л. Феді [*L. Fedi*], С. Шрікант [*S. Srikanth*] та ін. Віддаючи належне існуючим науковим напрацюванням, слід зазначити, що в цих дослідженнях об'єктом виступають явища або процеси, управління якими відбувається на макро- чи мікрорівнях функціонування порту. Макроекономічний аналіз не доповнюється механізмом менеджменту, або навпаки – вдосконалення системи управління портом пропонується у вигляді ідеальної моделі, відірваної від базису минулого та реального макроекономічного становища країни. У зв'язку з цим у даному науковій увазі потребує розгляд морської політики держави через призму ефективного управління портом, що передбачає визначення участі в ньому державних і муніципальних органів влади і виявлення дієвих бізнес-моделей

управління, які дозволяють досягти цілей сталого розвитку морських портів. Усе вищезазначене обумовило вибір теми дослідження, його мету і завдання.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано на кафедрі економіки та управління Одеського національного університету імені І.І. Мечникова МОН України відповідно до плану наукових досліджень кафедри за держбюджетними темами: «Стратегічні орієнтири модернізації економіки України та її регіонів» (номер держреєстрації 0114U001554, 2014-2018 рр.) – визначено засади формування державно-приватного партнерства при входженні національної економіки у п'ятий технологічний уклад згідно із стратегічними пріоритетами розвитку країни (акт упровадження № 06.07-01-0175 від 03.02.2016 р.); «Соціальна відповідальність бізнесу та інституціональні новації» (номер держреєстрації 0114U001555, 2014-2018 рр.) – вдосконалено методологію побудови карти ризиків підприємства; розроблено бізнес-модель функціонування підприємства з урахуванням ризику (акт упровадження № 06.07-01-0176 від 03.02.2016 р.); «Дослідження інноваційного розвитку сфери послуг: аналіз, організація, ефективність та шляхи забезпечення» (номер держреєстрації 0110U003001, 2010-2014 рр.) – розроблено багатофункціональне інформаційно-аналітичне забезпечення управління ризиками підприємств сфери послуг; запропоновано авторське бачення класифікації ризиків підприємств сфери послуг у структурі інформаційно-аналітичного забезпечення системи антикризового управління (акт упровадження № 06.07-01-0174 від 03.02.2016 р.). Окремі положення дисертації стали складовою фундаментальних науково-дослідних робіт кафедри фінансового менеджменту та фондового ринку Одеського національного економічного університету МОН України «Становлення та особливості розвитку фінансового менеджменту в Україні» (номер держреєстрації теми 0104U005271, 2008-2014 рр.) та «Теоретичні і практичні проблеми становлення та розвитку фінансового ринку в Україні» (номер держреєстрації теми 0108U011020, 2008-2014 рр.) – створено систему внутрішнього моніторингу ризиків; розроблено програмний продукт побудови карти ризиків для оцінки та моніторингу ризиків, сформульовано методичні рекомендації щодо подальшої актуалізації та інтерпретації карти ризиків; розроблено інформаційно-аналітичне програмне забезпечення запобігання сукупному ризику банкрутства (акт упровадження № 01-17/322 від 02.03.2016 р.).

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є розробка та обґрунтування теоретико-методологічних і науково-практичних підходів до формування державної морської політики на основі реалізації дієвих бізнес-моделей сталого розвитку морських портів України для максимізації створення спільної цінності на макро- та мікрорівнях економіки. Досягнення поставленої мети обумовило необхідність вирішення таких *завдань*:

виявити економічні та суспільні передумови реалізації державної морської політики розвитку потенціалу морських торговельних портів;

визначити сутність бізнес-моделей розвитку морських портів;

проаналізувати компоненти чинної державної морської політики щодо розвитку потенціалу морських портів у контексті сучасних тенденцій збереження Світового океану;

розробити класифікацію ризиків державної політики розвитку потенціалу морських портів;

обґрунтувати доцільність використання інструментарію неінституційної теорії в дослідженні процесів формування та реалізації бізнес-моделей;

обґрунтувати методичний підхід до оцінки й управління ризиками реалізації бізнес-моделей морських портів;

узагальнити і теоретично осмислити передумови та чинники розвитку морської портової галузі з урахуванням міжнародного досвіду регулювання й управління в морській портовій галузі;

виконати структуровану оцінку бізнес-моделей морських портів України та аналіз їх ризиків у динамічному та порівняльному аспектах за 2012-2016 рр.;

визначити пріоритети вдосконалення державної морської політики щодо забезпечення реалізації бізнес-моделей морських портів;

запропонувати шляхи досягнення цілей сталого розвитку портів через реалізацію їх бізнес-моделей;

розробити науково-методологічне, організаційне та ресурсне забезпечення реалізації бізнес-моделей розвитку морських торговельних портів;

розкрити сутність дефініції «спільна цінність» у контексті реалізації бізнес-моделей розвитку морських портів;

концептуалізувати підхід до формування державної морської політики сталого розвитку морських портів.

Об'єкт дослідження: на макрорівні – процеси формування державної морської політики України; на мікрорівні – створення бізнес-моделей сталого розвитку морських портів України.

Предметом дослідження є сукупність теоретико-методологічних і науково-практичних підходів до формування державної морської політики в розрізі створення дієвих бізнес-моделей розвитку морських портів.

Методи дослідження. Методологія дослідження базується на науковому та прагматичному осмисленні підходів до управління морською портовою галуззю в Україні й за кордоном. Формулювання теоретико-методологічних засад реалізації бізнес-моделей сталого розвитку морських портів здійснено шляхом синтезу неінституціонального підходу, теорії прав власності, теорії стейкхолдерів і теорії граничної корисності.

У процесі дослідження використано такі загальнонаукові методи: *інституційний, причинно-наслідковий та системний аналіз* – для виявлення передумов і шляхів формування державної морської політики; *семантичний та морфологічний аналіз* – для уточнення сутності основних категорій; *групування* – для розробки класифікації ризиків державної морської політики; *рефлексія* – для застосування міжнародного досвіду регулювання й управління в морській галузі; *інтерв'ю; аналіз первинних документів управлінської та фінансової звітності; фінансово-економічний аналіз; аналіз організаційної структури підприємства; аналіз полів ризику; експертна оцінка* – для виявлення ризиків політики розвитку потенціалу морських портів; *статистичний, фінансово-економічний та структурно-графічний аналіз* – для оцінки бізнес-моделей розвитку морських

портів України та оцінки їх ризиків; *метод концептуалізації* – для ієрархізації теоретико-методологічних положень, методичних й інструментальних підходів до реалізації бізнес-моделей сталого розвитку морських портів України.

Статистичну та фактологічну базу дослідження становлять законодавчі та нормативні акти, накази, положення, міжнародні договори, у тому числі: Закон України «Про морські порти України», Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, Морська доктрина України на період до 2035 року; офіційні статистичні та інформаційно-аналітичні матеріали конференцій Статистичної Комісії ООН з торгівлі та розвитку, база даних «Торгівля в доданій вартості» (*TiVA*), Індикатори глобальних ланцюгів вартості ОЕСР, стандарти управління ризиками портів *MERMS (Maritime Environmental Risk Management Systems)*, *FERMA (Federation of European Risk Management Association)*, *Oil companies international marine forum SIGTTO (The Society of International Tanker and Terminal Operators)*, *Intertanko* – Асоціації незалежних власників танкерів та операторів нафтових, хімічних і газових танкерів; наукові доробки зарубіжних та вітчизняних учених, результати власних досліджень автора.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в обґрунтуванні теоретико-методологічних положень та розробці методичних підходів щодо формування державної морської політики на основі реалізації дієвих бізнес-моделей сталого розвитку морських портів України для максимізації створення спільної цінності на макро- та мікрорівнях економіки. Найбільш суттєві результати дослідження, що характеризують новизну роботи, полягають у такому:

за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством:

вперше:

сформовано концепт формування державної морської політики шляхом ієрархізації теоретико-методологічних положень, методичних, інструментальних й організаційних підходів до сталого розвитку морських портів України, що забезпечує максимізацію створення спільної цінності в процесі реалізації відповідних бізнес-моделей; концепція дозволяє поєднати інтереси стейкхолдерів, зацікавлених в ефективному функціонуванні морської портової галузі;

розроблено цілісний підхід до ресурсного та організаційного забезпечення реалізації бізнес-моделей морських портів через використання комплементарних активів морського порту як ресурсного забезпечення та генерацію багатовимірної інновації як організаційного забезпечення, що дозволить досягти орієнтації на входження у V та VI технологічний уклади у процесі управління морським торговельним портом;

запропоновано методичний підхід до управління ризиками політики розвитку потенціалу морських портів за трьома рівнями з визначенням відповідних джерел виникнення ризиків, проявів або наслідків їх реалізації, методів управління ризиками та критеріями їх оцінювання, що уможливорює розподілення повноважень і відповідальності при впровадженні управління ризиками відповідно до функцій органів державної влади та організаційної структури управління;

удосконалено:

класифікацію передумов розвитку морської портової галузі, представлених за трьома групами (історико-геополітичні, економічні та законодавчі), а також запропоновано групування чинників розвитку морських портів на інфраструктурні, управлінські, маркетингові, сервісні, що надає можливість описати архітектуру і комплекс заходів підвищення ефективності державної морської політики щодо розвитку потенціалу морських портів;

наукові уявлення про результати трансформації державної морської політики з урахуванням діючої організаційної структури її реалізації та оцінку рівня протекціонізму в ній, що дозволяє враховувати технічні, екологічні, економічні й соціальні аспекти реалізації державних інтересів у морському порту, впроваджувати відповідні заходи захисту інтересів національних суб'єктів, які працюють на його території, та заходи залучення іноземних суб'єктів – потенційних споживачів послуг порту;

дістали подальшого розвитку:

обґрунтування доцільності використання неоінституційного інструментарію дослідження процесів побудови бізнес-моделей, заснованого на концепті «створення спільної цінності» й синтезі положень теорій стейкхолдерів, трудової вартості та граничної корисності, що забезпечують онтологічний базис формування державної морської політики;

онтологізація дефініції «спільна цінність» шляхом декомпозиції доданої вартості на економічну, екологічну та соціальну складові, що забезпечує всебічне дослідження діалектики взаємозв'язків стейкхолдерів у процесі реалізації бізнес-моделей розвитку морських портів;

методика оцінки міжнародного потенціалу розвитку морської портової галузі через оцінювання показника доданої вартості як ефективного виміру процесів транснаціоналізації, що уможливлює оцінювання експортно-імпортного потенціалу діяльності морських портів в умовах перехресного володіння, злитті та поглинання портами інших держав та її урахування за джерелом походження або привласнення;

комплексне наукове бачення пріоритетів удосконалення інституційного забезпечення реалізації бізнес-моделей морських портів яке поглиблене за рахунок вирішення протиріччя комерційної активності портів та приналежності до урядової адміністрації шляхом формування компаній з управління розвитком морських портів з інституційним забезпеченням у вигляді суперструктури, інфраструктури та економічної структури порту; пріоритетами обрано низьку енергоємність; автономність розвитку портів у комерційному, інформаційному та енергетичному аспектах; збереження екосистеми, що уможливлює втілення характеристик п'ятого та шостого технологічних укладів для України;

теоретичні засади формування державної морської політики при управлінні реалізацією бізнес-моделей морських портів з урахуванням ефективності вибору форми власності та розподілу функцій адміністрування й управління в порту залежно від відповідальності за інфраструктуру, суперструктуру та стивідорів для портів типу земельний феодал, інструментальний і сервісний, що дає змогу поліпшити взаємодію приватних інвесторів і державних органів регулювання портів;

за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності):

вперше:

запропоновано концепцію бізнес-моделі морського порту, яка заснована на цілях та індикаторах моніторингу сталого розвитку і супроводжується дорожньою картою побудови бізнес-моделі, що дозволить здійснювати моніторинг досягнення цілей сталого розвитку портів, оскільки індикатори пов'язуватимуться з управлінськими завданнями в рамках моделі конкурентоспроможності морського торговельного порту;

удосконалено:

практичний підхід до структурованої оцінки бізнес-моделі через розрахунок ключових показників її декомпозиції та візуалізацію; на відміну від відомих підходів до оцінки бізнес-моделей, за допомогою ерцгами можна деталізувати кожен фактор декомпозиції, а саме рентабельність продажів по чистому прибутку; оборотність активів; коефіцієнт фінансової залежності; для зручності візуалізації ерцгами введено граничне значення шкали відносного відхилення; запропонований підхід дозволяє використовувати ерцгаму також і для порівняльного аналізу бізнес-моделей підприємств;

концептуальне забезпечення оцінки ризиків бізнес-моделей морських портів на основі розмежування інтерпретації результатів моделювання банкрутства за визначальними складовими цих моделей, що надає можливість при практичному оцінюванні ризиків бізнес-моделей портів точніше інтерпретувати відмінності результатів оцінки ймовірності реалізації сукупного ризику банкрутства та вживати заходів щодо запобігання йому;

дістали подальшого розвитку:

комплексне наукове бачення поняття бізнес-моделі морського торговельного порту на основі розширеного трактування його мети шляхом максимізації створеної доданої вартості, що дозволяє встановити зв'язок ефективної реалізації бізнес-моделі портів на макро- та мікрорівнях економіки для оцінки її ефективності;

функціональна стандартизація управління ризиками через галузеве бачення проблем ризик-менеджменту, що дає можливість сформулювати методологію, інструменти та процеси управління ризиками в морських торговельних портах;

теоретико-методичний підхід до аналізу бізнес-моделі морського порту Європейської моделі ділової досконалості *European Model for Business Excellence EFQM Excellence Model* для портів тотальної якості (*Total Quality Management Ports*) через механізм створення та зберігання доданої вартості як засобу прийняття стратегічних рішень за такими напрямками, як: вибір сегмента споживачів, формування цінової пропозиції, вибір каналів розповсюдження продукції, відносини зі споживачами, генерація потоків доходів, ключові ресурси, ключова діяльність, ключові партнерства, структура бізнес-моделі, порти тотальної якості, що дозволить деталізувати структуру бізнес-моделі порту та зорієнтувати її на підвищення доданої вартості як важливого макроекономічного показника оцінки ефективності державної політики регулювання портів.

Практичне значення одержаних результатів. полягає в тому, що теоретичні та методологічні положення дисертаційної роботи доведено до рівня конкретних методик і рекомендацій щодо аналітичного забезпечення системи взаємопов'язаної реалізації морської політики та стратегії управління портами. Найбільшу практичну цінність мають такі науково-прикладні розробки й рекомендації: концепт формування державної морської політики для формування дієвих бізнес-моделей сталого розвитку морських портів; система об'єктивної структурної, динамічної та порівняльної оцінки бізнес-моделей сталого розвитку портів та їх ризиків; система аналітичних інструментів управління результатами оцінки ризиків шляхом використання карти ризиків морських портів.

Окремі рекомендації дослідження реалізовано на загальнонаціональному та регіональному рівнях, а також на рівні морських портів. Матеріали дисертаційної роботи прийнято до використання Департаментом аналітики та контролю Одеської міської ради (довідка № 57к від 07.04.2017 р.). Пропозиції автора внесено при розробці комплексної Програми розвитку промисловості м. Одеси в рамках дій щодо реалізації стратегії економічного та соціального розвитку м. Одеси до 2022 року та Концепції стратегічного розвитку «Одеса-2022» – з метою використання у програмах моніторингу фінансово-економічної діяльності промислових підприємств м. Одеси. Основні результати розроблених концепцій, методів і моделей упроваджено в діяльність державного підприємства «Спеціалізований морський порт «Октябрьск» (акт упровадження № 25-407ц від 28.12.2016 р., цивільно-правовий договір № 407ц-2014 від 16.12.2014 р.), ТОВ «Порт Очаків» (акт впровадження № 160 від 06.10.2017 р.).

Результати дисертації використовуються в навчальному процесі Одеського національного університету імені І.І. Мечникова МОН України при викладанні дисциплін «Управлінська освіта», «Управління ризиками» (акт упровадження № 06.07-01-0173 від 03.02.2016 р.) та Одеського національного економічного університету МОН України при викладанні дисциплін «Фінанси», «Міжнародні фінанси», «Управління ризиками страхової компанії», «Ризик-менеджмент» (акти впровадження № 01-17/331, № 01-17/333, № 01-17/334 від 02.03.2016 р.).

Особистий внесок здобувача. Наукові положення, висновки та рекомендації, що виносяться на захист, одержано особисто автором і є його науковим доробком. Зміст особистого внеску в роботах, опублікованих у співавторстві, конкретизовано у списку праць за темою дисертації.

Апробація результатів дослідження. Матеріали дисертаційної роботи апробовано у програмах розвитку, методичних розробках, рекомендаціях і пропозиціях, а також викладено у монографіях і статтях. Основні наукові теоретичні та практичні результати дисертаційної роботи доповідались та обговорювались на міжнародних і вітчизняних науково-практичних конференціях: «72 наукова конференція професорсько-викладацького складу і наукових працівників економіко-правового факультету ОНУ імені І.І. Мечникова (м. Одеса, 2017 р.); «Ресурсний потенціал регіонів України: стан та напрями розвитку» (м. Львів, 2016 р.); «71 наукова конференція професорсько-викладацького складу та наукових працівників ОНУ імені І.І. Мечникова (м. Одеса, 2016 р.); «X Міжнародна науково-практична конференція

Українського відділення Міжнародної академії наук екології та безпеки людини і природи» (м. Одеса, 2016 р.); *XXV Międzynarodową Konferencję PFSRM i Śląskiego Stowarzyszenia Rzecznawców Majątkowych «Szeroki Świat nieruchomości: globalny rynek finansowania i inwestowania»* (м. Катовіце, Польща, 2016 р.); «Сучасні технології управління підприємством та можливості використання інформаційних систем: стан, проблеми, перспективи» (м. Одеса, 2015 р.); «70 наукова конференція професорсько-викладацького складу і наукових працівників ОНУ імені І.І. Мечникова (м. Одеса, 2014 р.); «69 наукова конференція професорсько-викладацького складу і наукових працівників ОНУ імені І.І. Мечникова (м. Одеса, 2014 р.).

Публікації. За результатами дослідження опубліковано 38 наукових праць, у тому числі: 6 монографій (1 одноосібна); 23 статті, серед яких 1 стаття – у зарубіжному виданні, включеному до міжнародної наукометричної бази *Scopus*; 21 стаття – у наукових фахових виданнях України, у тому числі 13 – у виданнях, що включені до інших міжнародних наукометричних баз; 8 – за матеріалами наукових конференцій. Загальний обсяг публікацій становить 229,28 ум.-друк. арк., з яких особисто автору належить 69,61 ум.-друк. арк.

Структура та обсяг дисертації. Дисертаційна робота складається із вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел (320 найменувань на 31 сторінці) і п'ятнадцяти додатків (на 134 сторінках), містить 55 таблиць (з них п'ятнадцять складають окремі сторінки) та 29 рисунків. Повний обсяг роботи становить 558 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У першому розділі «**Формування державної морської політики в контексті реалізації бізнес-моделей сталого розвитку портів**» доповнено перелік факторів, що сприятимуть ефективності державної морської політики, оновлено категоріальне поле дослідження, виокремлено теоретичні та сучасні практичні пріоритети реалізації бізнес-моделей морських портів, упорядковано класифікаційні підходи до бізнес-моделей.

Встановлено, що факторами, які сприятимуть ефективності державної морської політики, є такі: інтернаціоналізація, яка має відбуватися через партнерства, корпоратизацію, перехресні володіння, фінансово-операційну участь та інші форми кооперації; формування стратегічних планів як каталізатора перспективних змін із визначенням джерел фінансування та ключових показників виконання; управління організаційною структурою порту відповідно до стратегії в рамках системно-функціонального підходу до менеджменту; створення бізнес-моделей портів як гарантів сталого розвитку та підвищення доданої вартості; упровадження інновацій, які стають основою ефективних бізнес-моделей і джерелом конкурентного прориву.

У результаті аналізу трактувань категорії «бізнес-модель» запропоновано ідентифікувати бізнес-модель як механізм створення та зберігання доданої вартості підприємства, що потребує прийняття стратегічних рішень за такими напрямками: вибір сегменту споживачів; формування цінової пропозиції; вибір каналів розповсюдження продукції; відносини зі споживачами; генерація потоків доходів; ключові ресурси; ключова діяльність; ключові партнерства.

Типізація бізнес-моделей, їх порівняльний та динамічний аналіз уможливають моніторинг і дослідження діючих бізнес-моделей підприємства та його конкурентів. Найважливішим моментом оптимізації існуючої / розробки нової бізнес-моделі є визначення форми, яка буде використана для візуалізації та подання бізнес-моделі учасникам проекту. Структуризація бізнес-моделі для морських торговельних портів складається з чотирьох базових блоків, які мають ключові елементи: клієнти – цільові групи клієнтів (для нових продуктів / послуг / рішень); канали просування і продажів; механізм взаємодії з цільовими групами клієнтів; пропозиція цінності – нові продукти; нові послуги; нові рішення; система створення цінності – ланцюги створення цінності (для нових продуктів / послуг / рішень); інфраструктура, необхідна для створення цінності; модель кооперації або співпраці з партнерами / постачальниками; технологічна платформа; фінансова модель – структура витрат; структура доходів; схема фінансових потоків. Запропоновано систематизацію класифікацій бізнес-моделей, яка сприяє формуванню комплексного уявлення про них та дозволяє розпочати визначення їх ефективності, зокрема дослідження управлінських, економічних і фінансових результатів підприємств, які використовують бізнес-моделі різних видів.

Доведено, що галузеве і територіальне управління завжди перебуває у стані розв'язання протиріч. З одного боку, це пояснюється балансуванням економіки і захистом інтересів суспільства, а з іншого – прагненням до вільної конкуренції та отримання прибутку. Резервом підвищення ефективності та дієвості економічної системи є створення доданої вартості підприємствами країни. Використання ресурсів і технологій стає основою отримання необмеженого прибутку у випадку створення підприємством цінності для споживача. Із цієї позиції актуалізується використання й удосконалення тих бізнес-моделей, які посилюють ціннісну орієнтацію на суспільство, одночасно забезпечуючи комерційний дохід. Важливо, що в умовах міжгалузевої інтеграції та галузевої дезінтеграції конкурентоспроможності набувають саме ті підприємства, які створюють попит як наслідок відповідності умовам мінливого ринкового середовища. Правильний вибір і трансформація бізнес-моделей є запорукою реалізації таких можливостей.

За результатами аналізу системи ризик-менеджменту навколишнього середовища (*Maritime Environmental Risk Management System – MERMS*), конвенцій Міжнародної морської організації та Кодексу торговельного мореплавства, інструкцій *OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)*, Інституту сертифікованих судових брокерів, Співтовариства міжнародних газових і танкерних операторів, Асоціації незалежних власників танкерів та операторів нафтових, хімічних і газових танкерів встановлено, що стандартизація управління морськими ризиками навколишнього середовища має включати: визначення джерел екологічного ризику, таких як ділянки обробки та зберігання вантажів, приміщення для очищення ємностей тощо; формулювання цілей і завдань; відповідність законам і нормам щодо навколишнього середовища, здоров'я та безпеки; організацію та відповідальність за реалізацію управління ризиками; призначення ризик-менеджера для проведення аудиту; встановлення стандартних операцій ідентифікації та перевірки екологічних ризиків; фіксацію процедур

запобігання небезпеці, практика реалізації яких має відбуватися в реалістичних умовах; систему підтримки та звітності; організацію морського форуму з навколишнього середовища, де скарги та пропозиції від зацікавлених сторін можуть бути обговорені; навчання управлінського персоналу навичкам взаємодії зі ЗМІ та групами тиску з питань навколишнього середовища.

Стандартизацію з екологічного ризик-менеджменту рекомендовано здійснювати за трьома напрямками діяльності: управління судноплавством при регулюванні руху з урахуванням впливу небезпечних вантажів та об'єктів, що перевозяться; управління плануванням, яке також має враховувати зміну ризикового навантаження в рамках довгострокової стратегії розвитку, планування та досліджень у порту; управління комерційним розвитком, яке враховує ризики субпідрядників, залучає нові бізнеси, у тому числі туристичні сервіси.

Доведено, що формування державно-приватного партнерства у портах має ґрунтуватися на відповідній організаційно-правовій формі, а управління задля реалізації стратегії – на оптимальній організаційній структурі. Упровадження механізму формування державно-приватного партнерства й управління ним дозволяє підвищити ефективність використання державних ресурсів, гнучкість менеджменту й оперативність управлінських рішень, інвестиційну привабливість об'єктів інфраструктури. Обґрунтовано, що за кожним напрямом відповідно до стандартів мають бути відділи безпеки та екології, а їх діяльність має координуватися в рамках групи, підпорядкованій правлінню (адміністрації, ради директорів) порту. Залежно від призначення порту (туристичний, індустріальний) менеджмент порту може встановлювати більш жорсткі стандарти дотримання екологічних норм безпеки та запобігання загрозам забруднення, ніж це вимагається нормативно-правовими національними актами.

У другому розділі «Методологічні засади управління макрополітичними та мікроекономічними ризиками реалізації бізнес-моделей морських портів» обґрунтовано доцільність використання інструментарію неінституційної теорії в дослідженні процесів формування бізнес-моделей; розкрито сутність категорії «спільна цінність» у контексті реалізації бізнес-моделей розвитку морських портів; запропоновано концептуалізований підхід до формування державної морської політики сталого розвитку морських портів.

Ефективне функціонування національної економіки та її галузей обумовлене різноманіттям чинників: взаємодією факторних і товарних ринків, інфраструктурним забезпеченням господарської діяльності, зовнішньоекономічними зв'язками та стабільністю процесів створення доданої вартості. Усталене в сучасному мейнстрімі дуалістичне трактування теорії вартості передбачає методологічний синтез витратних (трудових) постулатів і концепту граничної корисності. У даному контексті доведено, що ринок як механізм взаємозв'язку компонентів соціально-економічної системи, по-перше, забезпечує формування умов включення індивідуальної господарської діяльності в суспільну працю. У зв'язку з цим суспільно необхідні витрати спричинені ефективністю функціонування зазначеного механізму. По-друге, ідентифікація суспільно необхідних витрат передусім спрямована на мінімізацію сукупних

витрат суспільної праці, а отже, на максимізацію функцій корисності агентів ринкової системи. По-третє, активне залучення національної економіки України у глобальні ланцюги створення доданої вартості обумовлює тенденцію до зростання вагомості трансакційних витрат порівняно з факторними складовими. На підставі цих тез і результатів вивчення еволюції гносеологічного підґрунтя створення доданої вартості доведено доцільність формування неінституційного методологічного конструкту дослідження (рис. 1).

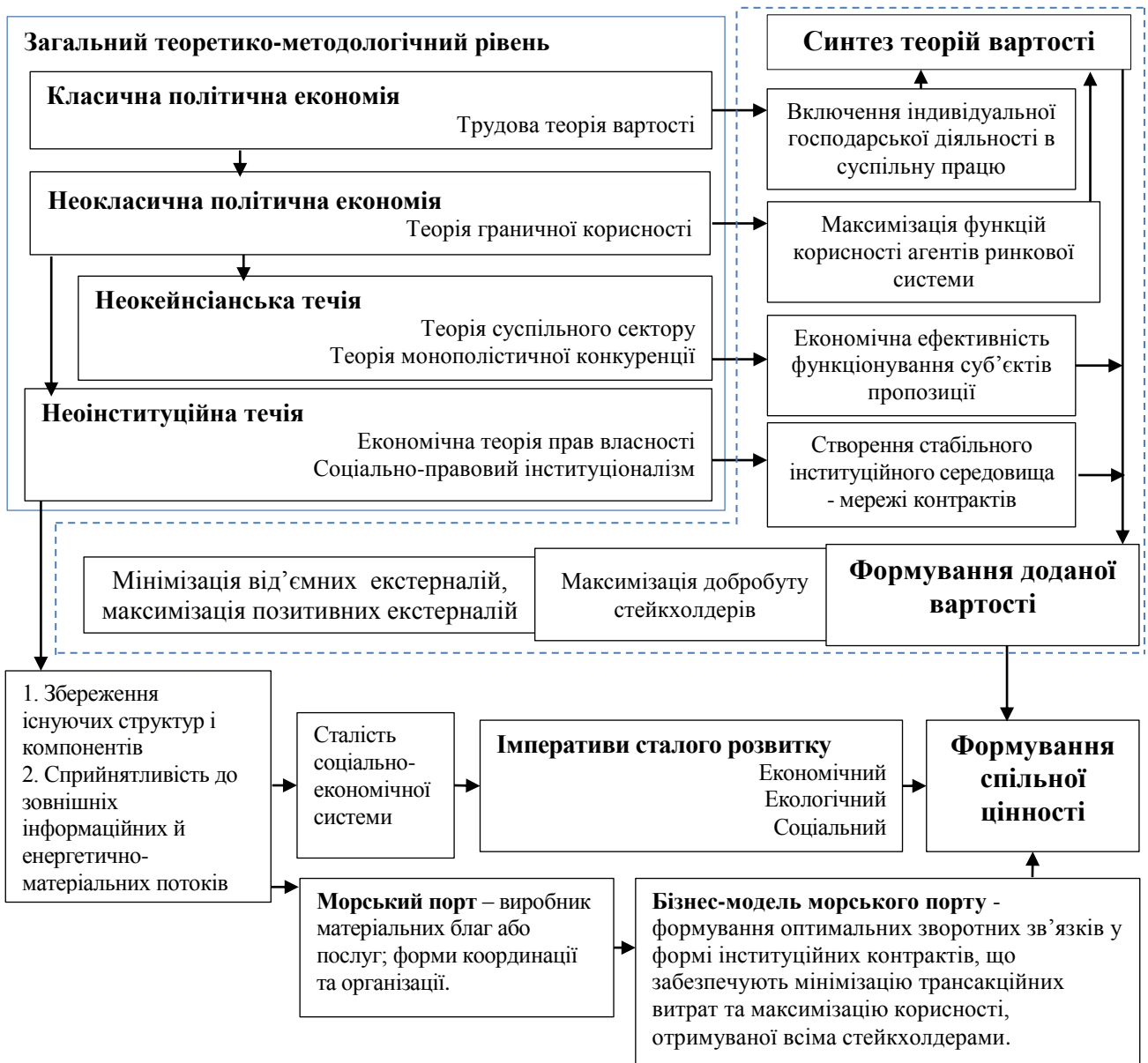


Рис.1. Неоінституційний методологічний конструкт дослідження

Розроблено автором

Системне трактування постулатів неінституціоналізму обумовлює обов'язкове врахування наявних прямих і зворотних взаємозв'язків у межах соціально-економічної системи. Негативні зв'язки спрямовані на збереження існуючих структур і компонентів (реалізацію опортуністичної поведінки економічних суб'єктів) на підґрунті обмеженої раціональності, а позитивні

забезпечують сприйнятливість до зовнішніх інформаційних й енергетично-матеріальних потоків (інституційного середовища функціонування). Діалектика зазначених взаємозв'язків приводить до сталості соціально-економічної системи, динаміки її кількісних та якісних параметрів.

Таким чином, онтологізація морського порту як суб'єкта господарювання передбачає його трактування як виробника матеріальних благ або послуг, з одного боку, і як форми координації та організації – з іншого. У свою чергу, бізнес-модель такого суб'єкта буде спрямована на формування оптимальних зворотних зв'язків у формі інституційних контрактів, що забезпечують мінімізацію трансакційних витрат та максимізацію корисності, отримуваної всіма стейкхолдерами. Запропонований методологічний конструкт обумовлює доцільність відмови від використання дефініції «додана вартість» в усталеному розумінні та переходу до більш загальної категорії «спільна цінність». В роботі запропоновано ідентифікувати «спільну цінність» як результат підприємницької діяльності спрямований на максимізацію отримуваної всіма стейкхолдерами корисності за умов збалансування економічних, екологічних та соціальних наслідків такої діяльності.

Встановлено, що порт у процесі реалізації бізнес-моделі мають виконуватися такі ролі: 1) роль контролера, що виконується державою, яка видає дозволи на використання землі, комунікацій, встановлює правила (акти для портів, права на концесії, трудове законодавство та ін.), забезпечує і контролює виконання через митні органи; 2) роль регулятора, який управляє та контролює порт; 3) роль девелопера або розробника, що включає забезпечення інфраструктури, зв'язків, синергії, послуг, залучення клієнтів тощо; 4) роль оператора, який проводить операції імпорту, обробки та реекспорту товарів і послуг.

Спільна цінність, яку створюватиме морський порт, враховує те, що в результаті діяльності кожного суб'єкта має відбуватися максимізація корисності всіх стейкхолдерів шляхом ефективного виконання зазначених ролей. Цими стейкхолдерами є: держава, інвестори, власники, контрагенти портів, населення портового регіону, штатні робітники, запрошені фахівці. При цьому сталий розвиток морської портової галузі досягається за рахунок вбудови у глобальні ланцюги доданої вартості через міжнародну інтеграцію, злиття та поглинання портів, створення компаній із перехресним володінням зокрема.

Максимізація корисності стейкхолдерів можлива шляхом оптимізації впливу позитивних та негативних екстерналій у діяльності морської портової галузі. Позитивні екстерналії: інтернаціоналізація, розвиток морського туризму та дозвілля, оновлення берегової інфраструктури, спрощення митного оформлення, усунення адміністративних перешкод, розвиток торговельного мореплавства, суднобудівництва, судноремонту, приладобудування, будування судноплавних каналів, мостів, підвищення кваліфікації кадрів, підвищення рівня працевлаштування та заробітної плати. Негативні екстерналії: конкуренція в портах, підвищений рівень імовірності порушення екологічної та фізичної безпеки в порту, безпеки перевезення вантажів, пасажирів і багажу, складність координації роботи та взаємодії різних видів транспорту, власників вантажів, експедиторів, стивідорів у порту.

З точки зору запобігання формуванню негативних екстерналій спільна цінність формує умови для досягнення високого екологічного статусу та захисту ресурсів, на яких базується економічна морська прибуткова діяльність. Таким чином, у рамках концепції сталого розвитку портів необхідними елементами стають: економічна складова – регіональний та макроекономічний розвиток; соціальна складова – підвищення рівня життя населення робітників морської портової галузі; екологічна складова – виконання вимог екологічних стандартів. Спільна цінність, як процес створення доданої вартості для забезпечення сталого розвитку, мотивує реалізацію інтегрованого підходу для всіх органів влади та менеджменту на галузевому й адміністративному рівнях у морській портовій галузі, що дозволяє систематично прагнути до синергії, ідентифікувати розбіжності та неефективність.

Інституційне забезпечення реалізації бізнес-моделей розвитку морських портів має вдосконалюватися за допомогою ефективного корпоративного управління, учасниками якого є акціонери, правління комісіонерів та виконавчий комітет. Менеджмент може здійснюватися компанією з управління активами порту спільної форми власності держави, обласної ради, муніципалітету. Формування такого інституційного забезпечення має відбуватися в умовах впливу ефективної надбудови державної морської політики. Її елементами є суперструктура, інфраструктура та економічна структура. Поняття суперструктури державної морської політики запропоновано автором як надбудова над її заходи, що забезпечує стійкість, та при цьому відокремлена від них. Вплив надбудови реалізується залежно від рівня протекціонізму чи вільної торгівлі в державній морській політиці. За напрямками протекціонізму та вільної торгівлі з боку держави впроваджуються заходи підтримки резидентів й обмеження діяльності нерезидентів у порту (протекціонізм), і навпаки (вільна торгівля). Оцінювання впливу можливе з використанням непрямих показників підсумку платіжного балансу, ставки національного перевезення та національної ставки працевлаштування моряків.

Бізнес-модель морського порту як механізм генерації спільної цінності для всіх стейкхолдерів можна розглядати як оптимізацію логічно завершеної сукупності економічних відносин (з відносно відокремленими центрами відповідальності), з встановленими відносинами власності, організаційною структурою та методами управління, яка забезпечує досягнення найкращого економічного результату.

Аргументовано, що систему управління доцільно вдосконалювати на базі функціонального та системного підходів у рамках суб'єктно-об'єктної взаємодії. Ефективне впровадження ризик-менеджменту в систему управління можливе за умови кількісного вимірювання конкретизованими індикаторами та встановлення ризик-апетиту правлінням корпорації. Удосконалення системи управління потребує впровадження інтегрованого ризик-менеджменту на рівні підприємства, що має ґрунтуватися на принципах системності, організаційного впливу, управління портфелем, дотримання встановленого правлінням ризик-апетиту. Ризики ідентифіковано, розподілено та пронумеровано за трьома рівнями відповідно.

Рівень 1 – ризики, які практично немає можливості контролювати; вони належать до елементів оточення, в якому функціонує порт: 1.1 політичні ризики; 1.2 макросоціальні ризики; 1.3 ризики приватизації / націоналізації або конфіскації майна; 1.4 макроекономічні ризики; 1.5 макрофінансові ризики; 1.6 форс-мажорні ризики; 1.7 екологічні ризики та ризики виникнення техногенних катастроф; 1.8 ризики сезонності; 1.9 специфічні ризики зернових вантажів; 1.10 специфічні ризики чорних і кольорових металів.

Рівень 2 – ризики, які морський порт не може контролювати, але на які може впливати державна морська політика: 2.1 ринкові ризики; 2.2 валютні ризики; 2.3 споживчі ризики; 2.4 ризики конкуренції; 2.5 ризики форми власності, участі (при державно-приватному партнерстві); 2.6 ризики ціноутворення; 2.7 законодавчі ризики; 2.8 податкові ризики; 2.9 ризики регулювання.

Рівень 3 – внутрішньоорганізаційні ризики, якими може керувати морський порт: 3.1 виробничі й управлінські ризики; 3.2 комерційні ризики; 3.3 кадрові ризики; 3.4 технологічні (експлуатаційні) ризики; 3.5 інвестиційні ризики; 3.6 соціальні ризики; 3.7 фінансові ризики (3.7.1 неплатоспроможність; 3.7.2 зниження фінансової стійкості; 3.7.3 підвищення рівня безбитковості; 3.7.4 падіння ефективності (оборотності); 3.7.5 зниження рентабельності; 3.7.6 неадекватне оцінювання активів та їх знецінення; 3.7.7 неадекватний розрахунок собівартості й перевищення операційних витрат; 3.8 кредитні; 3.9 виникнення сукупного ризику банкрутства). По кожному ризику встановлено джерела виникнення, наслідки реалізації, індикатори оцінювання та методи управління.

Доцільно поєднувати існуючу спеціалізацію портової зони з різноманітними формами виробничої кооперації, створюючи таким чином умови для вертикальної та горизонтальної інтеграції. Таким чином, уперше морський торговельний порт розглядається як транснаціональна корпорація (ТНК), яка має на меті оцінювання його експортно-імпортного потенціалу на макроекономічному рівні. Така оцінка здійснюється з урахуванням ступеня участі в глобальних ланцюгах доданої вартості (ГЛВ), які дозволяють портам й економіці загалом реалізовувати ту частину процесу, яку вони вміють робити краще за всіх. Аутсорсинг та офшоринг зміцнюють конкурентоспроможність, надаючи доступ до дешевших, більш диференційованих вихідних ресурсів кращої якості. Зростаючий взаємозв'язок між економіками не тільки відкриває великі можливості, але і кидає нові політичні виклики.

Обґрунтовано, що конкурентоспроможність портів у ГЛВ потребує зміцнення факторів виробництва в країні, під якими розуміються інвестиції в людський капітал та навички, а також високоякісна інфраструктура та сприяння створенню міцних зв'язків між промисловістю й університетськими колами.

Доведено, що реформування потенціалу розвитку морських торговельних портів має спиратися на його основні послуги – експорт та імпорт товарів і послуг. У більшості економік близько третини проміжного імпорту приводить до експорту. У зв'язку з цим ефективним буде створення в портах експортно-виробничих зон, у яких будуть розміщені окремі ланки глобальних ланцюгів створення доданої вартості. Експортно-виробничі зони – це анклав, у яких

національні та зарубіжні підприємства виробляють для вивезення за кордон готову продукцію, таким чином розвиваючи в регіоні промисловість, торгівлю і туризм за підтримки спеціальних стимулів чи привілеїв. Ці зони, розташовані в портах, стають центрами обробки експорту, скорочуючи еміграцію, збільшуючи щільність населення. Типовими механізмами організації даних зон є такі альтернативи:

розташування вільної зони на території країни з одночасним її перебуванням під юрисдикцією іншої країни, тобто поза митним простором;

створення в портах наукових парків;

створення технополісів у зонах, наближених до морських портів.

На макроекономічному рівні ефект від участі морських портів у глобальних ланцюгах доданої вартості пропонується оцінювати за методологічним підходом «Торгівля в доданій вартості» ОЕСР та СОТ. Для цього сформовано базу даних показників оцінки: індекс Герфіндаля-Гіршмана; індекс структурної зміни; індикатори *TiVA* (розкладання валового експорту за галузями за внутрішнім і зовнішнім походженням); зміст послуг валового експорту по експортуючій промисловості (у розбивці за внутрішнім і зовнішнім походженням); двосторонні торговельні баланси, засновані на потоках доданої вартості, яка втілюється в товари внутрішнього кінцевого попиту; проміжний імпорт, втілений в експорті; індекс кількості стадій виробництва (*Index of number of production stage*), індекс відстані до кінцевого попиту (*Index of distance to final demand*).

У третьому розділі «Стан розвитку морської портової галузі в Україні» обґрунтовано, що аналіз державної морської політики може здійснюватися з використанням підходу, згідно з яким сама політика оцінюється через індекси обмежуючих заходів для іноземних суб'єктів та індекси заходів підтримки, які стосуються національних суб'єктів. Європейській морській політиці притаманний інтегрований підхід для всіх органів влади та менеджменту на галузевому й адміністративному рівнях, що дозволяє систематично прагнути до синергії та ідентифікувати розбіжності й неефективність за рахунок балансу інтеграції та регіоналізації.

Результати діагностики показників функціонування стивідорних компаній в морських портах дозволяють визначити базові тренди розвитку та обґрунтувати напрямки удосконалення державної морської політики з метою підвищення ефективності інфраструктурного забезпечення національної економіки та формування дієвих бізнес-моделей розвитку портів.

На кінець 2016 р. інфраструктурна складова морського транспортного комплексу буде представлена 13 континентальними портами спроможними забезпечити 262 млн. тон пропускнуої здатності на рік. Результати аналізу динаміки загальних обсягів переробки вантажів стивідорними компаніями (СтК) в морських портах (табл. 1) вказують на їх зменшення на 12,74% протягом 2012-2016 рр.

Найбільше зниження спостерігається в 2016 р. – 8,9% порівняно з 2015 р. Виявлено, що протягом аналізованого періоду відбулося істотне зменшення частки державних СтК на причалах Адміністрації морських портів України (АМПУ) до 29,16 % та відповідне зростання обсягів переробки вантажів приватними СтК на причалах АМПУ та власних причалах – відповідне зростання на 6,69 % та 3,48 %.

**Основні показники функціонування стивідорних компаній
в морських портах України**

Показник	Роки				
	2012	2013	2014	2015	2016
Обсяг переробки вантажів, тис. тон	150 985,34	148 605,62	144 866,10	144 686,99	131 745,91
<i>Структура переробки за типом власності стивідорних компаній, %</i>					
Державні стивідорні компанії на причалах АМПУ	39,33	36,89	33,93	33,85	29,16
Приватні стивідорні компанії на причалах АМПУ	33,93	33,56	34,21	35,22	40,62
Приватні стивідорні компанії на власних причалах	26,74	29,56	31,86	30,93	30,22
<i>Структура переробки за типом вантажів, %</i>					
Наливні вантажі	13,58	12,98	9,90	8,23	8,19
Суховантажні сипучі	63,72	63,53	67,85	72,85	70,90
Товарно-штучні вантажі	22,70	23,49	22,25	18,91	20,91
<i>Структура переробки залежно від характеру сполучення, %</i>					
Експорт	64,40	67,59	72,26	71,87	76,06
Імпорт	10,65	12,18	11,04	12,41	12,13
Транзит	23,39	18,32	14,30	10,99	7,84
Внутрішнє сполучення	1,55	1,91	2,40	4,73	3,98
<i>Інтегральні галузеві індекси</i>					
<i>Індекс Херфіндаля-Хіршмана в розрізі структури вантажів</i>					
Наливні вантажі	1655,57	1429,56	2463,01	2646,35	2515,10
Суховантажні сипучі	1887,13	2170,46	2333,91	2276,03	2042,70
Товарно-штучні вантажі	1652,25	1713,44	2054,16	2473,66	2780,22
<i>Індекс структурних зрушень в розрізі структури вантажів</i>					
Наливні вантажі	-	0,14	0,17	0,05	0,09
Суховантажні сипучі	-	0,04	0,04	0,03	0,06
Товарно-штучні вантажі	-	0,05	0,10	0,14	0,06
<i>Базові галузеві фінансово-економічні показники</i>					
Задіяний капітал, млн грн	27976,1	26727,0	28343,4	28592,0	31444,1
Чисельність персоналу в еквіваленті повної зайнятості, тис. осіб	24,3	24,3	23,5	22,2	22,0
Чистий прибуток, млн грн	1880,5	1094,0	2607,7	3847,8	3854,2
Капітальні інвестиції, млн. грн.	1079,4	1157,4	967,4	421,3	650,2
Додана вартість (нормативний розрахунок), млн. грн.	5682,2	4261,0	6924,2	8005,1	10496,3
Продуктивність праці, тон на особу	6215,7	6108,4	6167,7	6522,7	5993,9
Продуктивність капіталу, тон на тис. грн.	5,4	5,6	5,1	5,1	4,2

Розраховано автором за даними АМПУ.

Діагностовано певні структурні зміни обсягів переробки за типами вантажів. Частка наливних вантажів від загального обсягу скоротилася у 2016 р. до 8,2 %, у той час як частка суховантажних сипучих вантажів, навпаки, збільшилася з 63,7 % у 2012 р. до 70,9 % у 2016 р. Визначено, що у 2016 р. по відношенню до 2012 р. найбільшу динаміку зростання показала переробка в морських портах зерна (на 11990 тис тонн). Традиційним для вітчизняних СтК є переважання переробки вантажів експортного призначення (64,4 % – 76,06 %) порівняно з імпортом, транзитом та внутрішнім сполученням.

Найбільша частка обсягів переробки вантажів СтК припадає на морський порт «Южний». У 2012 р. вона склала 26,7% від загального обсягу переробки вантажів, а в 2016 р. – 29,83%. Найбільш негативну динаміку зміни частки обсягів переробки вантажів має Маріупольський морський порт (з 9,87% у 2012 р. до 5,77% у 2016 р.), у той час як Ізмаїльський морський порт збільшив свою частку обсягів переробки вантажів з 1,95 % у 2012 р. до 4,31 % у 2016 р.

Результати розрахунку галузевих інтегральних індексів (табл. 1) вказують на відносно низький рівень конкуренції (індекс Герфіндаля-Гіршмана (I_{HH}) на кінець 2016 р. перевищує 2000 одиниць) та свідчать про сталу структуру галузі представлену конкуруючими монополіями. Найбільший рівень монополізації притаманний СтК пов'язаним з переробкою товарно-штучних вантажів (I_{HH} складає більше ніж 2780 пунктів). Результати розрахунків індексу структурних зрушень (індекс В. Рябцева) вказують на істотні зміни в обсягах переробки СтК наливних та товарно-штучних вантажів протягом 2013-2015 рр. Разом з тим, обробка суховантажних сипучих вантажів має низькі структурні відмінності не вище 0,06 одиниць.

Результатом аналізу базових галузевих фінансово-економічних показників (табл. 1) діяльності СтК є висновок про переважно негативні тенденції їх функціонування. Протягом аналізованого періоду спостерігається скорочення як продуктивності праці, так і продуктивності задіяного капіталу – на 3,56 % та 22,36 % відповідно. Зростання нормативного значення доданої вартості та чистого прибутку СтК є номінальний і не відображає інфляційних процесів та падіння купівельної спроможності національної грошової одиниці. Таким чином, визначені кризові явища свідчать про зростання загрози банкрутства морських портів та необхідність розробки дієвих механізмів спроможних вивести галузь та СтК на шлях сталого розвитку.

Для оцінки інтегрованого ризику банкрутства морських портів було сформовано інформаційно-методичний комплекс «Аналіз фінансових ризиків (ФР) і сукупного ризику банкрутства (СРБ)», призначений для морської портової галузі загалом або для торговельного порту окремо. Комплекс базується на розрахунку фінансових коефіцієнтів і на відміну від існуючих підходів забезпечує візуалізацію результатів шляхом спектр-бального методу зведеного аналізу фінансового стану та банкрутства. Компонентами оцінки є коефіцієнти: фінансової стійкості – коефіцієнт фінансової незалежності або автономії, коефіцієнт співвідношення залучених і власних коштів, коефіцієнт співвідношення власних і позикових коштів; платоспроможності – коефіцієнт абсолютної ліквідності, проміжний коефіцієнт покриття; коефіцієнт забезпеченості запасами короткострокових

зобов'язань; ділової активності – загальний коефіцієнт оборотності; коефіцієнт оборотності запасів; коефіцієнт оборотності власних коштів; оцінки структури балансу – коефіцієнт поточної ліквідності; коефіцієнт забезпеченості власними коштами; коефіцієнт співвідношення чистих активів і статутного капіталу; рентабельності – коефіцієнт рентабельності використання всього капіталу; коефіцієнт використання власних коштів; коефіцієнт рентабельності продажів; коефіцієнт рентабельності за поточними витратами; імовірності банкрутства – модель Ліса, модель Спрінгейта, модель Ж. Конана і М. Голдера.

В результаті проведених розрахунків встановлено, що основними факторами розвитку морських торговельних портів України є капіталізація та збільшення виручки від реалізації завдяки ефективному використанню активів, їх подальшому оновленню, розширенню спектру послуг, залученню клієнтів. Обґрунтовано, що за показниками моделей Ліса та Спрінгейта значущим є підвищення капіталізації, тоді як згідно з моделлю Конана та Голдера очевидна важливість створення доданої вартості на підприємстві. Неоднорідність результатів пояснюється відмінністю складових моделей Ліса, Спрінгейта, Конана і Голдера. Зокрема, найбільшу питому вагу в моделі Спрінгейта має показник відношення чистого прибутку до виплати податків і відсотків до сукупних активів, а також частка оборотного капіталу у структурі активів. Іншими вагомими складовими є відношення чистого прибутку до виплати відсотків і поточних зобов'язань та відношення виручки до сукупних активів. За моделлю Ліса найбільш значущу питому вагу мають показники співвідношення оборотного капіталу до суми активів і співвідношення прибутку від реалізації до суми активів. Ураховується також співвідношення власного та позикового капіталу, співвідношення нерозподіленого прибутку до суми активів. Отже, обидва розробники пов'язують запобігання банкрутству з підвищенням капіталізації. Модель Конана та Голдера базується на багатовимірному дискримінантному аналізі. Вимірювання відбувається з відрахуванням від співвідношень коштів і дебіторської заборгованості підсумку балансу, фінансових відсотків за сплатою до виручки, співвідношення загального прибутку до позикового капіталу. Основною складовою платоспроможності є сукупність співвідношень фінансових витрат до виручки та витрат на персонал до доданої вартості.

В роботі запропоновано методичний підхід до формування ерцгам порівняльного аналізу бізнес-моделей портів. Результати побудови порівняльної ерцгами ДП «Ренійський морський торговельний порт» та ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» (рис. 2) обумовлюють сукупність висновків. Так, у 2016 р. ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» набуло переваги в управлінні за такими показниками: валова маржа, ефект від комерційних та управлінських витрат, ефект від фінансової діяльності, податковий ефект, управління дебіторською заборгованістю, управління необоротними активами та управління іншими оборотними активами; управління іншими оборотними активами, управління основними засобами, рівень безвідсоткових зобов'язань у власному капіталі та боргове навантаження. Бізнес-модель є ефективною на ДП «Ренійський морський торговельний порт» за такими показниками, як управління грошовими коштами та управління запасами.



Рис. 2. Порівняльна ерцгама бізнес-моделей ДП «Ренійський морський торговельний порт» та ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» у 2016 р.
Побудовано автором на підставі власних розрахунків.

Для розрахунку даних відносного відхилення рекомендовано дотримуватися таких правил:

Правило 1. Коефіцієнт компанії ділиться на середньоарифметичний коефіцієнт для такої групи коефіцієнтів: валова маржа, ефект від комерційних й управлінських витрат, ефект від фінансової діяльності, податковий ефект.

Правило 2. Для таких показників, як управління грошовими коштами, управління дебіторською заборгованістю, управління запасами, управління іншими оборотними активами, управління основними засобами, управління іншими необоротними активами, боргове навантаження, безвідсоткові зобов'язання, навпаки, середнє значення коефіцієнта ділиться на коефіцієнт, розрахований для компанії.

Методика декомпозиції являє собою інструмент оцінювання фінансових результатів підприємства. Проте вона не включає нефінансові виміри розвитку підприємства, якими є задоволеність споживачів, внутрішні бізнес-процеси, навчання та зростання корпорації. Бізнес-модель підприємства виступає потенційним генератором грошових потоків, що впливає на ринкову вартість організації. При цьому саму вартість компанії створюють певні внутрішні чинники даної моделі, результат якої вимірюється рентабельністю власного капіталу (*Return on Equity, ROE*). На основі цього показника запропоновано аналізувати та оцінювати бізнес-моделям компанії (табл. 2).

Оцінка фінансової структури бізнес-моделі методом декомпозиції

Елемент	Показник декомпозиції рентабельності власного капіталу
Ключові партнери та стейкхолдери	Валова маржа, %
Ключова діяльність	Ефект від комерційних й управлінських витрат
Ціннісна пропозиція	Ефект від фінансової діяльності
Відносини з покупцями	Управління дебіторською заборгованістю, днів
Категорії споживачів	Управління дебіторською заборгованістю, днів. Боргове навантаження
Ключові ресурси	Управління запасами, днів
Канали дистрибуції	Управління іншими оборотними активами, днів
Структура витрат	Податковий ефект. Рівень безвідсоткових зобов'язань у власному капіталі
Потоки доходів	Управління грошовими коштами, днів. Управління іншими необоротними активами, днів

Розроблено автором.

У четвертому розділі «Концепція впровадження ефективної державної морської політики» сформовано надбудову державної морської політики, представлену у вигляді сукупності суперструктури, інфраструктури й економічної структури (рис. 3).

Надбудова державної морської політики оцінюється за наявним рівнем протекціонізму чи вільної торгівлі. Економічна структура прийняття рішень державою в морській галузі може бути охарактеризована із використанням прямих або непрямих показників. Запропоновано інструментальну підтримку системи державного регулювання шляхом здійснення заходів державної морської політики за напрямками протекціонізму та вільної торгівлі.

1. Обмежуючі заходи щодо: 1) форм підприємницької присутності – заходи, що обмежують чи потребують заснування певного виду юридичної особи або спільного підприємства; вимоги до постачальників послуг судноплавства мати національного агента-представника; 2) вимог до надходження акцій – обмеження стосовно володіння акціями національних судноплавних компаній; 3) послуг порту – обмеження доступу до послуг порту; обов'язкове використання послуг лоцмана та буксировки; обов'язкове використання навігаційних засобів, послуг причалу, утилізації відходів, кріплення; 4) вільного введення обмежень, у тому числі з метою санкцій, – спроможність уряду вводити вибіркові заходи щодо обмеження діяльності в порту; 5) складу судової команди – залежно від частки членів команди іноземного походження; 6) каботажу – відсутність права іноземців надавати внутрішні послуги каботажного перевезення; надання права запроваджувати послуги каботажного перевезення іноземцям, які мають права вивішувати національний прапор; введення обмежень щодо типу вантажу та тривалості каботажного перевезення; 7) права вивішувати національний прапор – вимагається комерційна присутність у національній економіці; більше 50% статутного капіталу мають бути національного походження; більше 50% членів команди мають бути національного походження.

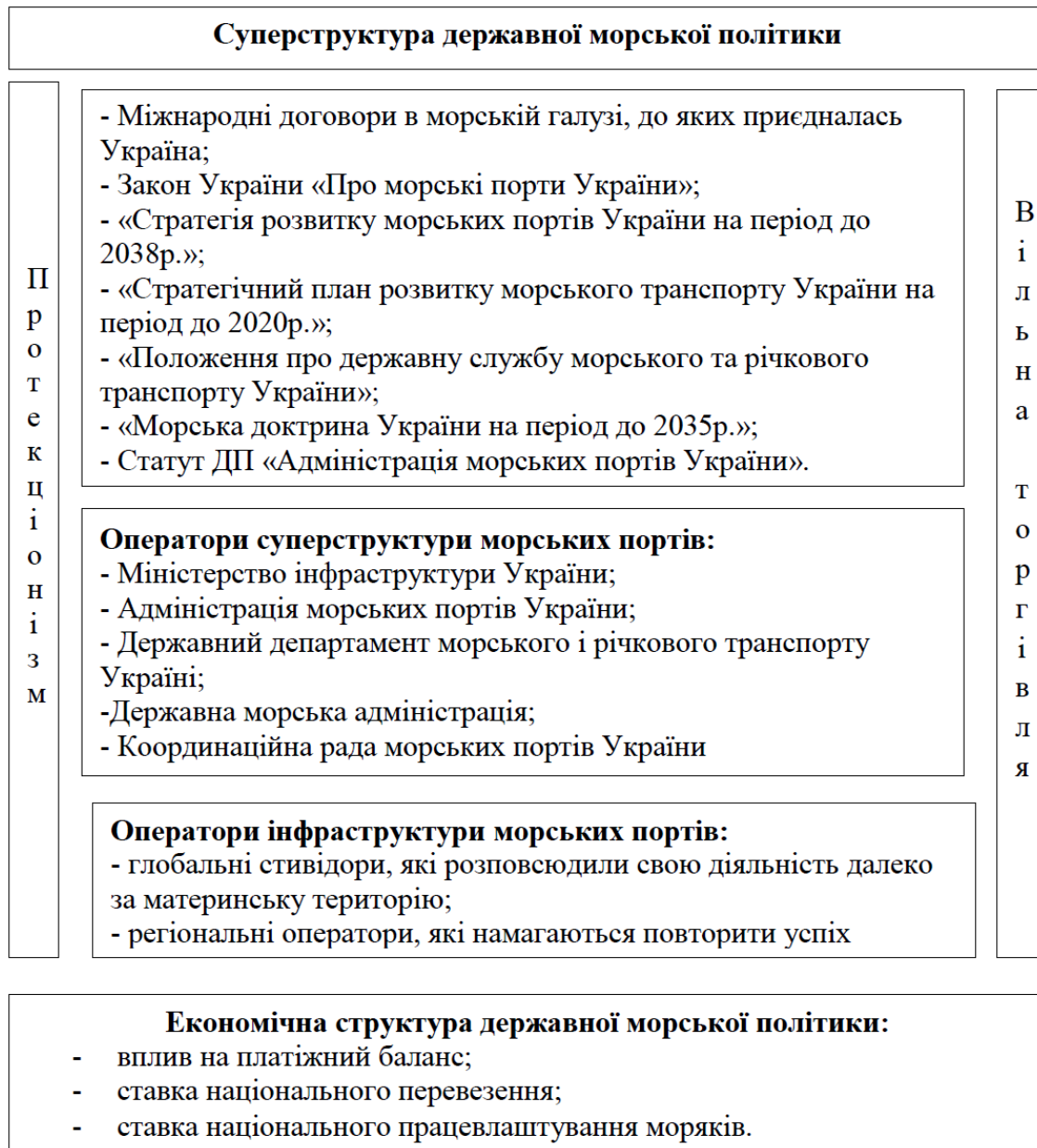


Рис. 3. Надбудова державної морської політики щодо розвитку морських портів
Розроблено автором.

2. Заходи підтримки щодо: 1) преференцій щодо вантажів – більшість вантажів, які виробляються в країні та експортуються урядом чи його агентом, транспортуються на судах під національним прапором; більшість вантажів, постачання яких гарантується чи фінансується урядом, транспортуються на судах під національним прапором; судна під національним прапором транспортують вантажі за умови державного замовлення; 2) субсидій – субсидії на операційну та конструкторську діяльність з боку держави; субсидії на операційну та конструкторську діяльність з боку муніципалітету; для операторів із національним прапором є інші види субсидій; 3) податкових пільг – прискорена амортизація; податкові пільги в суднобудівництві та ремонті; 4) резервування вантажів – укладання урядом двосторонньої угоди про обмін вантажами; 5) складу судової команди – походження членів команди не впливає на умови обслуговування в порту; 6) каботажу – іноземці мають право надавати внутрішні послуги

каботажного перевезення; відсутні обмеження щодо типу вантажу та тривалості каботажного перевезення; 7) права вивішувати національний прапор – пом'якшені вимоги до права вивішувати національний прапор.

Зміна інституційного та ринкового контексту функціонування морських портів приводить до пошуку нових реалістичних драйверів їх розвитку. Домінування використання порту як інструменту державної морської політики є результатом державної підтримки цих стратегічних об'єктів, з одного боку, та виникнення протиріччя гнучкості ринкової орієнтації – з іншого. Спрощення цього питання або вибір крайніх позицій, які полягають у вільному регулюванні чи тотальній приватизації до консерватизму суто державної власності, вказує на поверхове уявлення про потенціал роботи портів. Порти є осередками сукупності монопольного становища, інфраструктурного забезпечення, пунктів перетину державного кордону та ін.

Бізнес-модель морського торговельного порту має бути зорієнтована на виконання ролей контролера, регулятора, девелопера й оператора. Факторами розвитку бізнес-моделі порту є: інфраструктура, державні моделі торгівлі, фінансові та логістичні уявлення про порт, стадії життєвого циклу порту, баланс роботизації та захисту працівників порту, погода, технології руху вантажів, форма власності порту. Правління порту, яке здійснює менеджмент, доцільно формувати як правління представників, правління експертів, правління приватних компаній для досягнення управлінських цілей порту, які полягають у такому: підвищення прибутку, скорочення витрат, збільшення сплачених податків, вантажообігу, підвищення рівня зайнятості населення, поліпшення якості транспортних послуг, збільшення чисельності туристів.

Реалізація бізнес-моделі морського порту для досягнення дев'ятої мети зі списку цілей сталого розвитку щодо створення стійкої інфраструктури, сприяння інклюзивній і стабільній індустріалізації та інноваціям має відбуватися через відповідність таким цілям і показникам (табл. 3).

Визначено, що дорожня карта розробки бізнес-моделі складається з: процесу генерації бізнес-ідеї за компонентами бізнес-моделі; процесу оцінювання бізнес-ідеї перед її впровадженням; безпосереднього формування елементів бізнес-моделі; ідентифікації комплементарних активів; генерації інновації бізнес-моделі у вигляді багатовимірної інновації; створення доданої вартості в бізнес-моделі.

Якісними показниками моніторингу бізнес-моделі морського торговельного порту відповідно до елементів бізнес-моделі «Канвас» є такі: ключові партнери та стейкхолдери – інтермодальні зв'язки; ключова діяльність – системи відстеження, контейнерні приміщення, послуги консолідації, сервісні послуги, сортувальні майданчики, об'ємні об'єкти; холодні склади; пропозиція цінності – дорожні та залізничні служби, митне оформлення, безпека портів, портове обладнання; відносини із споживачами – кількість відпливів; сегмент споживачів – розмір порту, близькість порту; ключові ресурси – складування; канали – логістичне прогнозування; структура витрат – взаємозв'язок із доданою вартістю; потоки доходів – портові збори, внутрішні тарифи на перевезення.

Моніторинг бізнес-моделі згідно з показниками сталого розвитку

Цілі сталого розвитку	Індикатори моніторингу
1. Розвивати якісну, надійну, стабільну та стійку інфраструктуру, включаючи регіональну і транскордонну інфраструктуру, для підтримки економічного розвитку та благополуччя людини, зосереджуючись на рівноправному доступі для всіх	1.1 Частка сільського населення, яке живе в межах 2 км від всесезонної дороги
	1.2 Обсяг пасажирських і вантажних перевезень за видами транспорту
2. Сприяти інклюзивній і стабільній індустріалізації та до 2030 р. значно підвищити частку зайнятості в промисловості та валового внутрішнього продукту відповідно до національних умов і подвоїти свою частку в найменш розвинених країнах	2.1 Виробнича додана вартість у відсотках від ВВП на душу населення
	2.2 Виробнича зайнятість у відсотках від загальної зайнятості
3. Підтримувати розвиток вітчизняних технологій, досліджень та інновацій у країнах, що розвиваються, у тому числі шляхом забезпечення сприятливого політичного середовища для диверсифікації промисловості та доданої вартості товарів	3.1 Відсоток середньої та високотехнологічної промислової доданої вартості в загальній доданій вартості
4. Значно збільшити доступ до інформаційно-комунікаційних технологій, прагнути забезпечити універсальний доступ до Інтернету в найменш розвинених країнах до 2020 р.	4.1 Відсоток населення, охопленого технологією

Розроблено автором.

Залежно від виду порту, елемента бізнес-моделі та мети сталого розвитку запропоновано заходи для їх досягнення за елементами бізнес-моделі: ринкова інновація, продуктова інновація, інновація бізнес-моделі (процесна інновація), бюджетоутворюючі послуги порту (створення доданої вартості), пріоритет мети управління за типами порту (земельний феодал, інструментальний і сервісний порти).

Обрано перспективний напрям сталого розвитку бізнес-моделі залежно від структури власності та управління на основі розробки багатовимірної інновації з джерелом у вигляді доданої вартості та базою у вигляді комплементарних активів для торговельного порту. Багатовимірна інновація є сукупністю інновації ринку, продуктової інновації та виниклої в результаті розповсюдження впливу цих нововведень інновації бізнес-моделі. Генерація багатовимірної інновації відбувається через технологічне брокерство і технологічний аудит. Як основа бізнес-моделі багатовимірна інновація дозволяє підвищувати додану вартість, що є джерелом заробітної плати, прибутку й інвестиційного потенціалу підприємства. Запропонований підхід може бути обґрунтуванням для формування та зміни конфігурації бізнес-моделей морських торговельних портів на макрорівні.

У п'ятому розділі «Науково-методичне забезпечення формування державної морської політики сталого розвитку морських портів» сформовано концепцію ієрархізації теоретико-методологічних концептів, методичних, інструментальних й організаційних підходів до формування державної морської політики; сформовано підхід до побудови карти ризиків морських портів; оцінено вплив показників фінансово-економічного стану морського порту та формування доданої вартості.

Для систематизації стратегічної та поточної діяльності в рамках бізнес-моделі порту запропоновано використання графоаналітичного інструменту аналізу ризиків – карти ризиків, побудованої з використанням окремого програмного продукту, який вимагає експертної оцінки чотирьох рівнів. Ризики порту «Ольвія» розподілено в осередках карти відповідно до очікуваного збитку від реалізації та ймовірності настання кожного з них. Карта ділиться на кілька зон таким чином, що ризики, зазначені в одній із них, є однаково небезпечними для порту. Схильність до ризику класифіковано за трьома зонами: 1) у якій ризик є прийнятним; 2) у якій бажано використати методи управління ризиками; 3) у якій управління ризиками є необхідністю. Результати побудови карти ризиків українського морського торговельного порту «Ольвія» (рис. 5) вказують, що найбільше ризикове навантаження властиве соціальним, споживчим, податковим ризикам, ризикам конкуренції, макросоціальним, інвестиційним і кредитним, а найменше – технологічним (експлуатаційним), специфічним ризикам зернових вантажів, чорних і кольорових металів, ризикам зниження рентабельності, підвищення рівня беззбитковості.

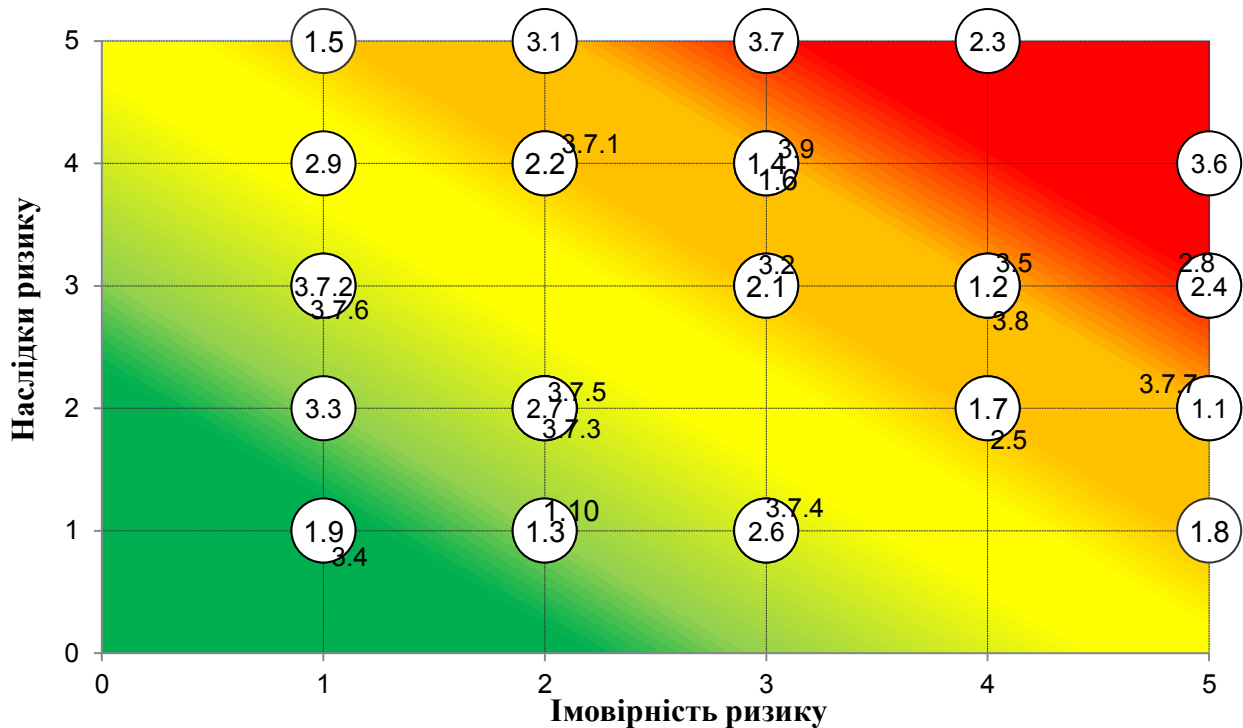


Рис. 5. Карта ризиків морського порту «Ольвія»

Побудовано на підґрунті авторських розрахунків

Запропоновано формування державної морської політики шляхом ієрархізації теоретико-методологічних концептів, методичних, інструментальних й організаційних підходів (рис. 6).

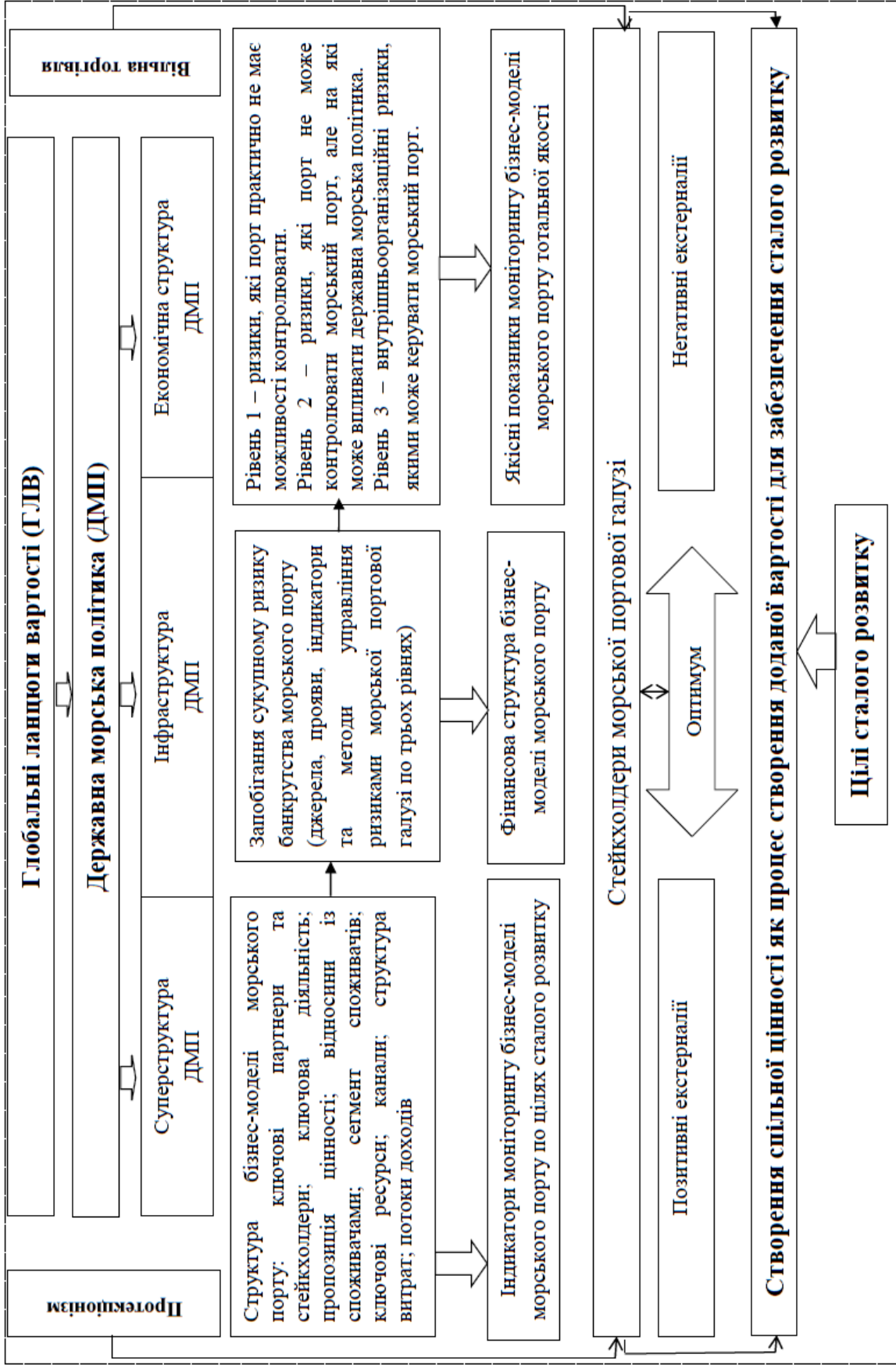


Рис. 6. Концепція ієрархії теоретико-методологічних концептів, методичних, інструментальних й організаційних підходів до формування державної морської політики
 Розроблено автором.

Визначено, що орієнтацією державної морської політики стає вбудовування у глобальні ланцюги доданої вартості із забезпеченням відповідною суперструктурою, інфраструктурою та економічною структурою. Реалізація державної морської політики відбуватиметься у вигляді способів впливу, якими є заходи протекціонізму чи вільної торгівлі в залежності від наявності конкурентних переваг виробництва та надання послуг в морських портах. Структура бізнес-моделі може бути зорієнтована на інтегрований ризик-менеджмент, метою якого є запобігання сукупному ризику банкрутства. Організаційним забезпеченням ризик-менеджменту порту є оцінювання джерел, проявів та індикаторів ризик-менеджменту із застосуванням відповідних методів управління ризиками на трьох рівнях виникнення ризиків морської портової галузі. Запропоновано проводити моніторинг бізнес-моделі по цілях сталого розвитку та якісних показниках розвитку морського порту тотальної якості. Логічним завершенням ієрархізації є виникнення оптимальної рівноваги позитивних та негативних екстерналій для усіх стейкхолдерів морської портової галузі. При цьому результативним показником дієвості державної морської політики є створення спільної цінності, яка характеризується виникненням доданої вартості в морських портах України.

Спільна вартість розглядається одночасно як категорія і макро- і мікрорівня, які поєднуються за допомогою багатофакторної регресійної моделі яка виконувалася на базі системи статистичного аналізу й обробки даних Statistica 8.0.

Загальний вид багатофакторної моделі можна представити наступним чином:

$$y_t = b_0 + b_1x_{1t} + b_2x_{2t} + \dots + b_mx_{mt} + \varepsilon_t, \quad t=1, \dots, n \quad (1)$$

де y_t – спільна вартість послуг морського порту (результуючий показник);

b_0 – невідомий параметр (коефіцієнт), який відображають вплив екзогенних факторів макросередовища;

b_1, b_2, \dots, b_m – невідомі параметри (коефіцієнти) які відображають вплив ендогенних факторів мікросередовища;

$x_{1t}, x_{2t}, x_{3t}, \dots, x_{mt}$ – незалежні змінні (фактори), тис. грн.;

n – кількість спостережень.

Після аналітичної обробки вихідних даних отримано наступний математичний вигляд багатофакторної моделі доданої вартості послуг морського порту:

$$y_t = 387,676 + 1,0052x_{1t} + 1,0021x_{2t} + 0,9295x_{3t} + \\ + 0,1753x_{4t} - 0,0056x_{5t} + \varepsilon_t, \quad t=1, \dots, n \quad (2)$$

де y_t – спільна вартість, створена в морській портовій галузі (результуючий показник), тис. грн.;

$x_{1t}, x_{2t}, x_{3t}, x_{4t}, x_{5t}$ – незалежні змінні (фактори), а саме:

- x_{1t} – податок на прибуток від загальної діяльності, тис. грн.;
- x_{2t} – чистий прибуток, тис. грн.;
- x_{3t} – виплати на оплату праці, тис. грн.;
- x_{4t} – відрахування на соціальні заходи, тис. грн.;
- x_{5t} – амортизація, тис. грн.;
- n – кількість спостережень.

Щодо оцінки надійності рівняння лінійної багатофакторної регресії, то спираючись на значення отриманого коефіцієнту детермінації, можна зазначити, що, дана модель пояснює 99,9937% від всієї дисперсії її результуючого показника доданої вартості послуг морського порту.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі запропоновано нове вирішення суттєвої наукової та загальногосподарської проблеми стимулювання розвитку морської портової галузі України. Результати дослідження дозволили сформулювати такі теоретико-методологічні, методичні та науково-практичні висновки.

1. На основі вивчення зарубіжного досвіду соціально-економічного розвитку портів доповнено перелік факторів, що сприятимуть ефективності державної морської політики, та визначено, що інтернаціоналізація має відбуватися через партнерства, корпоратизацію, перехресні володіння, фінансово-операційну участь та інші форми кооперації; формування стратегічних планів як каталізатора перспективних змін із встановленням джерел фінансування та ключових показників виконання; управління організаційною структурою порту відповідно до стратегії в рамках системно-функціонального підходу до менеджменту; створення бізнес-моделей портів як гарантів сталого розвитку та підвищення доданої вартості; упровадження інновацій, які стають основою ефективних бізнес-моделей та джерелом конкурентного прориву.

2. У результаті дослідження конструктивних і дескриптивних трактувань поняття «бізнес-модель» сформульовано авторське визначення: бізнес-модель – це механізм створення та зберігання доданої вартості підприємства, який потребує прийняття стратегічних рішень за такими напрямками: вибір сегмента споживачів; формування цінової пропозиції; вибір каналів розповсюдження продукції; відносини зі споживачами; генерація потоків доходів; ключові ресурси; ключова діяльність; ключові партнерства відповідно до структури EQA (*European Quality Award*) Європейської моделі ділової досконалості (*European Model for Business Excellence (EFQM Excellence Model)*) для портів тотальної якості (*Total Quality Management Ports*).

3. На основі аналізу об'єктивних передумов розвитку морської портової галузі обґрунтовано на теоретичному рівні, що процес операційного адміністрування державою морського порту для досягнення цілей сталого

розвитку має бути спрямований на виконання таких завдань: вибір і формування кооперативних форм господарювання з приватними бізнес-структурами в конкретних сферах; встановлення пріоритетів; розробка інвестиційних пропозицій та ключових характеристик проектів з точки зору публічних інтересів; підготовка та організація процедур відбору приватних партнерів; розробка пакета документації для проектів; проведення переговорів та укладання угод із приватними партнерами; моніторинг та контроль виконання угоди приватним партнером з метою забезпечення захисту інтересів держави та партнерства.

4. За результатами узагальнення класифікаційних підходів до створення бізнес-моделей встановлено, що для узгодження інтересів стейкхолдерів шляхом визначення спільної цінності бізнес-моделі морських портів за умови зберігання ознаки цілісності бізнес-моделі мають формуватися на основі розподілення за: масштабами інвестицій, здійснених для підтримки бізнес-моделі, та ступенем відкритості бізнес-моделі; такими критеріями, як побудова ланцюга створення цінності, ринкова влада новаторів порівняно з власниками комплементарних активів та потенціал генерування доходів; ступенем присутності на ринку та новизною технології; функціональною ознакою; типом активів, залучених до бізнесу, та правами на ці активи, які продаватимуться; моделлю отримання прибутку; галузевим підходом (на прикладі меблевого ринку). Запропонована систематизація класифікацій бізнес-моделей сприятиме формуванню комплексного уявлення про них та дозволить визначити їх ефективності, зокрема, дослідження управлінських, економічних і фінансових результатів підприємств, які використовують бізнес-моделі різних видів.

5. У результаті вивчення підходів до формування державно-приватного партнерства у портах доведено, що воно має бути засноване на відповідній організаційно-правовій формі, тоді як управління для реалізації стратегії – на оптимальній організаційній структурі. У таких умовах підвищуються ризики національної та економічної безпеки, що потребує подальших досліджень у даному напрямі, усвідомлення нових підходів до розвитку партнерств у ситуації загрози рейдерства та шкоди національним інтересам у рамках діючої бізнес-моделі.

6. Результати дослідження найбільш відомих і використовуваних міжнародних стандартів і практик, українських норм управління ризиками дозволили виявити ключові відмінності у структурі елементів процесу ризик-менеджменту. Головна відмінність стандартів, розроблених за функціональною ознакою, полягає в тому, що вони орієнтуються в першу чергу на галузеве бачення проблем, пов'язаних із ризиками, не деталізуються методологія, інструменти та процеси управління ризиками. Уточнено підходи до визначення місця управління ризиками в системі управління підприємством та співвідношення з його бізнес-моделлю. Результати дослідження можуть бути застосовані для розробки галузевих стандартів і норм управління ризиками.

7. Шляхом виявлення позитивних і негативних екстерналій формування державної морської політики ідентифіковано ризики політики розвитку потенціалу морських портів, які розподілено та пронумеровано за трьома рівнями;

встановлено можливі наслідки їх реалізації; розроблено індикатори оцінювання ризикового навантаження; запропоновано методи управління ризиками.

8. За підсумками синтезу та порівняння існуючих методичних підходів до оцінки фінансових ризиків запропоновано програмний продукт щодо урахування ризиків бізнес-моделі для запобігання сукупному ризику банкрутства морського порту. Якісну оцінку структуровано за фінансовими операціями з визначенням імовірності банкрутства. Розроблено форму візуалізації результатів за допомогою спектр-бального методу за фінансовими показниками і показниками ймовірності банкрутства моделей Ліса, Спрінгейта, Конана і Голдера. Урахування ризиків бізнес-моделі відбувається за 16 показниками груп фінансової стійкості, платоспроможності, ділової активності, оцінки структури балансу, рентабельності. Якісна оцінка ризиків – це експертний аналіз рівня ризику за: операціями використання кредитів; обсягом власного оборотного капіталу; ліквідністю активів; рентабельністю; дебіторською заборгованістю; обсягом фінансових вкладень підприємства; імовірністю банкрутства. Кількісна оцінка візуалізує результати за допомогою спектр-бального методу.

9. Запропоновано програмний продукт, який може бути використаний як для морського порту, так і для морської портової галузі. Сформульовано рекомендації щодо побудови та інтерпретації карти ризиків, розроблено кількісну шкалу оцінювання ризиків для морських портів. Ризики розподілено в осередках карти ризиків відповідно до очікуваного збитку від реалізації та ймовірності настання кожного ризику. Карта ризиків ділиться на кілька областей таким чином, що ризики, зазначені в одній області, є однаково небезпечними для порту. Це дозволяє коригувати державну морську політику та стратегію управління морськими портами «зверху вниз», досягати цільового зменшення ризикового навантаження.

10. За результатом визначення адекватної міждисциплінарної аналогії разом із традиційним підходом до встановлення доданої вартості запропоновано методичні положення щодо її виміру через спільну цінність, у тому числі через експортно-імпортний транзитний потенціал; доведено, що додана вартість, як показник участі у процесі створення продукту чи послуги в експортно-імпортній діяльності, розглядається міжнародними торгово-економічними організаціями з різних методологічних позицій з метою її врахування за джерелом походження чи привласнення.

11. Шляхом інформаційного пошуку, систематизації, узагальнення ретроспективної фактології та актуальних чинників діяльності морської портової галузі встановлено, що на її розвиток впливають такі групи чинників: Група 1. Інфраструктурні чинники: оновленість інфраструктури порту; берегова інфраструктура морських вокзалів; екологічна і фізична безпека; зручність досягнення порту відправлення круїзного судна. Група 2. Управлінські чинники: дієвість механізмів управління; рівень автоматизації та ефективні комунікаційні технології; координація роботи різних видів транспорту; ефективність діяльності портових служб. Група 3. Маркетингові чинники: тарифна політика (розмір тарифів, кількість портових зборів, гнучкість цінової політики); конкуренція в портах. Група

4. Сервісні чинники: привабливість логістичних умов; розвиток міжнародного туризму; розвиток морського дозвілля; розвиток торговельного мореплавства, суднобудівництва, судноремонту, приладобудування в порту; спрощення процедур оформлення заходу в порт. Групування може бути використане для операційної реалізації державної морської політики за цілями сталого розвитку.

12. Обґрунтовано, що при визначенні онтологічного базису формування державної морської політики доцільним є використання неінституційного інструментарію дослідження процесів побудови бізнес-моделей, заснованого на концепті «створення спільної цінності» й синтезі базових положень теорій трудової вартості та граничної корисності.

13. Сформульовано авторське визначення категорії «спільна цінність» як реалізації бізнес-моделей розвитку морських портів, що забезпечує підвищення якості ідентифікації взаємозв'язків стейкхолдерів шляхом декомпозиції доданої вартості на економічну, екологічну та соціальну складові.

14. Запропонований підхід до моніторингу відповідності реалізації бізнес-моделі морського порту цілям сталого розвитку щодо створення стійкої інфраструктури, сприяння інклюзивній, стабільній індустріалізації та інноваціям має здійснюватися через досягнення таких цілей і показників: частка сільського населення, яке живе в межах 2 км від всесезонної дороги; обсяг пасажирських та вантажних перевезень за видами транспорту; виробнича додана вартість у відсотках від ВВП на душу населення; виробнича зайнятість у відсотках від загальної зайнятості; відсоток середньої та високотехнологічної промислової доданої вартості в загальній доданій вартості; відсоток населення, охопленого технологією.

15. За результатами фундаментального аналізу, структурного моделювання та синтезу підходів до розробки бізнес-моделей бізнес-модель морського порту представлено як механізм генерації спільної цінності для всіх стейкхолдерів, яку розглянуто шляхом оптимізації логічно завершеної сукупності економічних відносин у рамках моделювання розробки та реалізації бізнес-моделі.

16. На основі синтезу базових положень теорій стейкхолдерів, трудової вартості та граничної корисності обґрунтовано, що максимізація створення спільної цінності у процесі реалізації бізнес-моделей сталого розвитку морських портів України стає можливою шляхом ієрархізації теоретико-методологічних концептів, методичних, інструментальних й організаційних підходів до формування державної морської політики у формі цілісної наукової концепції.

17. Отримані залежності, вдосконалені методи, сформульовані визначення та вимоги до методичних положень до формування державної морської політики на основі реалізації дієвих бізнес-моделей сталого розвитку морських портів України визначають теоретичну і наукову новизну дисертаційного дослідження. Отримані результати, виявлені недоліки, а також розроблені рекомендації стосовно формування інструментарію реалізації дієвих бізнес-моделей сталого розвитку морських портів у складають прикладний аспект наукової новизни виконаної роботи.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії

1. Ненно І. М. Створення дієвих бізнес-моделей розвитку морських портів: макроролітичні та мікроекономічні аспекти: монографія. Одеса: ОНУ ім. І. І. Мечникова, 2017. 474 с. (27,5 ум.-друк. арк.).
2. Ненно І. М. Управління ризиками морського порту. *Актуальні проблеми економіки і менеджменту: теорія, інновації та сучасна практика*: монографія. Книга четверта / за наук. ред. д-ра екон. наук. Е. А. Кузнецова. Херсон: Гринь Д. С., 2016. Розділ 7. С. 276–322 (38,36 ум.-друк. арк.). *Особистий внесок: сформована система елементів побудови системи управління ризиками морського порту* (1,7 ум.-друк. арк.).
3. Ненно І. М. Формування інноваційної культури суспільства. *Інноваційна економіка: теоретичні та практичні аспекти*: монографія / Масленніков Є. І., Кузнецов Е. А., Сафонов Ю. М. та ін. / за наук. ред. д-ра екон. наук Є. І. Масленнікова. Херсон: Гринь Д. С., 2016. Вип. 1. Розділ 11. С. 283–316 (49,64 ум.-друк. арк.). *Особистий внесок: досліджено теоретичні аспекти формування напрямків інноваційного розвитку національної економіки* (1,48 ум.-друк. арк.).
4. Ненно І. М. Галузеві особливості підвищення конкурентоспроможності морських торговельних портів в умовах транснаціоналізації. *Трансформаційні процеси в економіці: конкурентоспроможність та інституційна база управління на різних рівнях ієрархії*: монографія / за наук. ред. д-ра екон. наук В. С. Ніценка. Одеса: ТОВ «Лерадрук», 2016. Розділ 11. С. 155–209 (31,7 ум.-друк. арк.). *Особистий внесок: визначено джерела формування міжнародної конкурентоспроможності морських портів* (2,88 ум.-друк. арк.).
5. Ненно І. М. Оцінювання фінансово-економічної діяльності страхових компаній: адаптивність зарубіжного та вітчизняного досвіду: монографія / за ред. канд. екон. наук І. М. Ненно. Одеса: Астропринт, 2015. Розділ 1. С. 8–133 (7,6 ум.-друк. арк.). *Особистий внесок: досліджено прикладні аспекти втілення страхування для реалізації системного ризик-менеджменту на підприємстві* (4,81 ум.-друк. арк.).
6. Ненно І. М. Мониторинг и оптимизация рискованной нагрузки делового предприятия. *Актуальные проблемы экономики и менеджмента: теория, инновации и современная практика*: монография. Книга вторая / Под науч. ред. д-ра екон. наук Е. А. Кузнецова. Херсон: Гринь Д. С., 2014. Розділ 10. С. 262–314 (29,18 ум.-друк. арк.). *Особистий внесок: визначено джерела формування міжнародної конкурентоспроможності морських портів* (3,88 ум.-друк. арк.).

Статті у наукових фахових виданнях України

7. Ненно І. М. Практика організації портової адміністрації в Нідерландах: уроки для України. *Збірник наукових праць Донецького державного університету управління «Проблеми та перспективи забезпечення стабільного соціально-економічного розвитку»*. Серія “Економіка”. Маріуполь: ДонДУУ. 2017. Т. XVIII, вип. 303. С. 159–168 (0,52 ум.-друк. арк.)

8. Ненно І. М. Вплив форми власності морського торговельного порту на реалізацію його бізнес-моделі. *Вісник Східноукраїнського університету імені Володимира Даля*. 2017. № 6 (236). С. 169–174 (0,56 ум.-друк. арк.).

9. Ненно І. М. Реалізація концепції управління ризиками морського торговельного порту. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*: зб. наук. пр. Одеса: ОНМУ, 2016. № 1 (54). С. 68–89 (0,72 ум.-друк. арк.).

10. Ненно І. М. Компонентний склад інтегрованого ризик-менеджменту на рівні підприємства (на прикладі морських торговельних портів України). *Вісник Донбаської державної машинобудівної академії*. 2016. № 1 (37). С. 147–152 (0,38 ум.-друк. арк.).

11. Ненно І. М. Зменшення інтегрального ризику банкрутства за рахунок використання переваг ризик-менеджменту. *Вісник НУ «Львівська політехніка»: зб. наук. пр. Серія: Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*. 2016. № 851. С. 27–35 (0,72 ум.-друк. арк.).

12. Ненно І. М. Щодо форм візуалізації бізнес-моделей. *Вісник Донбаської державної машинобудівної академії*. 2016. № 3 (39). С. 137–142 (0,28 ум.-друк. арк.).

13. Ненно І. М. Комплементарні активи як базис формування бізнес-моделей підприємств. *Причорноморські економічні студії*. 2016. №12-1. С.175–181 (0,73 ум.-друк. арк.).

Статті у наукових періодичних виданнях інших держав та наукових фахових виданнях України, включених до міжнародних наукометричних баз

14. Ненно І. М. Багатомірна інновація як базис формування бізнес-моделей підприємств. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини*¹. 2017. Випуск 11, ч.2. С.111–117 (0,71 ум.-друк. арк.).

15. Nitsenko, V., **Nyenko, I.**, Kryukova, I., Kalyna, T., Plotnikova, M. Business model for a sea commercial port as a way to reach sustainable development goals. *Journal of Security and Sustainability Issues*². 2017. September. Vol. 7. № 1. P. 155–166 (0,86 ум.-друк. арк.). *Особистий внесок: запропоновано інструмент моніторингу бізнес-моделі відповідно до цілей сталого розвитку* (0,5 ум.-друк. арк.).

16. Григор'єв Г. С., **Ненно І. М.** Розвиток інтеграційних процесів у національному макроекономічному середовищі. *Вісник ОНУ. Серія «Економіка»*³. 2017. Том 21. Вип. 5 (58). С. 7–75 (0,88 ум.-друк. арк.). *Особистий внесок: встановлено сутність інтеграційних процесів ієрархізації на макроекономічному рівні* (0,2 ум.-друк. арк.).

17. Григор'єв Г. С., **Ненно І. М.** Транспарентність у національному макроекономічному середовищі. *Вісник ОНУ. Серія «Економіка»*³. 2017. Том 22. Вип. 6 (59). С. 40–43 (0,52 ум.-друк. арк.). *Особистий внесок: досліджено критерії*

¹ Входить до міжнародної наукометричної бази *Index Copernicus*

² Входить до міжнародної наукометричної бази *Scopus*

³ Входить до міжнародної наукометричної бази *Index Copernicus*

оцінки прозорості бізнесу в системі державного регулювання (0,2 ум.-друк. арк.). [Журнал індексується і реферується в зарубіжній базі даних *Index Copernicus*].

18. Ненно І. М. Систематизація наукових підходів до класифікації бізнес-моделей підприємств. *Вісник соціально-економічних досліджень: зб. наук. пр.*⁴ Одеса: ОНЕУ, 2016. С. 34–39 (1,02 ум.-друк. арк.).

19. Ненно І. М. Декомпозиція фінансово-економічних показників при оцінці вірогідності реалізації ризику банкрутства (на прикладі морських торговельних портів України). *Технологический аудит и резервы производства*⁵. 2016. № 2/6 (28). С. 37–41 (0,65 ум.-друк. арк.).

20. Ненно І. М. Бізнес-модель розвитку морського торговельного порту. *Вісник ОНУ. Серія «Економіка»*³. 2016. Том 21. Вип. 7-2 (49). С. 70–75. (0,49 ум.-друк. арк.).

21. Ненно І. М. Управління ризиками сучасного підприємства: категоріально-понятійний аспект. *Технологический аудит и резервы производства*⁶. 2016. №3/1 (29). С. 4–8 (0,63 ум.-друк. арк.).

22. Ненно І. М. Структурний аналіз бізнес-моделі морського торговельного порту на прикладі СМТП «Октябрьск». *Економіст*⁷. 2016. №9. С. 4–10 (0,75 ум.-друк. арк.).

23. Ненно І. М. Динамічний та порівняльний аналіз бізнес-моделей морських торговельних портів. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини»*⁸. 2016. Вип. 10, ч. 2, С. 33–39 (0,66 ум.-друк. арк.).

24. Nyenno I. Indicators and Metrics of the Sea Ports' Enterprise Risk Management. *Економіка: реалії часу*⁹. 2015. № 4 (20). С. 142–147 (0,79 ум.-друк. арк.).

25. Ненно І. М. Методологія інтегрованого риск-менеджмента в морських портах. *Економіст*⁷. 2015. №9. С. 19–24 (0,86 ум.-друк. арк.).

26. Ненно І. М. Порівняльний огляд стандартів, практик та норм управління ризиками в Україні і за кордоном. *Вісник соціально-економічних досліджень: зб. наук. пр.*¹⁰ Одеса: ОНЕУ. 2015. Вип. 3 (58). С. 151–166 (0,88 ум.-друк. арк.).

27. Ненно І. М. Засади формування та управління державно-приватним партнерством у портах. *Економіка: реалії часу*⁹. 2015. № 2 (18). С. 256–262 (0,71 ум.-друк. арк.).

28. Ненно І. М., Радованова К. В. Концепція синтезу моделей поширення нововведень на макро- і мікрорівнях економіки страховика. *Вісник соціально-економічних досліджень Одеського державного економічного університету*. 2011.

⁴ Входить до міжнародних наукометричних баз *Index Copernicus, Ulrich's Periodicals Directory, RePEc*

⁵ Входить до міжнародних наукометричних баз *Ulrich's Periodicals Director, DRIVER, BASE, Index Copernicus, РИИЦ, ResearchBib, DOAJ, WorldCat, EBSCO, Directory Indexing of International Research Journals, DRJI, OAJI, Sherpa/Romeo, Open Access Articles*

⁶ Входить до міжнародних наукометричних баз *Ulrich's Periodicals Director, DRIVER, BASE, Index Copernicus, РИИЦ, ResearchBib, DOAJ, WorldCat, EBSCO, Directory Indexing of International Research Journals, DRJI, OAJI, Sherpa/Romeo, Open Access Articles*

⁷ Входить до міжнародної наукометричної бази *RePEc*

⁸ Входить до міжнародної наукометричної бази *Index Copernicus*

⁹ Входить до міжнародних наукометричних баз *EBSCO Publishing; Index Copernicus; Ulrich's Periodicals Directory*

¹⁰ Входить до міжнародних наукометричних баз *Index Copernicus, Ulrich's Periodicals Directory, RePEc*

Вип. 3 (43). С. 197–203 (0,95 ум.-друк. арк.). *Особистий внесок: сформовано інформаційно-аналітичну систему стратегічного дослідження результатів діяльності промислових підприємств (0,5 ум.-друк. арк.).*

Опубліковані праці апробаційного характеру

29. Ненно І. М. Формування державної морської політики на основі створення дієвих бізнес-моделей розвитку портів. *Матеріали 72-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників економіко-правового факультету* (м. Одеса, 29 листопада – 1 грудня 2017 року). Одеса: Фенікс, 2017. С. 160–163 (0,14 ум.-друк. арк.).

30. Ненно І. М. Індикатори та виміри інтегрованого ризик-менеджменту в морських портах. *Ресурсний потенціал регіонів України: стан та напрями розвитку: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Львів, 29-30 січня 2016 року): у 2-х ч. / ГО «Львівська економічна фундація». Львів: ЛЕФ, 2016. Ч. 1. С. 88–90 (0,2 ум.-друк. арк.).

31. Ненно І. М. Візуалізація бізнес-моделі підприємства: особливості використання ерцгам. *Матеріали 71-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу та наукових працівників ОНУ імені І. І. Мечникова* (м. Одеса, 23–25 листопада 2016 р.) Одеса: Астропринт, 2016. С. 203–206 (0,09 ум.-друк. арк.).

32. Ненно І. М. Структура бізнес-моделі морського торговельного порту. *Проблеми екологічної безпеки і розвитку народохозяйственного комплексу: матеріали X-ої Міжнародної науково-практичної конференції*. (г. Одесса, 10 октября 2016г.) Одесса: ПАССАЖ, 2016. С. 126–130 (0,19 ум.-друк. арк.).

33. Rudinska O.V., **Nyenko I.M.** Conditions and methods of investment to local real estate under Ukrainian Eurointegration. *XXV Międzynarodową Konferencję PFSRM i Śląskiego Stowarzyszenia Rzecznawców Majątkowych „Szeroki Świat nieruchomości: globalny rynek finansowania i inwestowania”* (Katowice, 17-18 marca 2016 r.). URL: https://docs.google.com/presentation/d/1oY_HfGy7MFbe0hPyZseARPUDMBSRVIKL8ZDP9Q2zFmk/edit#slide=id.p3 *Особистий внесок: сформовано підхід до підвищення привабливості інвестиційних об'єктів на глобальному ринку фінансування в умовах євроінтеграції України (0,2 ум.-друк. арк.).*

34. Ненно І. М. Запобігання сукупному ризику банкрутства морського порту. *Матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції “Сучасні технології управління підприємством та можливості використання інформаційних систем: стан, проблеми, перспективи”* (м. Одеса, 28–29 березня 2015 р.). С. 169–172 (0,18 ум.-друк. арк.).

35. Ненно І. М. Механізм формування державно-приватного партнерства у портах. *Матеріали 70-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу та наукових працівників ОНУ імені І. І. Мечникова*. (м. Одеса, 25-27 листопада 2015р.) Одеса: ОНУ ім. І. І. Мечникова, Астропринт, 2015. С. 247–249 (0,13 ум.-друк. арк.).

36. Ненно І. М. Співвідношення транснаціоналізації та індустріалізації: вплив на фінансові показники. *Матеріали 69-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу та наукових працівників ОНУ імені І. І. Мечникова*. (м. Одеса, 26-28 листопада 2014р.) Одеса: ОНУ ім. І. І. Мечникова, Астропринт, 2014. С. 226–230. (0,15 ум.-друк. арк.).

Інші видання:

37. Ненно І. М. Менеджмент страхових компаній: [навч. посіб. з грифом МОН України для студ. вищих навч. закл.]. Одеса: ОНЕУ; Атлант, 2014. 289 с. (12 ум.-друк. арк.).

АНОТАЦІЯ

Ненно І.М. Формування державної морської політики України в розрізі створення дієвих бізнес-моделей розвитку портів. –На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальностями 08.00.03 – економіка та управління національним господарством; 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Донбаська державна машинобудівна академія Міністерства освіти і науки України, Краматорськ, 2018.

Дисертаційна робота присвячена розробці та обґрунтуванню теоретико-методологічних і науково-практичних підходів до формування державної морської політики на основі реалізації дієвих бізнес-моделей сталого розвитку морських портів України з метою максимізації створення спільної цінності на макро- та мікрорівнях економіки. Надано перелік факторів, що сприятимуть ефективності державної морської політики, та чинників розвитку морської портової галузі. Розкрито сутність дефініції «бізнес-модель» як механізму створення та зберігання доданої вартості підприємства. Уточнено підходи до визначення місця управління ризиками в системі управління підприємством та співвідношення з його бізнес-моделлю. Запропоновано програмний продукт для урахування ризиків бізнес-моделі з метою запобігання сукупному ризику банкрутства морського порту. Розроблено форму візуалізації результатів за допомогою спектр-бального методу за фінансовими показниками і показниками ймовірності банкрутства моделей Ліса, Спрінгейта, Конана і Голдера. Облік ризиків бізнес-моделі здійснюється по шістнадцяти показниками груп фінансової стійкості, платоспроможності, ділової активності, оцінки структури балансу, рентабельності. Запропоновано програмний продукт для побудови карти ризиків, який може бути використаний як для морського порту, так і для морської портової галузі. Сформульовано методичні положення щодо виміру доданої вартості через спільну цінність, у тому числі через експортно-імпортний транзитний потенціал. Запропоновано підхід до моніторингу відповідності реалізації бізнес-моделі морського порту цілям сталого розвитку. Бізнес-модель морського порту представлено як механізм генерації спільної цінності для всіх стейкхолдерів, яку розглянуто через оптимізацію логічно завершеної сукупності економічних відносин в рамках моделювання розробки та

реалізації бізнес-моделі. Розроблено методологічний підхід до ієрархізації теоретико-методологічних концептів, методичних, інструментальних й організаційних підходів до формування державної морської політики.

Ключові слова: сталий розвиток, національна економіка, державна морська політика, морський порт, бізнес-модель, ризик-менеджмент, спільна цінність.

АННОТАЦІЯ

Ненно И.М. Формирование государственной морской политики Украины в разрезе создания действенных бизнес-моделей развития портов. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальностям 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством; 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Донбасская государственная машиностроительная академия Министерства образования и науки Украины, Краматорск, 2018.

Диссертационная работа посвящена разработке и обоснованию теоретико-методологических и научно-практических подходов к формированию государственной морской политики путем реализации действенных бизнес-моделей устойчивого развития морских портов Украины с целью максимизации создания совместной ценности на макро- и микроуровнях экономики. Определен перечень факторов, способствующих эффективности государственной морской политики в развитии морской портовой отрасли. Раскрыта сущность дефиниции «бизнес-модель» как механизма создания и сохранения добавленной стоимости предприятия. Уточнены подходы к определению места управления рисками в системе менеджмента порта и их соотношения с бизнес-моделью. Разработан программный продукт для построения карты рисков, который может быть использован как для морского порта, так и для морской портовой отрасли. Усовершенствовано представление об участии морских портов в глобальных цепочках добавленной стоимости путем создания в портах экспортно-производственных зон в виде свободных экономических зон, научных парков, технополисов в близлежащих ареалах. Предложен программный продукт для учета рисков бизнес-модели с целью предотвращения совокупного риска банкротства морского порта. Разработана форма визуализации результатов с помощью спектр-балльного метода по финансовым показателям и показателям вероятности банкротства моделей Лиса, Спрингейта, Конана и Голдера. Учет рисков бизнес-модели осуществляется по шестнадцати показателям групп финансовой устойчивости, платежеспособности, деловой активности, оценки структуры баланса, рентабельности. Выполнены структурированная оценка бизнес-моделей морских портов Украины и анализ их рисков в динамическом и сравнительном аспектах за 2012-2016 гг. Сформулированы методические положения по измерению добавленной стоимости через совместную ценность, в том числе через экспортно-импортный транзитный потенциал. Предложен подход к мониторингу соответствия реализации бизнес-модели морского порта целям устойчивого развития. Бизнес-модель морского порта представлена как механизм генерации

совместной ценности для всех стейкхолдеров, которую можно рассматривать через оптимизацию логически завершенной совокупности экономических отношений в рамках моделирования разработки и реализации бизнес-модели. Разработан методологический подход к иерархизации теоретико-методологических концептов, методических, инструментальных и организационных подходов к формированию государственной морской политики. Составлена линейная многофакторная регрессия, которая по значению полученного коэффициента детерминации объясняет 99,61% от всей дисперсии ее результирующего показателя – добавленной стоимости услуг морского порта.

Ключевые слова: устойчивое развитие, национальная экономика, государственная морская политика, морской порт, бизнес-модель, риск-менеджмент, совместная ценность.

ANNOTATION

Nyenko I.M. Formation of state marine policy of Ukraine in the context of creating effective business-models of port development. – Qualification scientific work retaining manuscript copyright.

The thesis for obtaining the Doctor Degree in Economics, special field 08.00.03 – National Economy and State Economic Regulation; special field 08.00.04. – Economics and Management of the Enterprise upon the kings of economic activities. – Donbass State Engineering Academy of Ministry of Education and Science of Ukraine, Kramatorsk, 2018.

The dissertation is devoted to the development and substantiation of theoretical-methodological and scientific-practical approaches to the formation of the state maritime policy on the basis of the implementation of effective business-models of sustainable development of sea ports of Ukraine in order to maximize the creation of joint value at the macro and micro levels of the economy. It has been determined that internationalization should take place through partnerships, corporatization, cross-ownership, financial and operational participation, and other forms of cooperation; formation of strategic plans as a catalyst for promising changes with the establishment of funding sources and key performance indicators; management of the organizational structure of the port according to the strategy within the framework of the system-functional approach to management; creating business models of ports as a guarantee of sustainable development and increasing added value.

The list of factors contributing to the efficiency of the state maritime policy and factors of the development of the maritime industry were defined and separated to four groups. Group 1 (infrastructural factors): renewal of port infrastructure; coastal infrastructure of sea stations; ecological and physical safety; convenience of reaching the port of departure of a cruise ship; group 2 (management factors): the effectiveness of management mechanisms; level of automation and effective communication technologies; coordination of various types of transport; efficiency of port services; group 3 (marketing factors): tariff policy (size of tariffs, number of port fees, flexibility of price policy); competition in the ports; group 4 (service factors): attractiveness of logistic conditions; development of international tourism; development of sea leisure; development of merchant shipping, shipbuilding, ship repair, instrument making in the port; simplification of procedures for processing an entry into a port.

The study of constructive and descriptive interpretations of "business model" definition lead to a conclusion that a business model is a mechanism for creating and storing the added value of an enterprise, which requires the adoption of strategic decisions in the following areas: the choice of the consumer segment; formation of a price offer; choice of distribution channels; relations with consumers; generation of income flows; key resources; key activity; key partnerships according to the EQA (European Quality Award) structure of the European Model for Business Excellence (EFQM Excellence Model) for Total Quality Management Ports.

The expediency of forming a non-institutional methodological structure of research in the public sector has been proved by including theories of marginal utility, public sector and labour costs.

The approaches to determining the place of risk management in the enterprise management system and the relation with its business model are specified. A software product is proposed to take into account the risks of a business model to prevent the aggregate risk of bankruptcy of a seaport. It employs quantitative risk measurement indicators, in particular indicators of expected value, standard deviation and covariance, net present value at risk. A qualitative estimation is structured in financial transactions with the determination of the probability of bankruptcy. The visualization form of the results with the help of the spectrum-ball method on financial indices and indicators of the probability of bankruptcy models of Lis, Springate, Conan and Golder is developed. The business-model is based on sixteen indicators of financial stability, solvency, business activity, balance sheet estimation and profitability. The software product for building a risk map was proposed, this can be used for both the seaport and seaport industry. The methodological provisions on measuring the value added are formulated through the joint value, including export-import transit potential. value added as a participation rate in the process of creation. The author's definition of the category "joint value" as the implementation result of business models of sea ports development is formulated, which provides an improvement in the quality of identification of interconnection of stakeholders through the decomposition of added value on the economic, environmental and social components.

The proposed approach to monitoring the conformity of the implementation of the seaport business model to the goals of sustainable development. The port-state business-model presented as a mechanism for generating joint value for all stakeholders can be considered through optimization of the logically complete set of economic relations between them within the framework of modelling the development and implementation of the business model. The concept of hierarchy of theoretical and methodological concepts, methodical, instrumental and organizational approaches to the formation of state maritime policy has been developed.

The joint value is considered both as a category of macro- and micro- level, which are combined with a multivariate regression model performed on the basis of statistical analysis and data processing system Statistica 8.0.

Keywords: *sustainable development, national economy, state marine policy, seaport, business-model, risk management, joint value.*

Підписано до друку 29.05.2018. Формат 60x84/16. Ум. друк. арк. 1,9.
Обл.-вид. 1,9. Друк лазерний. Зам. № 899. Накл. 100 пр.

Видавець і виготівник
Донбаська державна машинобудівна академія
84313, м. Краматорськ, вул. Академічна, 72.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи
ДК № 1633 від 24.12.2003