УДК 658.152: 656.615
JEL E22, L90, O31
DOI 10.31375/2226-1915-2019-4-74-91

УДК 658.152: 656.615
JEL E22, L90, O31
DOI 10.31375/2226-1915-2019-4-74-91

Ю.О. Наврозова
к.е.н., доцент, доцент кафедри
«Підприємництво та туризм»

E-mail: Yuliana_docent@hotmail.com
ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0002-6106-2825>

А.С. Усатенко
магістр за спеціальністю «Підприємництво,
торгівля і біржова діяльність»
E-mail: usatenko1396@gmail.com

Т.В. Нікола
магістр за спеціальністю «Підприємництво,
торгівля і біржова діяльність»
E-mail: tanyanikola1996@gmail.com

Одеський національний
морський університет, Одеса, Україна

ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНА АКТИВНІСТЬ МОРСЬКИХ ПОРТОВИХ ОПЕРАТОРІВ

Анотація. З метою оцінки інвестиційно-інноваційної активності українських портів у статті проаналізована динаміка та структура капітальних інвестицій ДП «АМПУ», порту Констанца як лідера Чорноморсько-Азовського регіону, оцінений рівень достатності й ефективності інновацій на ДП «АМПУ».

У 2018 р. ДП «АМПУ» інвестувало в розвиток портової інфраструктури 1415,8 млн. грн., що вище значення 2014 р. в 1,5 рази. Суттєво більшу вагу складають витрати на модернізацію, капітальний ремонт – 77,5 %, що висуває їх на перше місце. Серед українських портів лідером за розміром капітальних інвестицій є порт Южний, який планував інвестувати у 2019 році 517,5 млн. грн.

За абсолютним значенням капітальних інвестицій безперечним лідером Чорноморсько-Азовського басейну у 2018 році є порт Новоросійськ з показником 98,8 млн. дол. За відносним значенням інвестицій до доходу лідером виявився український порт Південний з кращим співвідношенням 0,41, що позитивно характеризує інвестиційну активність.

Аналіз рівня достатності й ефективності інновацій на підприємстві запропоновано проводити на основі розрахунків питомих витрат на інновації на одного робітника та частки витрат на інновації відносно обсягу інвестицій. У 2017-2018 рр. відбулося суттєве зниження частки витрат на інновації, внаслідок чого вона склала 4,9 %, що свідчить про повільний інноваційний шлях розвитку українських портів.

Ключові слова: капітальні інвестиції, чистий прибуток, витрати на інновації, морський порт.

Ю.А. Наврозова
к.э.н., доцент, доцент кафедры
«Предпринимательство и туризм»

А.С. Усатенко
магистр по специальности
«Предпринимательство, торговля
и биржевая деятельность»

Т.В. Никола
магистр по специальности
«Предпринимательство, торговля
и биржевая деятельность»

Одесский национальный
морской университет, Одесса, Украина

ИННОВАЦИОННО-ИНВЕСТИЦИОННАЯ АКТИВНОСТЬ МОРСКИХ ПОРТОВЫХ ОПЕРАТОРОВ

Аннотация. С целью оценки инвестиционно-инновационной активности украинских портов в статье проанализирована динамика и структура капитальных инвестиций ГП «АМПУ», порта Констанца как лидера Черноморско-Азовского региона, оценен уровень достаточности и эффективности инноваций на предприятии ГП «АМПУ».

В 2018 г. ГП «АМПУ» инвестировало в развитие портовой инфраструктуры 1415,8 млн. грн., что выше значения 2014 года в 1,5 раза. Существенно больший вес составляют расходы на модернизацию, капитальный ремонт – 77,5 %, что определяет их первое место. Среди украинских портов лидером по размеру капитальных инвестиций является порт Пивденный, который запланировал инвестировать в 2019 году 517,5 млн. грн.

По абсолютному значению капитальных инвестиций бесспорным лидером Черноморско-Азовского бассейна в 2018 году является порт Новоросийск с показателем 98,8 млн. дол. По показателю отношения инвестиций к доходу лидером оказался украинский порт Пивденный с лучшим соотношением 0,41, что положительно характеризует инвестиционную активность.

Анализ уровня достаточности и эффективности инноваций на предприятии предложено проводить на основе расчетов удельных затрат на инновации на одного работника и доли расходов на инновации относительно объема инвестиций. В 2017-2018 гг. произошло существенное снижение доли расходов на инновации, в результате чего она составила 4,9 %, что свидетельствует о медленном инновационном пути развития украинских портов.

Ключевые слова: капитальные инвестиции, чистая прибыль, расходы на инновации, морской порт.

UDC 658.152: 656.615

JEL E22, L90, O31

DOI 10.31375/2226-1915-2019-4-74-91

Yu. Navrozova

*PhD in Economics, Associate professor,
Department «Entrepreneurship & tourism»,
E-mail: yuliana_docent@hotmail.com
ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0002-6106-2825>*

A. Usatenko

*Master in Entrepreneurship, trade and exchange activity
E-mail: usatenko1396@gmail.com*

T. Nikola

*Master in Entrepreneurship, trade and exchange activity
E-mail: tanyanikola1996@gmail.com*

Odessa National Maritime University, Odesa, Ukraine

INNOVATION AND INVESTMENT ACTIVITY OF MARINE PORT OPERATORS

Abstract. According to the World Economic Forum on the Quality of Port Infrastructure, in 2017 Ukraine scored only 3,5 points out of 7 possible, despite the fact that in 2012 this indicator was 4,0 points. One of the directions, according to the Development Strategy of Ukraine's seaports for the period up to 2038, is the seaports innovative activities through the use of the latest technologies, the implementation of resource-saving measures, and the reduction of negative environmental impacts.

In order to assess the investment and innovation activity of Ukrainian ports, the paper analyzes the dynamics and structure of capital investments of SE «AMPU», the port of Constanza as the leading port of the Black Sea-Azov region, the estimated level of sufficiency and effectiveness of innovations at the SE «AMPU».

In 2018, the SE «AMPU» invested UAN 1415,8 million in the development of port infrastructure. UAH, which is 1,5 times higher than the 2014 value, but 12 % lower than the 2017 level. Significantly greater weight is the cost of modernization, overhaul – 77,5 %, which determines their first place.

Among the Ukrainian ports, the leader in capital investments is the Port Pivdennyi, which planned to invest UAN 517,5 million in 2019. By a large margin in second place Mariupol port with UAH 88 million capital investment.

By absolute capital investments, the undisputed leader of the Black Sea-Azov basin in 2018 is the sea port Novorossiysk with an indicator of USD 98.8 millions. In terms of the ratio of investment to income, the leader was the Ukrainian port Pivdennyi with the best ratio of 0.41, which positively characterizes investment activity.

In 2014, the investment in the port of Constanta amounted to 95 % of the income, and in 2015 it exaggerated. This is due to grant financing from the European Regional Development Fund, which made 90,5 % of investments, or EUR 74,56 million. This is a common practice for European ports, and more than an exception for Ukrainian ports.

The analysis of the level of innovations sufficiency and effectiveness at the enterprise is proposed to be carried out on the basis of calculations of unit costs for innovations per worker and a share of expenses for innovations relative to the volume of investments. In 2017-2018 there was a significant decrease, with the result that this share was 4,9 %, which is a very low value. This fact indicates a slow innovative way of their development, which, obviously, determines a lower investment efficiency, requires urgent measures. The analysis of innovation activity is complicated due to the need to maintain separate statistics on innovation expenditures, including by types, directions, volumes.

Keywords: capital investment, net profit, innovation costs, seaports.

Постановка проблеми. Збалансований стрімкий розвиток та ефективне використання портових потужностей повинен забезпечуватись на інноваційній основі. За оцінкою Світового економічного форуму

щодо якості портової інфраструктури Україна у 2017 році набрала лише 3,5 бали з 7 можливих, при тому, що у 2012 році цей показник становив 4,0 бали (рис. 1) [1].

Рис. 1. Якість портової інфраструктури України за оцінкою Світового банку

Джерело: побудовано за [1]

Таким чином, українська портова інфраструктура оцінюється суб'єктами господарювання як більш, ніж середня. При цьому, позиції основних конкурентів України в Чорноморсько-Азовському басейні за цим рейтингом також характеризуються як середні, але є вищими (рис. 2).

Для порівняння якості портової інфраструктури Туреччини у

2016-2017 рр. зберігалася на рівні 4,5 балів.

Одним з напрямків згідно до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року визначено провадження морськими портами інноваційної діяльності шляхом застосування новітніх технологій, здійснення заходів з ресурсозбереження, зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище (green port) [2].

Рис. 2. Рейтинг країн Чорноморсько-Азовського басейну за якістю портової інфраструктури у 2017 р.

Джерело: побудовано за [1]

Огляд останніх досліджень та публікацій. Питанням інноваційних технологій, інноваційного потенціалу та інноваційних стратегій морських портів присвячено багато вітчизняних та закордонних досліджень [3-12].

Інноваційна складова стратегії розвитку підприємства має задавати цілі інноваційній діяльності морських портових операторів, а також визначати вибір засобів їх досягнення й джерел цих засобів. Пріоритетними цілями інноваційної складової стратегії розвитку морських портових операторів повинні бути [3; 5; 6; 9-13]:

- створення і впровадження нових технологій, інноваційних продуктів і послуг;

- розробка і впровадження механізму відбору пріоритетних тем науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт;

- реалізація пілотних проектів на основі розроблених інноваційних технологій;

- забезпечення необхідних умов для тиражування інновацій;

- забезпечення фінансування інновацій як за рахунок власних коштів, так і залучення коштів зацікавлених сторонніх інвесторів;

- забезпечення інтеграції інноваційної діяльності з основними бізнес-процесами і іншими напрямками діяльності Підприємства;

- забезпечення необхідного рівня кадрового потенціалу;

- забезпечення захисту інтелектуальної власності;

- забезпечення інформаційної підтримки управління інноваційними процесами і моніторингу просування інновацій.

Інновації в ІТ, згідно з міжнародним досвідом, включають такі:

- інтегрована система електронного документообігу і обміну

даними для портового співтовариства;

- орієнтовані для Інтернету інструменти обміну даними для клієнтів;

- комплексна система планування операцій і управління операційною діяльністю порту, в т.ч.:

- система управління контейнерними майданчиками;

- система управління рухом вантажних автомобілів;

- система планування оптимального завантаження суден;

- система оперативного управління людськими і матеріальними ресурсами;

- електронна система оформлення торговельних і митних документів;

- електронна система зворотного зв'язку від клієнтів;

- інтелектуальна система управління і планування руху суден;

- інтегрована система управління інтермодальним перевезенням вантажів;

- система інтелектуального управління трафіком;

- система автоматизації тальманських послуг.

Істотний пласт інноваційних технологій, використовуваних зарубіжними портами в цілях інтенсифікації свого бізнесу припадає на технології і підходи в області управління підприємством і управління інноваційною діяльністю. Зокрема, до таких підходів відносяться:

- системне управління взаєминами з клієнтами;

- впровадження посади менеджера по ключових клієнтах;

- забезпечення системного і безперервного діалогу зі всіма клієнтами (зустрічі, конференції тощо);

- управління якістю;

- впровадження комплексної системи управління якістю для всіх зон діяльності підприємства;

- інтеграція системи менеджменту якості (СМЯ) підприємства і СМЯ клієнтів і компаній, що працюють на території порту;

- впровадження принципів якості в корпоративну культуру, прив'язка мотивації персоналу до якості виконуваних робіт;

- організація системної роботи з рацпропозиціями співробітників і заохочення таких пропозицій.

Управління персоналом, яке зорієнтовано на інновації, реалізується в таких напрямках:

- підвищення кваліфікації для всіх категорій персоналу;

- розвиток програм обміну і навчання за кордоном;

- розробка програм взаємодії з випускниками і молодими фахівцями, створення платформи;

- формування фінансового фонду для співпраці з профільним академічним співтовариством;

- розробка всебічної системи мотивації і забезпечення лояльності персоналу;

- впровадження програми планування кар'єри для молодих фахівців;

- управління демографічними ризиками персоналу;

- управління інноваційною діяльністю:

- формування цільових фінансових фондів і програм інноваційного розвитку;

- спільні програми досліджень і розробок з провідними навчальними закладами;

- формування і підтримка бізнесу-інкубатора, стартап-акселератора для молодих компаній, спрямованих на комерціалізацію наукових розробок;

- надання портових потужностей як тестовий майданчик для відробітку нових технологій;

- субсидування впровадження інноваційних технологій в практику;

- організація галузевого колегіального органу, що постійно діє, по дослідженнях і розробках;

- фінансовий менеджмент;

- розвиток систем бюджетування і управлінського обліку;

- фінансовий контролінг;

- комплексне інвестиційне планування;

- інтегрований підхід до внутрішнього контролю, внутрішнього аудиту і управління ризиками;

- створення особливих економічних зон на території порту.

За результатами проведених досліджень з 6 типів найбільш поширеними в портовій сфері є змішані інновації технологічного, управлінського, організаційного і культурного характеру з впливом на ринкові зміни (35 %) або впливом на бізнес-зміни (32 %). Це підтверджує те, що чисто технологічні інновації відбуваються не так часто (9 %) [11].

Завдання дослідження. Метою дослідження є оцінка інвестиційно-інноваційної активності українських морських портових операторів. Для цього в роботі поставлені та вирішені завдання: проаналізована динаміка та структура капітальних інвестицій ДП «АМПУ», операторів

портів Новоросійськ і Констанца як лідерів Чорноморсько-Азовського регіону, оцінений рівень достатності й ефективності інновацій на підприємстві ДП «АМПУ».

Основний матеріал дослідження. За даними Мінінфраструктури України, у першому кварталі чистий прибуток ДП «АМПУ» склав 605811 тис. гривень, що на 14,4 % менше, ніж за аналогічний період минулого року, коли чистий прибуток склав 707994 тис. гривень. Зниження прибутку обумовлене збільшенням операційних витрат, зокрема на проведення експлуатаційного днопоглиблення, яке проводилося в 1 кварталі 2019 року в портах Херсон, Ізмаїл, Маріуполь, а також на каналах.

Краще значення показника було досягнуто у 2016 р. – 3,85 млрд. грн. Чистий прибуток ДП «АМПУ» у 2018 р. склав 2,75 млрд. грн., що на 24 % нижче рівня 2017 р. (рис. 3).

Але все ж таки інвестиційна діяльність з розвитку морських портів не припиняється, але уповільнюються її темпи. У 2014 році Мінінфраструктури України було затверджено інвестиційний план ДП «АМПУ» на період 2014-2016 років на загальну суму 2300,4 млн. грн. (у 2014 році – 1235,7 млн. грн., 2015 році – 1064,7 млн. грн.). З 2013 р. спостерігалось зниження обсягів інвестицій.

У першому кварталі 2019 року АМПУ інвестувала в розвиток портової інфраструктури 229,3 млн. грн., що в 3 рази більше ніж в перші три місяці минулого року. Фактичний обсяг освоєних капітальних інвестицій ДП «АМПУ» у 2018 році становить 1415824 тис. грн., що дорівнює 50 % запланованих витрат звітного періоду (табл. 1).

Рис. 3. Динаміка чистого прибутку ДП «АМПУ», тис. грн.

Джерело: побудовано за [14-15]

Таблиця 1

Капітальні інвестиції ДП «АМПУ», тис. грн.

Номер з/п	Назва об'єкта	2014	2015	2016	2017	2018
1	Капітальне будівництво	498531	213869	212110	28711	147211
2	Придбання (виготовлення) основних засобів	25902	104075	238911	40415	147317
3	Придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів	2786	3210	9783	4530	8064
4	Придбання (створення) нематеріальних активів	4 171	35432	12684	14344	15532
5	Модернізація, модифікація (добудова, дообладнання, реконструкція), капремонт основних засобів	435822	85477	127225	1514662	1094984
Усього:		967 212	420886	650097	1608204	1415824

Джерело: побудовано за [14-15]

У 2018 р. ДП «АМПУ» інвестувало в розвиток портової інфраструктури 1415,8 млн. грн., що вище значення 2014 р. в 1,5 рази, але нижче рівня 2017 р. на 12 % (рис. 4).

За окремими статтями капітальних витрат спостерігалась неоднорознозначна динаміка (табл. 2). Так,

витрати на капітальне будівництво, незважаючи на зростання у 2018 р. у п'ять разів у порівнянні з 2017 р., у цілому знизилися втричі з 498,5 млн. грн. у 2014 р до 147,2 млн. грн. у 2018 р.

Рис. 4. Динаміка обсягів інвестиційної діяльності в морські порти України в 2014-2018 рр.

Джерело: побудовано за [14-15]

Таблиця 2

Динаміка капітальних інвестицій ДП «АМПУ» за статтями, %

Номер з/п	Назва статті	2015	2016	2017	2018
1	Капітальне будівництво	42,90	99,18	13,54	512,73
2	Придбання (виготовлення) основних засобів	328,45	280,82	16,92	364,51
3	Придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів	115,22	304,77	46,30	178,01
4	Придбання (створення) нематеріальних активів	797,29	38,14	113,09	108,28
5	Модернізація, модифікація (добудова, дообладнання, реконструкція) капремонт основних засобів	19,61	206,62	860,77	72,21
Усього:		43,52	154,46	247,38	88,04

Джерело: побудовано за [14-15]

Протилежну тенденцію продемонстрували витрати на придбання (виготовлення) основних засобів, інших необоротних матеріальних та нематеріальних активів. Інвестиції у придбання (виготовлення) основних засобів у 2018 р. склали 147,3 млн. грн., що вище рівня 2017 р. у 3,6 рази та у 5,7 разів у порівнянні з 2014 р. Також зросли витрати на модернізацію та капітальний ремонт основних засобів – майже у 1,5 рази у порівнянні з 2014 р. та склали 1094,98 млн. грн.

Інтерес має аналіз структури капітальних інвестицій за окремими їх видами (табл. 3). У 2014 р. найбільш питому вагу у складі капітальних інвестицій займали витрати на капітальне будівництво – 51,5 %. На другому місці виступали витрати

на модернізацію, капремонт основних засобів – 45,1 %. З великим відривом третє місце посіли витрати на придбання основних засобів – 2,7 % у структурі. У 2018 р. структура капітальних інвестицій виглядає інакше. Значно більшу вагу складають витрати на модернізацію, капітальний ремонт – 77,5 %, що висуває їх на перше місце. Друге і третє місце розділили витрати на капітальне будівництво та на придбання основних засобів з часткою 10,4 %. Інші статті витрат мають на протязі розглянутого періоду незначні частки. Частка витрат на придбання нематеріальних активів, що носять інноваційний характер, у середньому в 2014-2018 рр. склала 2,5 %. Середня частка витрат на придбання інших необоротних матеріальних активів склала 0,7 %.

Таблиця 3

Структура капітальних інвестицій ДП «АМПУ»

Номер з/п	Назва об'єкта	2014	2015	2016	2017	2018
1	Капітальне будівництво	0,515	0,508	0,326	0,018	0,104
2	Придбання (виготовлення) основних засобів	0,027	0,202	0,368	0,025	0,104
3	Придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів	0,003	0,008	0,015	0,003	0,006
4	Придбання (створення) нематеріальних активів	0,004	0,079	0,020	0,009	0,011
5	Модернізація, модифікація (добудова, дообладнання, реконструкція), капремонт основних засобів	0,451	0,203	0,272	0,945	0,775
Усього:		1	1	1	1	1

Джерело: побудовано за [14-15]

Серед українських портів лідером як за вантажооборотом, так і за розміром капітальних інвестицій є порт Південний, який запланував ін-

вестувати у 2019 році 517,5 млн. грн. З великим відривом – на другому місці Маріупольський порт з 88 млн. грн. капітальних інвестицій (рис. 5).

Рис. 5. Рейтинг окремих українських портів за розміром капітальних інвестицій

Джерело: побудовано за [14-15]

Доцільно провести порівняння капітальних витрат вітчизняних портів з іноземними. Так, лідером Чорноморського регіону за вантажооборо-

том є порт Новоросійськ, на другому місці Констанца. Порівнюємо основні показники трійки лідерів Чорноморсько-Азовського басейну (табл. 4).

Таблиця 4

Показники інвестиційної активності трійки лідерів Чорноморсько-Азовського басейну у 2018 році

Порти	Вантажооборот, млн. т	Чистий дохід, млн. долл.	Капітальні інвестиції, млн. долл.	Інвестиції / доходи
Новоросійськ (Росія)	154,9	740,39	98,79	0,133
Констанца (Румунія)	61,3	69,7	9,04	0,130
«Південний» МП (Україна)	42,7	82,5	33,77	0,409
Лідер	Новоросійськ	Новоросійськ	Новоросійськ	Південний

Джерело: побудовано за [14; 16; 19]

За абсолютним значенням капітальних інвестицій безперечним лідером є порт Новоросійськ з показником 98,8 млн. долл., що вище майже втричі значення порту Південний та майже у 11 разів – порту Констанца. Разом з цим за відносним значенням інвестицій до доходу лідером у 2018 році виявився український

порт Південний з кращим співвідношенням 0,41, що позитивно характеризує інвестиційну активність. Новоросійськ і Констанца мають однакове значення 0,13, що є недостатнім.

Проаналізуємо динаміку інвестиційних показників Новоросійського порту (табл. 5).

Таблиця 5

Динаміка показників інвестиційної активності порту Новоросійськ

Назва показника	2014	2015	2016	2017	2018
Чистий дохід, тис. дол.	859395	796409	605148	652408	740391
Темп зростання баз., %	100	92,67	70,42	75,91	86,15
Капітальні витрати, тис. дол.	80358	56871	81981	109780	98786
Темп зростання баз., %	100	70,77	102,02	136,61	122,93
Відношення інвестицій до чистого доходу	0,094	0,071	0,135	0,168	0,133
Темп зростання баз., %	100	76,37	144,88	179,96	142,69

Порт Новоросійськ демонструє в цілому зростання капітальних інвестицій. Кращим був 2017 рік, коли порт інвестував у основні засоби

109,78 млн. долл., що склало 16,8 % всього доходу. Наведемо динаміку та структуру капітальних інвестицій порту Констанца (табл. 6).

Таблиця 6

Динаміка капітальних інвестицій морського порту Констанца

Номер з/п	Назва об'єкта	2014	2015	2016	2017	2018
1	Інфраструктура, євро	57592840	74656693	1566091	918305	6525841
2	Суперструктура, євро	983527	559730	1782311	160019	1088213
3	Обладнання, євро	281593	861417	703215	915897	2259804
4	Інше, євро	6206512	6281115	5215106	4809772	70914
Усього:		65064472	82358955	9266723	6803993	9944772
Темп зростання ланц., %		-	126,58	11,25	73,42	146,16

Джерело: побудовано за [16-17]

Капітальні інвестиції в порту Констанца склали 9,94 млн. євро (268,5 млн. грн.), що в 1,5 рази вище

рівня 2014 року. Основна частка інвестицій припадає на вкладення в інфраструктуру – 65,6 % (табл. 7).

Таблиця 7

Структура капітальних інвестицій морського порту Констанца

№ з/п	Назва об'єкта	2014	2015	2016	2017	2018
1	Інфраструктура, євро	88,52	90,65	16,90	13,50	65,62
2	Суперструктура, євро	1,51	0,68	19,23	2,35	10,94
3	Обладнання, євро	0,43	1,05	7,59	13,46	22,72
4	Інше, євро	9,54	7,63	56,28	70,69	0,71
Усього:		100	100	100	100	100

Джерело: побудовано за [16-17]

Проаналізуємо співвідношення інвестицій та доходу в порту Констанца,

що докорінно відрізняється від вітчизняної практики (рис. 6).

Рис. 6. Динаміка показника відношення інвестицій до доходу порту Констанца

Джерело: побудовано за [16-17]

Бачимо, що у 2014 році розмір інвестицій склав 95 % доходу, а в 2015 році його перебільшив. Це пояснюється грантовим фінансуванням Європейського фонду регіонального розвитку, яким було профінансовано 90,5 % інвестицій, чи 74,56 млн. євро. 2018 рік демонструє низьку величину інвестицій по відношенню до доходу – 13 %. Разом з цим, частка фінансування Європейським фондом склала 30 %.

Це є загальноприйнятою практикою для європейських портів, і більше винятком для українських. За 2014-2017 роки трійка лідерів за грантовим фінансуванням інвестиційних проектів є порти Франції (156,3 млн. євро), Польщі (152,3 млн. євро) та

Хорватії (98,3 млн. євро) [18]. Такої підтримки потребує і українська портова система.

Аналіз рівня достатності й ефективності інновацій на підприємстві запропоновано проводити на основі розрахунків питомих витрат на інновації на одного робітника та частки витрат на інновації відносно обсягу інвестицій (табл. 8). До таких витрат були віднесені витрати на придбання основних засобів інноваційного типу, нематеріальних активів інноваційного типу, виконання НДДКР, інженерно-геологічних вишукувань на інноваційній основі, капітальне будівництво та реконструкція інноваційного характеру.

Таблиця 8

Динаміка показників інноваційно-інвестиційної політики ДП «АМПУ»

Номер з/п	Назва показника	2014	2015	2016	2017	2018
1	Частка інноваційних витрат в інвестиціях	0,110	0,153	0,166	0,072	0,049
2	Відношення інвестицій до чистого доходу	0,242	0,062	0,089	0,211	0,210
3	Питомі витрати на інновації на одного робітника	13,06	7,99	13,68	14,87	9,26

Джерело: розраховано за [14-15]

Треба відмітити, що до 2016 року частка витрат на інновації та інформатизацію стосовно обсягу інвестицій на підприємстві зростала, і склала у 2016 р. 16,6 %. Але у 2017-2018 рр. відбулося її суттєве зниження, внаслідок чого ця частка склала 4,9 %, що є дуже низьким

значенням. Цей факт свідчить про повільний інноваційний шлях їхнього розвитку, що, очевидно, і визначає більш низьку ефективність інвестицій, що потребує негайних заходів.

Аналіз інноваційної активності ускладнюється через необов'язковість ведення окремої статистики за

витратами на інновації, в т.ч. за видами, напрямками, обсягами.

Висновки. За результатами проведеного дослідження можна зробити висновки про активізацію інвестиційної політики в українських морських портах, але зі слабкою інноваційною складовою:

- українська портова інфраструктура оцінюється суб'єктами господарювання як більша, ніж середня. У 2017 році Україна набрала лише 3,5 бали з 7 можливих;

- позиції основних конкурентів України в Чорноморсько-Азовському басейні за цим рейтингом також характеризуються, як середні, але є вищими. Росія у 2017 р. отримала 4,2 бали;

- динаміка капітальних інвестицій ДП «АМПУ» характеризується як неоднозначна. У 2018 р. ДП «АМПУ» інвестувало в розвиток портової інфраструктури 1415,8 млн. грн., що вище значення 2014 р. в 1,5 рази, але нижче рівня 2017 р. на 12 %.

- суттєво більшу вагу складають витрати на модернізацію, капітальний ремонт – 77,5 %, що висуває їх на перше місце, але характеризується низьким ступенем інноваційної активності;

- серед українських портів лідером за розміром капітальних інвестицій є порт Південний, який запланував інвестувати у 2019 році 517,5 млн. грн.;

- за абсолютним значенням капітальних інвестицій безперечним лідером у 2018 році є порт Новоросійськ з показником 98,8 млн. дол. За відносним значенням інвестицій до доходу лідером у 2018 році виявився український порт Південний з кращим співвідношенням 0,41, що позитивно характеризує інвестиційну активність;

- у 2018 р. капітальні інвестиції в порту Констанца склали 9,94 млн. євро (268,5 млн. грн.), що в 1,5 рази вище рівня 2014 року. Основна частка інвестицій припадає на інфраструктуру – 65,6 %;

- грантове фінансування є загальноприйнятою практикою для європейських портів, і більше винятком для українських. У 2015 р. в порт Констанца було інвестовано 90,5 % інвестицій, чи 74,56 млн. євро. Співвідношення інвестицій до доходу в цьому році склало 1,13;

- аналіз рівня достатності й ефективності інновацій на підприємстві запропоновано проводити на основі розрахунків питомих витрат на інновації на одного робітника та частки витрат на інновації відносно обсягу інвестицій. У 2017-2018 рр. відбулося суттєве зниження частки витрат на інновації, внаслідок чого вона склала 4,9 %, що свідчить про повільний інноваційний шлях розвитку українських портів.

Список літератури

1. *Quality of port infrastructure. Official site The world Bank. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/IQ.WEF.PORT.XQ>*
2. *Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. Затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>*
3. *Потішняк О. М. Щодо інноваційної орієнтації стратегії розвитку морських торговельних портів // Фінансова система України, 2012. С. 381-383*
4. *Зарична В.М. Сущность инновационного потенциала морского торгового порта // Развитие методов управления та господарювання на транспорті № 1 (42), 2013. С. 97-111*
5. *Мальцев М.М. Стратегічне управління інноваційним розвитком морських портів: автореф. дис. ... канд. екон. наук; ДНБЗ «Приазовський державний технічний університет». Маріуполь, 2019. 25 с.*
6. *Роціна Н.В. Організаційно-економічні основи управління процесами інноваційного розвитку морських портів: автореф. дис. ... канд. екон. наук; Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України. Одеса, 2019. 16 с.*
7. *Нєнно І.М. Формування державної морської політики України в розрізі створення дієвих бізнес-моделей розвитку портів: дис. ... докт. екон. наук; Одеський національний університет ім. Мечникова. Одеса, 2019. 558 с.*
8. *Матвієнко М.В. Інноваційна стратегія підприємств морського транспорту // Scientific researches and their practical application. Modern state and ways of development '2014. URL: <https://sworld.com.ua/konfer36/550.pdf>*
9. *Thierry Vanelslander, Christa Sys, Valentin Carlan. Innovation among seaport operators: a QCA approach for determining success conditions, 35 p. URL: <file:///C:/Users/MASTER/Downloads/127918.pdf>*
10. *Giulia Arduino, Raimonds Aronietis, Yves Crozet, Koos Frouws, Claudio Ferrari, Laurent Guihéry, Seraphim Kapros, Ioanna Kourounioti, Florent Laroche, Maria Lambrou, Michael Lloyd, Amalia Polydoropoulou, Athena Roumboutsos, Eddy Van de Voorde, Thierry Vanelslander. How to turn an innovative concept into a success? An application to seaport-related innovation // Research in Transportation Economics 42 (2013), 97-107*
11. *Vanelslander, T., Sys, C., Acciaro, M., Ferrari, C., Giuliano, G., Kapros, S., Lam, J., Macário, R., Rashed, Y. and Roumboutsos. A. Port innovation definition and typology. Universiteit Antwerpen, 2013, 15p.*
12. *Valentin Carlan, Christa Sys, Thierry Vanelslander, Athena Roumboutsos. Digital innovation in the port sector: Barriers and facilitators // Competition and Regulation in Network Industries, 2017. Volume: 18 issue: 1-2, page(s): 71-93 <https://doi.org/10.1177/1783591717734793>*

13. Габ О. Реалізація стратегії інноваційного розвитку вітчизняних морських портів. Економічний аналіз. Тернопіль. 2019. Том 29. № 2. С. 102-110.
14. Звіти про виконання фінансового плану підприємств, що підпорядковані Міністерству інфраструктури України за 2018 рік та пояснювальні записки до них / Міністерство інфраструктури України, 2019. URL: <https://mtu.gov.ua/news/30916.html>
15. Звіти про виконання фінансового плану підприємств, що підпорядковані Міністерству інфраструктури України за 2017 рік та пояснювальні записки до них / Міністерство інфраструктури України, 2018 URL: <https://mtu.gov.ua/news/29813.html>
16. Annual Report 2018. Port of Constanta, 32 p. URL: <file:///C:/Users/MASTER/Downloads/AR2018.pdf>
17. Annual Report 2017. Port of Constanta, 24 p. URL: [file:///C:/Users/MASTER/Downloads/AR2017%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/MASTER/Downloads/AR2017%20(1).pdf)
18. Peter de Langen, Mateu Turró, Martina Fontanet and Jordi Caballé. The infrastructure investment needs and financing challenge of European ports. Report prepared for the European Seaports Organisation (ESPO), 2018. URL: https://www.espo.be/media/Port%20Investment%20Study%202018_FINAL_1.pdf
19. Годовой отчет 2017 по результатам работы / Публичное акционерное общество «Новороссийский морской торговый порт», 149 с.

References

1. Quality of port infrastructure. Official site The world Bank. Retrieved from <https://data.worldbank.org/indicator/IQ.WEF.PORT.XQ>
2. Strategiya rozvitku morskikh portiv Ukraini na period do 2038 roku [Strategies for the development of seaports of Ukraine for the period up to 2038]. (2013). Zatverdzheno rozporyadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukraini vid 11 lipnya 2013 . # 548-r. – Approved by the Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine of July 11, No. 548-p. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80> [in Ukrainian].
3. Potishnyak, O.M. (2012). Schodo InnovatsiynoYi orIEntatsIYi strategIYi rozvitku morskikh tovgovelnih portiv [On the innovative orientation of the development strategy of marine trade ports] // FInansova sistema UkraYini, 381-383 [in Ukrainian].
4. Zarichna, V.M. (2013). Suschnost innovatsionnogo potentsiala morskogo tovgovogo porta [The essence of the innovation potential of the seaport]. Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti. – Development of management and entrepreneurship methods on Transport, 97-111 [in Russian].
5. Maltsev, M.M. (2019). Strategichne upravlinnya innovatsIynim rozvitkom morskikh portiv [Strategic management of innovative development of seaports]. Avtoref. dis. ... kand. ekon. nauk; DNVZ «Priazovski derzhavniy tehnlchniy unIversitet». Mariupol [in Ukrainian].

6. Roschina, N.V. (2019). *Organizatsiyno-ekonomichni osnovi upravlinnya protsesami innovatsiynogo rozvitku morskikh portiv* [Organizational and economic bases of management of processes of innovative development of seaports]. Avtoref. dis. ... kand. ekon. nauk; Institut problem rinku ta ekonomiko-ekologichnih doslidzhen NAN Ukrayini. Odesa [in Ukrainian].
7. Nenno, I.M. (2019). *Formuvannya derzhavnoyi morskoyi politiki Ukrayini v rozrizi stvorenniya dievikh blznes-modeley rozvitku portiv* [Formation of the state maritime policy of Ukraine in the context of creation of effective business models of port development]. Dis. ... dokt. ekon. nauk; Odeskiy natsionalniy universitet im. Mechnikova. Odesa, 558 [in Ukrainian].
8. Matvienko, M.V. (2014). *Innovatsiyna strategiya pidpriemstv morskogo transportu* [Innovative strategy of maritime transport enterprises]. Scientific researches and their practical application. Modern state and ways of development. <https://sworld.com.ua/konfer36/550.pdf> [in Ukrainian].
9. Thierry Vanelslander, Christa Sys & Valentin Carlan. *Innovation among seaport operators: a QCA approach for determining success conditions*, 35 p. Retrieved from file:///C:/Users/MASTER/Downloads/127918.pdf
10. Giulia Arduino, Raimonds Aronietis, Yves Crozet, Koos Frouws, Claudio Ferrari, Laurent Guihéry, Seraphim Kapros, Ioanna Kourounioti, Florent Laroche, Maria Lambrou, Michael Lloyd, Amalia Polydoropoulou, Athena Roumboutsos, Eddy Van de Voorde & Thierry Vanelslander (2013). *How to turn an innovative concept into a success? An application to seaport-related innovation*. *Research in Transportation Economics* 42, 97-107.
11. Vanelslander, T., Sys, C., Acciaro, M., Ferrari, C., Giuliano, G., Kapros, S., Lam, J., Macário, R., Rashed, Y. & Roumboutsos, A. (2013). *Port innovation definition and typology*. *Universiteit Antwerpen*, 15 p.
12. Valentin Carlan, Christa Sys, Thierry Vanelslander & Athena Roumboutsos (2017). *Digital innovation in the port sector: Barriers and facilitators*. *Competition and Regulation in Network Industries*, Volume: 18 issue: 1-2, page(s): 71-93. <https://doi.org/10.1177/1783591717734793>
13. Gab, O. (2019). *Realizatsiya strategiyi innovatsiynogo rozvitku vitchiznyanih morskikh portiv* [Implementation of the strategy of innovative development of domestic seaports.]. *Ekonomichnyi analiz – Economic analysis*. Ternopil. Tom 29. # 2. 102-110. [in Ukrainian].
14. *Zviti pro vikonannya finansovogo planu pidpriemstv, scho pidporyadkovani Ministerstvu infrastrukturi Ukrayini za 2018 rik ta poyasnyvalni zapiski do nih* [Reports on implementation of the financial plan of the enterprises, which are subordinated to the Ministry of Infrastructure of Ukraine for 2018 and explanatory notes thereto] (2019). *Ministerstvo infrastrukturi Ukrayini – Ministry of Infrastructure of Ukraine*. Retrieved from <https://mtu.gov.ua/news/30916.html> [in Ukrainian].
15. *Zviti pro vikonannya finansovogo planu pidpriemstv, scho pidporyadkovani Ministerstvu infrastrukturi Ukrayini za 2017 rik ta poyasnyvalni zapiski do nih* [Reports on implementation of the financial plan of the enterprises, which are subordinated to the Ministry of Infrastructure of Ukraine for 2017 and explanatory notes thereto]. (2018). *Ministerstvo Infrastrukturi Ukrayini –*

- Ministry of Infrastructure of Ukraine. Retrieved from <https://mtu.gov.ua/news/29813.html> [in Ukrainian.]*
16. *Annual Report 2018. Port of Constanta, 32 p. Retrieved from <file:///C:/Users/MASTER/Downloads/AR2018.pdf>*
17. *Annual Report 2017. Port of Constanta, 24 p. Retrieved from [file:///C:/Users/MASTER/Downloads/AR2017%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/MASTER/Downloads/AR2017%20(1).pdf)*
18. *Peter de Langen, Mateu Turró, Martina Fontanet and Jordi Caballé Z. (2018). The infrastructure investment needs and financing challenge of European ports. Report prepared for the European Seaports Organisation (ESPO). Retrieved from https://www.espo.be/media/Port%20Investment%20Study%202018_FINAL_1.pdf*
19. *Annual report 2017 according to the results of work (2018). Public Joint-Stock Company Novorossiysk Commercial Sea Port, 149 [in Russian].*

Стаття надійшла до редакції 21.10.2019

Посилання на статтю: Наврозова Ю.О., Усатенко А.С., Нікола Т.В. Інноваційно-інвестиційна активність морських портових операторів // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: 36. наук. праць, 2019. № 4 (69). С. 74-91. DOI 10. 31375/2226-1915-2019-4-74-91.

Article received 21.10.2019

Reference a JournalArtic: Navrozova, Yu., Usatenko, A. & Nikola, T. (2019). Innovation and investment activity of marine port operators. Development of management and entrepreneurship methods on transport, 4, 74-91. DOI 10. 31375/ 2226-1915-2019-4-74-91.