

УДК 330.322.14

А. Г. Демьянченко,
к. э. н., доцент, доцент кафедры экономики и управления морским транспортом,
Азовский морской институт Одесской национальной морской академии, г. Мариуполь

МЕТОДИКА РЕЙТИНГОВОЙ ОЦЕНКИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ

A. Demyanchenko,
Ph.D., associate professor, assistant professor of economics and management of marine transport,
Azov Sea Institute of Odessa National Maritime Academy, Mariupol

METHOD OF RATING ASSESSMENT OF INVESTMENT ATTRACTIVENESS THE UKRAINIAN PUBLIC
SEA PORTS

В статье анализируется понятие "инвестиционная привлекательность", уточняется его смысл относительно государственных морских портов Украины в условиях разгосударствления и привлечения инвесторов. Предлагается методика построения рейтинга инвестиционной привлекательности морских портов на основании таких показателей, как грузооборот, рентабельность, фондоотдача, состояние инфраструктуры, степень диверсификации, инвестиционная привлекательность региона порта. Проведен анализ инвестиционной привлекательности государственных морских портов Украины по результатам рейтинговой оценки.

The concept of "investment attractiveness" analyzes in this article, clarifies its meaning in relation to public seaports of Ukraine in the conditions of privatization and attracting investors. Are proposed the method of construction rating of investment attractiveness of the seaports on the basis of indicators such as volume of goods, profitability, infrastructure, capital productivity, the degree of diversification, investment attractiveness of the region's ports. Analyzed the investment attractiveness of public seaports in Ukraine according to the rating assessment.

*Ключевые слова: инвестиционная привлекательность, морские порты, рейтинг.
Key words: investment attractiveness, seaports, rating.*

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Практическая реализация концепции разгосударствления и активного привлечения частного капитала для модернизации и развития портовой инфраструктуры требует проведения комплексного анализа деятельности морских портов Украины с целью определения их инвестиционной привлекательности для будущих инвесторов.

АНАЛИЗ ПОСЛЕДНИХ ИССЛЕДОВАНИЙ И ПУБЛИКАЦИЙ

Сущность понятия "инвестиционная привлекательность" как общеэкономического термина, раскрывается в работах таких ученых, как И.А. Бланк, Ф.В. Бандурин, С.А. Буткевич, Ф.П. Гайдуцкий, Л.А. Мамуль, Т.А. Чернявская, Д.А. Епштайн, С. Естрин, К. Е. Мейер, В.В. Бочаров, С.С. Донцов, которые рассматривают его с точки зрения проведения финансово-экономического анализа, оценки инвестиций в ценные бумаги, психологического аспекта, эффективности системы управления предприятием. Широкий пласт исследований в этом направлении позволил сформировать определенную классификацию походов к данному понятию [1]:

- инвестиционная привлекательность как условие развития предприятия;
- инвестиционная привлекательность как условие инвестирования;
- инвестиционная привлекательность как совокупность показателей;
- инвестиционная привлекательность, как показатель эффективности инвестиций.

Если рассматривать такую градацию с точки зрения задач данной работы, то интерес представляет характеристика инвестиционной привлекательности как условия для инвестирования. В данном контексте подходящим является определение, данное Машкиным В.А. [2]: "...инвестиционная привлекательность... наличие таких условий инвестирования, которые влияют на предпочтения инвестора в выборе того или иного объекта инвестирования". Реальность положения государственных морских портов Украины такова, что перспективы стратегического развития порта определяются его возможностью создать такие условия для реализации инвестиционных проектов, которые позволили бы инвестору: совершить минимально допустимые вложения ресурсов с наименьшим риском, достаточной нормой прибыли и сроком окупаемости; оптимально встроить порт в существующую логистическую цепочку, обслуживающую производственный блок; за счет партнерства с портом повысить эффективность деятельности промышленной группы, в которую он вводится.

Агентство по вопросам предотвращения банкротства предприятий и организаций, существовавшее до 2006 г., предложило методику оценки инвестиционной привлекательности предприятий, в которой расчеты базировались на показателях имущественного состояния, финансовой устойчивости, ликвидности активов, прибыльности, деловой активности [3].

Носова О.В. считает, что оптимальной является оценка инвестиционной привлекательности путем определения средней геометрической четырех показателей: оборачиваемость активов, рентабельность капитала, финансовая устойчивость и ликвидность активов [4].

Будникова Ю.В. вводит в интегральный показатель оценки инвестиционной привлекательности такие факторы, как кадровый потенциал, производственная программа, маркетинговая деятельность, корпоративное управление, управленческий учет, юридическая деятельность, технология производства, конкурентоспособность, состояние имущества и финансов, структура капитала, наличие стратегии развития, рейтинг предприятия в отрасли, платежная дисциплины и размер затрат [5].

В целом, оценка инвестиционной привлекательности сводится в основном к расчету обобщенного показателя и сопоставлению его со среднеотраслевым, нормативным или желаемым инвестором значением. Однако в контексте развития государственного морского портового сектора Украины и привлечения инвесторов для его развития и расширения, интерес представляет оценка морских портов по совокупности важных экономических показателей, что позволит сформировать качественный срез отрасли и выявить наиболее перспективные направления взаимодействия в проектах государственно-частного партнерства.

ФОРМУЛИРОВАНИЕ ЦЕЛЕЙ СТАТЬИ

В качестве относительной оценки инвестиционной привлекательности морского порта предлагается сформировать соответствующий индекс, который количественно охарактеризует уровень данной характеристики и обобщит важные для инвестора аспекты деятельности предприятия. Его применение позволит решить такие задачи:

- определить инвестиционные факторы, в наибольшей степени влияющие на его конкурентную позицию и рейтинг в отрасли;
- оценить относительную инвестиционную привлекательность морского порта для инвесторов;
- выявить слабые стороны предприятия;
- определить направления взаимодействия порта и частного инвестора.

Такой индекс, с одной стороны, должен быть адекватным поставленным целям и задачам, иметь возможность повторного расчета и сравнения результатов, в полной мере пояснять конкурентную ситуацию на рынке портовых услуг.

ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА ИССЛЕДОВАНИЯ

Потребности инвесторов, принимающих участие в проектах государственно-частного партнерства в морских портах, несколько отличаются от нужд традиционного инвестирования в производственные объекты. Так как целью государственной политики привлечения частного капитала является в основном модернизация, расширение, развитие инфраструктуры отрасли, то инвесторов, в первую очередь, интересует ее состояние у объекта инвестирования, его грузовая база, возможность наращивать производственный потенциал, текущая рентабельность, способность сохранять устойчивость в кризисных ситуациях. Поэтому для определения инвестиционной привлекательности морского порта в модель предлагается включить следующие экономико-финансовые показатели:

- грузооборот — основная характеристика мощности морского порта, которая символизирует его конкурентную позицию, устойчивость в рыночной среде, широту клиентской базы и несет потенциал определенной нормы прибыли;
- темп роста грузооборота — как показатель оценки имеет преимущество по сравнению с предыдущим, так как дает представление об изменении грузооборота в динамике, что часто более информативно;
- рентабельность услуг порта — главный показатель финансового состояния предприятия, который характеризует эффективность его деятельности и может быть основным ориентиром для инвесторов, нацелен-

ных на стивидорную деятельность, а не масштабные инвестиции в инфраструктуру;

- темп роста рентабельности покажет тенденцию изменения финансово-экономического состояния предприятия, его стабильность, риск для инвестора;

- наличие и состояние инфраструктуры — может быть целевой характеристикой для крупных инвесторов, заинтересованных в долгосрочном сотрудничестве с морским портом и реализации масштабных инвестиционных проектов, собственных конгломеративных стратегий;

- фондоотдача — один из основных и комплексных индикаторов, который, с одной стороны, характеризует эффективность управления основными фондами, а с другой, позволяет сделать вывод об их качестве, степени вовлеченности в повседневную деятельность предприятия, возможность генерировать доходы от портовых услуг;

- диверсифицированность — этот аспект деятельности порта отражает разнообразие грузовой базы и выполняемых операций; так как текущая мировая тенденция развития портов направлена на их универсальность, то обработка различных грузов, особенно в условиях высокой рыночной конкуренции, является способом минимизировать коммерческий риск деятельности порта и повысить его устойчивость к изменению конъюнктуры рынка;

- инвестиционная привлекательность региона должна показать в целом, насколько инфраструктура и ресурсы региона, в котором находится порт, адекватны инвестиционным стратегиям, разрабатываемым для развития конкретного предприятия.

Для формирования модели индекса инвестиционной привлекательности морского порта была обработана статистика деятельности государственных морских портов Украины за 2011—2012 гг. Такой относительно небольшой промежуток времени был выбран в связи с тем, что анализ работы портов за период до 2011 г. может дать искаженные результаты из-за экономического подъема и перегрева международной торговли в 2007 — первой половине 2008 гг., когда порты Украины переработали максимальный объем грузов, а затем резкого падения грузооборота в результате мирового экономического кризиса, начавшего воздействовать на портовую отрасль с конца 2008 г. и наиболее активно влиявшего на нее в 2009—2010 гг. Слишком резкие колебания грузооборота и доходов предприятий не позволят отразить полноценно сложившуюся ситуацию в государственных морских портах.

В результате, были получены следующие значения основных индикаторов, включаемых в модель индекса инвестиционной привлекательности морского порта (табл. 1).

Разработка индекса инвестиционной привлекательности — сложная и требующая теоретического обоснования задача, так как при его формировании необходимо учитывать степень взаимодействия включаемых в модель факторов, разность их размерных величин, уровень важности для конечного результата. При этом, несмотря на то, что индекс является относительной величиной и не предполагает простого суммирования средних значений разнородных факторов, их подбор в модель должен быть обоснованным и отвечать задачам ее формирования и позволять проводить определенные сравнения и обобщения.

Для выполнения поставленных требований при построении модели индекса инвестиционной привлекательности морских портов воспользуемся методикой, предложенной специалистами Государственного агентства по инвестициям и управлению национальными проектами, которую они использовали при формировании рейтинга инвестиционной привлекательности регионов Украины [6].

В соответствии с данной методикой, построение индекса должно включать такие обязательные манипуляции с исходной статистической информацией, как

Таблица 1. Значения индикаторов, включаемых в модель индекса инвестиционной привлекательности морского порта

Наименование порта	Средняя рентабельность, %	Темп роста рентабельности, коэф.	Качество инфраструктуры, баллы	Средний грузооборот, тыс. тонн	Темп роста грузооборота, коэф.	Затраты на единицу обработанного груза, грн/тонн	Инвестиционная привлекательность региона*, коэф.	Фондоотдача, грн/тонну	Степень диверсификации услуг порта, коэф.
Бердянський	4,53	0,77	9,75	2372,0	0,96	94,89	1,2703	-	8
Белгород-Дністровський	1,95	0,12	10,25	961,3	0,93	159,88	1,3775	0,42	3
Евпаторійський	4,38	0,00	11,5	1353,6	0,51	20,38	1,4340	2,52	3
Ізмаїльський	0,96	0,00	8	3929,2	0,59	77,71	1,3775	0,16	9
Ільичевський	10,89	1,01	6,25	14022,0	1,07	83,83	1,3775	0,25	14
Керченський	9,15	1,93	8	6105,9	0,95	55,41	1,4340	3,05	10
Маріупольський	38,98	1,88	4,25	14567,2	0,94	76,34	1,4708	0,52	13
Ніколасівський	27,69	1,66	6,25	9735,8	1,26	28,37	1,3444	0,20	13
Одеський	49,08	2,55	2,25	25053,4	0,96	41,79	1,3775	0,29	16
Октябрьськ	14,50	0,80	6,5	2289,2	0,89	103,02	1,3444	-	8
Ренійський	0,00	0,00	11	1330,8	0,66	58,18	1,3775	0,01	9
Севастопольський	4,59	1,12	12,3	394,7	1,12	229,71	1,4340	-	4
Складовський	0,02	0,00	13	278,3	0,48	45,21	1,3228	-	5
Усть-Дунайський	0,83	1,02	14	31,4	1,28	271,50	1,3775	0,23	3
Феодосійський	4,89	0,39	9,25	3461,1	0,77	57,19	1,4340	-	6
Херсонський	6,19	1,28	10,25	3013,4	1,06	61,59	1,3228	0,11	12
Южний	31,99	1,68	4,5	22679,6	1,00	59,17	1,3775	0,29	7
Ялтинський	0,83	0,00	12	179,8	1,10	240,35	1,4340	-	2

* Инвестиционная привлекательность региона оценена в [6].

определение внутренней согласованности выбранных индикаторов и нормализация их значений.

Определение внутренней согласованности выбранных в модель показателей покажет, насколько точно выбранные индикаторы отражают влияние факторов на индекс привлекательности, их внутреннюю согласованность.

Для расчета последней можно воспользоваться корреляционным анализом взаимосвязи между выбранными индикаторами, при этом, чем выше степень корреляции между ними, тем более согласованы между собой показатели и тем выше их степень отражения характера объекта исследования. Для оценки специалисты предлагают воспользоваться коэффициентом α Кронбаха (формула 1), который отражает внутреннюю согласованность характеристик, описывающих один объект:

$$\alpha = \frac{n * \bar{R}}{1 + (n - 1) * \bar{R}} \quad (1),$$

где \bar{R} — среднее значение парных коэффициентов корреляции выбранных индикаторов; n — количество индикаторов.

Критерии данного коэффициента следующие: при $\alpha \geq 0,9$ уровень внутренней согласованности считается превосходным; при $0,8 \leq \alpha < 0,9$ — хорошим; при $0,7 \leq \alpha < 0,8$ — приемлемым; при $0,6 \leq \alpha < 0,7$ — частично приемлемым; при $0,5 \leq \alpha < 0,6$ — плохим; при $\alpha < 0,5$ — неприемлемым [7, с. 26].

Предварительные расчеты парных коэффициентов корреляции показали следующие результаты (табл. 2).

Если рассмотреть полученные значения тесноты взаимодействия между выбранными индикаторами, можно отметить, что параметр "инвестиционная привлекательность региона" очень слабо взаимодействует практически со всеми остальными показателями, поэтому представляется возможным не включать его в расчет индекса инвестиционной привлекательности, а использовать в дальнейшем при корректировке его значения.

Подставив значения параметров в формулу 1, получили коэффициент $\alpha = 0,88$, который означает, что выбранные в модель показатели между собой хорошо согласуются и достаточно отражают характер инвестиционной привлекательности морского порта.

Нормализация значений выбранных в индекс показателей проводится с целью получения возможности их агрегации, путем превращения в безразмерные числа, что также позволит избежать чрезмерного влияния одной совокупности индикаторов на индекс привлекательности в ущерб другой. Для этой процедуры воспользуемся методом изменения масштаба или "Min-Max" [7, с. 47] (формула 2), при котором все значения индикатора будут приведены в диапазоне от 0, что будет соответствовать минимальному значению, до 1.

$$i_k = \frac{x_n - x_{\min}}{x_{\max} - x_{\min}} \quad (2),$$

где i_k — индивидуальное стандартизированное значение показателя k ; x_n — индивидуальное значение показателя k ; x_{\max} и x_{\min} — соответственно максимальное и минимальное значения показателя k .

Использование именно этого метода нормализации поможет нивелировать большой разброс между максимальным и минимальным значением конкретного индикатора и более точно отобразить его характерное изменение.

В результате расчетов имеем согласованную систему нормализованных показателей, характеризующих инвестиционную привлекательность морских портов (табл. 3).

Важным этапом формирования любого индекса является ранжирование вводимых в него показателей по степени важности и расчет соответствующих коэффициентов, что позволяет выделить наиболее значимые факторы и придать им больший вес при расчете конечного значения результирующего показателя.

Определять коэффициенты важности вводимых в индекс инвестиционной привлекательности характеристик деятельности морского порта будет осуществляться с помощью экспертных оценок балльным методом. В качестве экспертов привлекаются специалисты портовой отрасли. Для определения важности индикаторов им было предложено присвоить указанным восьми показателям баллы от 1 до 8. Затем полученные оценки были преобразованы в коэффициенты весомости (β_j) по формуле 3:

$$\beta_j = \frac{\sum_{j=1}^m a_j}{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m a_{ij}} \quad (3),$$

где $\sum_{j=1}^m a_j$ — сумма баллов, присвоенных j -му параметру; $\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m a_{ij}$ — сумма баллов, присвоенных всеми экспертами по всем параметрам; m — количество экспертов; n — количество параметров.

Результаты расчетов представлены в таблице 4.

Для оценки согласованности мнений экспертов и качества проведенного опроса рассчитаем коэффициент конкордации по формуле 4 [8]:

$$W = \frac{12 * S}{m^2 * (n^3 - n)} = \frac{12 * \sum_{j=1}^n \left(\sum_{i=1}^m a_{ij} - \frac{1}{2} m(n+1) \right)^2}{m^2 * (n^3 - n)} \quad (4).$$

Таблица 2. Парные коэффициенты корреляции между индикаторами, выбранными в модель индекса инвестиционной привлекательности морского порта

Индикаторы*	R _{ср}	TP _R	Q _{инф}	ГО _{ср}	TP _{го}	ИПР	D _п	ФО	З _{го}
R _{ср}	1								
TP _R	0,82	1							
Q _{инф}	-0,87	-0,69	1						
ГО _{ср}	0,90	0,75	-0,88	1					
TP _{го}	-0,37	-0,19	0,52	0,21	1				
ИПР	0,13	0,08	-0,06	0,09	-0,02	1			
D _п	0,66	0,67	-0,77	0,67	-0,02	-0,16	1		
ФО	-0,29	-0,08	-0,21	-0,34	-0,31	0,61	-0,36	1	
З _{го}	-0,37	-0,19	0,52	-0,41	0,52	0,18	-0,57	-0,32	1

* Прим.: R_{ср} — средняя рентабельность; TP_R — темп роста средней рентабельности; Q_{инф} — качество инфраструктуры; ГО_{ср} — средний грузооборот; TP_{го} — темп роста грузооборота; ИПР — индекс привлекательности региона; D_п — степень диверсификации услуг порта; ФО — фондоотдача; З_{го} — затраты на единицу обработанного груза.

По результатам вычислений степень согласованности экспертов не очень высока ($W=0,69$), что обусловлено различием целей, которые преследуют сотруники различных предприятий и организаций, однако, в целом, они сошлись во мнении, что наиболее важными являются показатели рентабельности, грузооборота, качества инфраструктуры и фондоотдачи.

Заключительным этапом построения индекса инвестиционной привлекательности морского порта (ИПМП) является сбор в одну модель выбранных параметров, для чего воспользуемся широко распространенным методом линейного агрегирования, который представляет собой сумму произведений нормированных значений индикаторов и их весовых коэффициентов (формула 5):

$$I_{\text{ИПМП}} = \sum_{j=1}^n k_j * \beta_j \quad (5),$$

где k_j — нормализованное значение выбранного в модель j -го параметра; β_j — коэффициент весомости j -го параметра.

Ранее в модель оценки инвестиционной привлекательности морского порта предлагалось ввести индекс привлекательности региона, в котором находится порт, но из-за низкой корреляции с другими показателями он был исключен из дальнейших расчетов. Однако, как бы то ни было, региональные условия, внешнее окружение порта будет играть существенную роль в стратегии его развития, так как инвестиционная привлекательность региона характеризует такие важные параметры, как демографическая ситуация, уровень промышленного производства, природные ресурсы, состояние инфраструктуры, развитие бизнес-сегмента. Поэтому целесообразно было бы скорректировать полученные индексы инвестиционной привлекательности морских портов на уровень привлекательности самого региона следующим образом:

$$I_{\text{ИПМП скор}} = I_{\text{ИПМП}} * \frac{\text{ИПР}_i}{\text{ИПР}_{\text{макс}}} \quad (6),$$

где ИПР_i — инвестиционная привлекательность i -го региона, в котором расположен порт; $\text{ИПР}_{\text{макс}}$ — максимальное значение инвестиционной привлекательности среди регионов, в которых расположены порты.

Результаты расчета индекса инвестиционной привлекательности по государственным морским портам Украины представлены на рис. 1.

Полученный рейтинг инвестиционной привлекательности позволяет сде-

лать следующие заключения о состоянии государственных морских портов Украины на 2013 г.:

во-первых, бесспорным лидером отрасли практически по всем параметрам, вводимым в модель, является Одесский морской торговый порт. Однако предприятие имеет очень низкий коэффициент фондоотдачи (0,2 грн.), что говорит либо об ориентации на низко стоимостные грузы, существенном недогрузе производственных мощностей или невозможности полноценного использования в связи с их неудовлетворительным физическим состоянием. С другой стороны, временным, но важным

является факт снижения грузопереработки в порту в 2012 г. по отношению к 2011 г.;

во-вторых, второе место рейтинга занял Мариупольский морской торговый порт, несмотря на то, что в рейтинге грузооборота в 2011 г. он был на 3 месте, а в 2012 — на 4. Высокий уровень инвестиционной привлекательности предприятия обуславливается высокой рентабельностью, темпами ее роста, наличием высоко развитой инфраструктуры. Повысить привлекательность рекомендуется за счет наращивания грузопереработки, что повлечет за собой и рост фондоотдачи;

в-третьих, по расчетам индекса инвестиционной привлекательности морского порта Южный и Ильичевский морские порты уступают лидерские позиции в рейтинге Николаевскому и Керченскому морским портам соответственно. В первом случае за счет высокого прироста грузооборота в Николаевском порту, соответственно меньших затрат на тонну груза и большей его диверсифицированности. Керченский морской торговый порт хоть и обрабатывает почти в три раза меньше груза, чем Ильичевский и в 2012 г. его объемы упали на 5,3%, а доходы на 42%, однако именно Керченский порт получил чистую прибыль на 6,2% больше, тогда как Ильичевский, несмотря на рост грузооборота на 7,3%, получил в 2012 г. меньше доходов на 36% и снизил объем

Таблица 3. Нормализованные значения индикаторов, включаемых в индекс инвестиционной привлекательности морского порта

Наименование порта	Средняя рентабельность	Темп роста рентабельности	Качество инфраструктуры	Средний грузооборот	Темп роста грузооборота	Затраги на единицу обработанного груза	Фондоотдача	Степень диверсификации услуг порта
Бердянский	0,09	-	0,33	0,07	-	0,70	-	0,47
Белгород-Днестровский	0,04	-	0,29	0,03	-	0,44	0,19	0,13
Евпаторийский	0,09	-	0,19	0,04	-	1,00	1,12	0,13
Измаильский	0,02	-	0,46	0,11	-	0,77	0,07	0,53
Ильичевский	0,22	0,01	0,60	0,41	0,26	0,75	0,11	0,87
Керченский	0,19	0,60	0,46	0,18	-	0,86	1,36	0,60
Мариупольский	0,79	0,57	0,75	0,42	-	0,78	0,23	0,80
Николаевский	0,56	0,42	0,60	0,28	0,90	0,97	0,09	0,80
Одесский	1,00	1,00	0,90	0,72	-	0,91	0,13	1,00
Октябрьск	0,30	-	0,58	0,07	-	0,67	-	0,47
Решитский	0,00	-	0,23	0,04	-	0,85	0,00	0,53
Севастопольский	0,09	0,07	0,13	0,01	0,43	0,17	-	0,20
Скадовский	0,00	-	0,08	0,01	-	0,90	-	0,27
Усть-Дунайский	0,02	0,01	0,00	0,00	1,00	0,00	0,10	0,13
Феодосийский	0,10	-	0,37	0,10	-	0,85	-	0,33
Херсонский	0,13	0,18	0,29	0,09	0,21	0,84	0,05	0,73
Южный	0,65	0,44	0,73	0,66	0,01	0,85	0,13	0,40
Ялтинский	0,02	-	0,15	0,01	0,35	0,12	-	0,07

чистой прибыли на 35%. Указанная ситуация может в корне поменяться в случае оживления рынка и снижения валовых затрат Ильичевского и Южного портов. При этом, если учитывать ситуацию в регионе, порт Южный находится в лучшем положении, чем Николаевский, так как Одесская область имеет более высокий потенциал развития, чем Николаевская, за счет более развитой инфраструктуры, бизнес-среды, диверсифицированной промышленности;

в-четвертых, получить более высокие значения в рейтинге инвестиционной привлекательности за счет роста грузооборота и рентабельности могут такие перспективные порты, как Бердянск, Евпаторийский, Измаильский, Херсонский;

в-пятых, анализ показывает, к сожалению, большое количество портов-аутсайдеров, так как показатели рейтинга выше среднего только у первой шестерки портов — Одесского, Мариупольского, Николаевского, Южного, Керченского и Ильичевского; а пять портов — Ялтинский, Усть-Дунайский, Скадовский, Севастопольский и Белгород-Днестровский имеют более чем в 4 раза худшие показатели инвестиционной привлекательности, чем лидер отрасли.

ВЫВОДЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ДАЛЬНЕЙШИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Таким образом, рейтинговая оценка морских портов может показать обобщенную характеристику отрасли в целом, а также определить слабые места в деятельности анализируемых предприятий и возможности их компенсации. В перспективе, дополнить оценку инвестиционной привлекательности необходимо анализом конкурентного положения морских портов на основании оценки их рыночной доли и ее динамики.

Литература:

1. Толкаченко О.Ю. Классификация подходов к определению инвестиционной привлекательности предприятия [Электронный ресурс] // Транспортное дело России. — 2008. — № 4. — Режим доступа к журн.: http://www.morvesti.ru/archivetr/element.php?IBLOCK_ID=66&SECTION_ID=1353&ELEMENT_ID=3058
2. Машкин В.А. Управление инвестиционной привлекательностью реального сектора экономики региона [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.b-news.narod.ru/economy/mmanagement.htm>
3. Методика інтегральної оцінки інвестиційної привабливості підприємств та організацій: затверджено наказом Агентства з питань запобігання банкрутству підприємств та організацій 23.02.98. № 22. // Державний інформ. бюл. про приватизацію. — 1998. — № 7. — С. 18—28.
4. Носова О.В. Інвестиційна привабливість підприємства // Стратегічні пріоритети. — 2007. — № 1(2) — С. 120—126.
5. Буднікова Ю.В. Інвестиційна привабливість підприємства та фактори впливу на неї // Інноваційна

Таблица 4. Оценка важности индикаторов индекса инвестиционной привлекательности морских портов

Параметр	Экспертные оценки, в баллах						Коэффициент весомости
	1 эксперт	2 эксперт	3 эксперт	4 эксперт	5 эксперт	6 эксперт	
Средняя рентабельность	6	7	6	8	8	6	0,1898
Темп роста рентабельности	1	2	1	3	2	2	0,0509
Качество инфраструктуры	8	6	8	5	6	7	0,1852
Средний грузооборот	7	8	5	6	7	8	0,1898
Темп роста грузооборота	5	4	3	4	1	1	0,0833
Затраты на единицу обработанного груза	2	1	2	2	5	5	0,0787
Фондоотдача	4	5	4	7	4	4	0,1296
Степень диверсификации услуг порта	3	3	7	1	3	3	0,0926

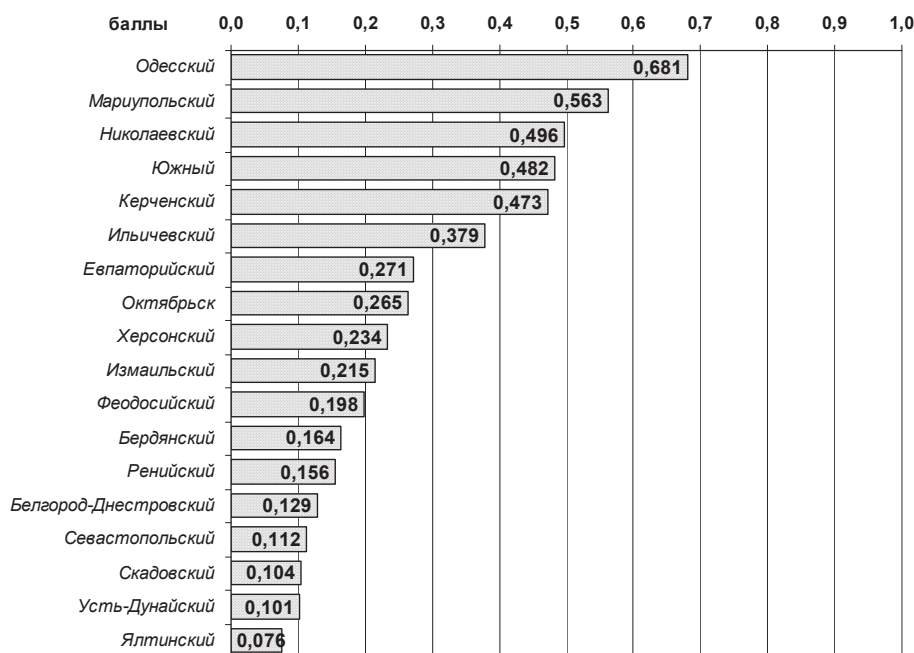


Рис. 1. Рейтинг инвестиционной привлекательности государственных морских портов Украины

економіка. Всеукраїнський науково-виробничий журнал. — 2011. -№ 4. — С. 194—197.

6. Рейтинг інвестиційної привабливості регіонів [Електронний ресурс] — Державне агентство з інвестицій та управління національними проектами. — Режим доступу: http://www.ukrproject.gov.ua/sites/default/files/upload/rejting_investiciynoyi_privablivosti_regioniv.pdf

7. Tools for Composite Indicators Building [Электронный ресурс]/M.Nardo, M.Saisana, A. Saltelli, S. Tarantola. — European Commission, 2005. — 133 p. — Режим доступа: http://ipsc.jrc.ec.europa.eu/fileadmin/repository/eas/composite-indicators/Documents/EUR_21682_EN_Tools_for_Composite_Indicator_Building.pdf

8. Ромашкина Г.Ф. Коэффициент конкордации в анализе социологических данных [Электронный ресурс] / Г.Ф. Ромашкина, Г.Г. Татарова // Социология 4М. — 2005. — № 20. — С.131 — 157. — Режим доступа к журн.: <http://ecsocman.hse.ru/data/2012/04/10/1271933327/Romashkina,%20Tatarova.pdf>

Стаття надійшла до редакції 12.07.2013 р.