

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ПОРТ СІНГАПУР	4
1.1. ЗАГАЛЬНИЙ ОПИС І ХАРАКТЕРИСТИКА ПОРТУ СІНГАПУРУ ..	4
1.2. ОРГАНІЗАЦІЙНА СТРУКТУРА ПОРТУ СІНГАПУРУ	8
1.3. SWOT – АНАЛІЗ ПОРТУ СІНГАПУРУ	15
1.4. PEST – АНАЛІЗ ПОРТУ СІНГАПУРУ	19
1.5. МІСЯ ТА ЦІЛІ ПОРТУ СІНГАПУРУ	30
РОЗДІЛ 2. РОЗРОБКА СЮРВЕЄРСЬКОЇ КОМПАНІЇ НА БАЗІ УКРАЇНСЬКИХ ПОРТІВ	33
2.1. ОСНОВНА ХАРАКТЕРИСТИКА СЮРВЕЄРСЬКОЇ КОМПАНІЇ “SEA&MER”	33
2.2. ОРГАНІЗАЦІЙНА СТРУКТУРА СЮРВЕЄРСЬКОЇ КОМПАНІЇ “SEA&MER”	34
2.3. МІСЯ ТА ЦІЛІ СЮРВЕЄРСЬКОЇ КОМПАНІЇ “SEA&MER”	36
2.4. SWOT – АНАЛІЗ СЮРВЕЄРСЬКОЇ КОМПАНІЇ “SEA&MER”	38
2.5. PEST – АНАЛІЗ СЮРВЕЄРСЬКОЇ КОМПАНІЇ “SEA&MER”	40
2.6. ЕКОНОМІЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ ІСНУВАННЯ КОМПАНІЇ	42
ВИСНОВКИ	50
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	52

ВСТУП

Морська портова галузь безпосередньо пов'язана з розвитком світової та вітчизняної економіки, від її стану залежить ефективність логістики великих експорто-орієнтованих підприємств, її вдосконалення забезпечує не тільки зниження витрат із закупівель імпортованих товарів та збут готової продукції, а й дозволяє збільшити доходи з допомогою розширення обсягів транзиту.

Великі порти в загальній структурі економіки країни являють собою особливі сили. Цілющими для багатосторонньої діяльності портів є їх зв'язки з внутрішніми районами своєї країни, із сусідніми країнами, з якими підтримується морське сполучення, та значною мірою участь у міжнародній морській торгівлі та міжнародному судноплавстві. Саме в порту перетинаються інтереси економічного порядку, що так чи інакше стосуються моря. Через порт проходять, не затримуючись там надовго, багато експортних та імпортованих вантажів, які прямують до багатьох пунктів країни, що лежать далеко від її морських кордонів. Це важливий, а часом і головний пункт, через який здійснюються зовнішньоторговельні операції, жваве перехрестя міжнародних транспортних комунікацій, місце розміщення численних промислових підприємств.

Мета цієї курсової – проаналізувати діяльність одного з найпопулярніших та економічно посиленого порту Сінгапуру та розробка власної сюрвеєрської компанії.

Актуальність цієї курсової роботи полягає у тому, що для морських менеджерів діяльність портів є дуже важливою стратегічною ланкою, оскільки сильно впливає на країну та загалом на усі її регіони.

Об'єктом дослідження виступає порт Сінгапур, його організаційна структура управління, вплив на світову економіку. В проектній частині об'єктом дослідження буде самостійно створена сюрвеєрська компанія.

РОЗДІЛ 1

ПОРТ СІНГАПУР

1.1. Загальний опис і характеристика порту Сінгапуру

Порт Сінгапуру є найбільш завантаженим транзитним портом у світі, обслуговуючи п'яту частину транзитних контейнерних операцій та 6% загальносвітового контейнерного обороту [17].

Сінгапурський порт був відомий з XIII століття та обслуговував важливі торгові маршрути. На початку XVII століття Сінгапур разом зі своїм портом був розорений військами із султанату Ачех. Відновили порт англійські колонізатори у 1819 році. Зі зростанням торгівлі значення Сінгапуру посилювалося, з 40-х років XIX століття він став основним портом заправки суден вугіллям у Південно-Східній Азії. Для англійців це був найважливіший порт у регіоні, оскільки тут відбувалося навантаження суден колоніальними товарами, що виготовлялися з нафти, каучуку та олова, що видобували на Малайському півострові. У 60-ті роки XX століття, зі здобуттям незалежності Сінгапуру, порт став переживати важкі часи, оскільки загальний ринковий простір Малайзії та Сінгапуру розпався. Перший контейнеровоз був обслугований у Сінгапурі у 1972 році. Контейнерні перевезення зростали і до 1981 досягли 1 млн TEU, а до 1990 – 5 млн TEU, що зробило порт першим в світі за їх обсягом обслуговування. У 1996 році PSA (The Port of Singapore Authority) відкрила свій перший зарубіжний термінал у Даляні (Китай).

Загальні дані щодо всіх терміналів порту:

1. Контейнерні причали – 54;
2. Довжина причальних стін – 1600 м;
3. Площа – 600 га;
4. Максимальна глибина – 16 м;

5. Портові крани – 172;
6. Розрахункова потужність – 35 млн TEU [19].

Порт складається з 3 основних частин: Сінгапурського рейду, гавані Кеппел і проток Юронг і Сінкі в західній частині порту. Кордон порту проходить на північ від Головної протоки, роблячи поворот від північно-східного напрямку на північно-західний біля о. Сатулір.

Порт Сінгапуру входить до чотирьох найбільших у світі портів, поряд з Гонконгом, Роттердамом і Шанхаєм. Причому за абсолютною величиною тоннажу суден він утримує перше місце у світі з 1997 року, а за товарообігом утримував перше місце до 2005 року, коли його випередив за цим показником порт Шанхай [21, с.134]. Сінгапурський порт обладнаний причалами для суден різного типу, обслуговує 250 ліній та щодобово приймає 150 суден. Портом управляє компанія PSA Corporation Limited. У її розпорядженні знаходиться чотири контейнерні та два універсальні термінали в Сінгапурі. Компанія також бере участь у діяльності терміналів у 26 портах 15 зарубіжних країн: Аргентини, Бельгії, Великобританії, В'єтнаму, Індії, Італії, Китаю, Нідерландів, Пакистану, Панами, Португалії, Таїланду, Туреччини, Південної Кореї та Японії. Порт Сінгапуру включає термінали, розташовані в Танджонг Пагар, Кеппел, Брані, Пасір Панджанг, Сембаванг і Джуронг. Вони можуть приймати всі типи суден, включаючи контейнеровози, балкери, Ro-Ro судна, вантажні судна, каботажні судна та ліхтери.

Контейнерний термінал Танджонг Пагар складається з 6 причалів загальною довжиною 1909 м. Термінал приймає контейнерні судна та обладнаний кранами вантажопідйомністю до 35 т.

Контейнерний термінал Брані розташований на острові Пулау Брані (у перекладі з малайської – Острів сміливих або Земля воїнів), що знаходиться на півдні від острова Сінгапур.

Судна, що прибувають під обробку генеральних вантажів, зазвичай швартуються біля причалів затоки Кеппел. Загальна довжина причалів у затоці 4,8 км, до них можуть стати близько 30 суден одночасно. Глибина вздовж причалів близько 10,1 м.

У північній частині порту знаходяться 5 причалів, що належать владі порту. Загальна довжина причалів 822,6 м, глибина вздовж них 10,4 м. У цих причалів обробляються такі вантажі як зерно , добрива , тощо.

У 2015 році PSA Terminal завершив третій і четвертий етапи розширення контейнерного терміналу, заснований на створенні інноваційної інфраструктури, завдяки якій морське дно було поглиблено до 18 метрів. Це забезпечило можливість обслуговувати контейнеровози вантажопідйомністю понад 17 000 TEU.

Серед судновласників, які працюють у порту Сінгапуру, є: China Shipping, Hyundai, APL, Ecu-Line, Appenship, COSCO, Hanjin, Norasia, Yang Ming, WANHAI, Evergreen, K-Line, Hatsu Marine Limited та Harpag Lloyd [22 , с. 5].

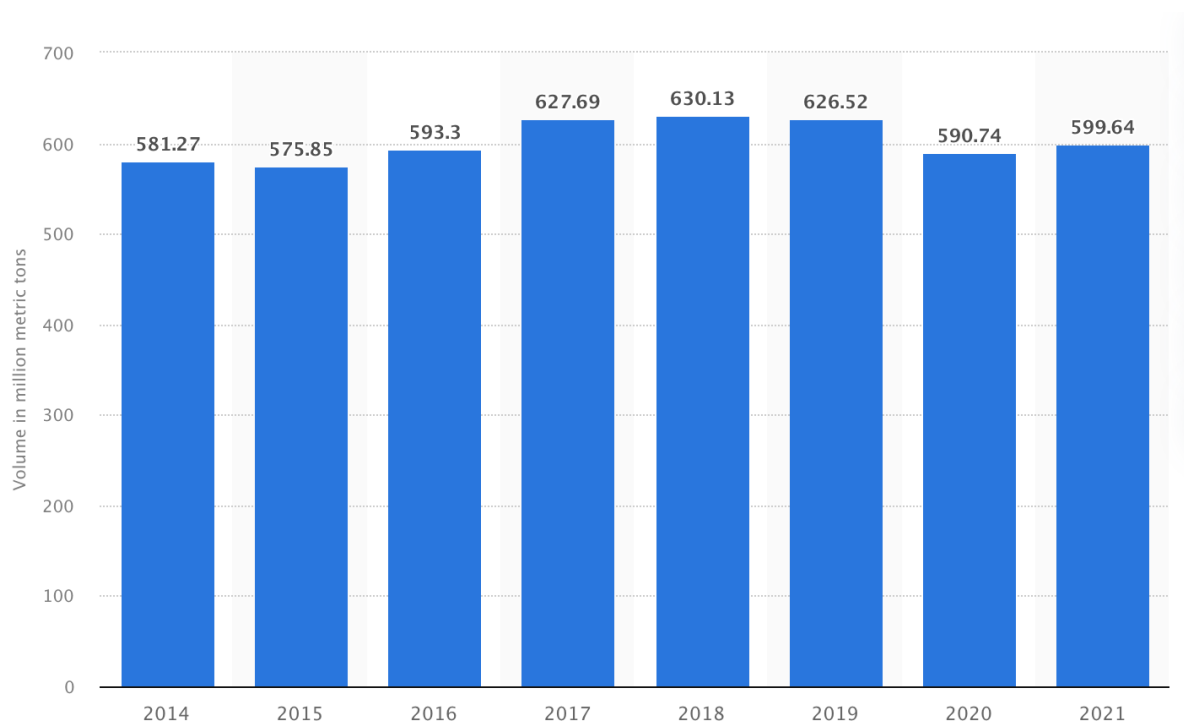


Рис.1.1.1. - Загальний вантажообіг у Сінгапурі з 2014 по 2021 рік

Загальний вантажообіг у Сінгапурі склав 599,64 мільйони метричних тон у 2021 році. Це незначне збільшення загального обсягу вантажів, вивантажених і завантажених у порту, порівняно з попереднім роком. За вимірний період найбільший вантажообіг був досягнутий у 2018 році – понад 630 мільйонів метричних тон.

Потрібно виокремити два важливих пункти , які впливають на продуктивність і показники порту:

1. Центральний морський вантажний вузол - Сінгапур має другий за величиною контейнерний порт у світі за тоннажем вантажів після Шанхаю. За обсягом міжнародних вантажів, навантажених і розвантажених, країна також посідає друге місце після Індонезії в ASEAN. Цій центральній ролі країни в глобальному масштабі сприяє її стратегічне розташування в Малаккській протоці, оскільки це перший контейнерний порт, побудований у регіоні. Відтоді пропускна спроможність порту лише зростала. У результаті країна змогла економічно розвинути як провідна морська держава, досягнувши ключової позиції в міжнародній торгівлі. Незважаючи на пандемію COVID-19, діяльність порту залишалася стійкою протягом останніх двох років з рекордною пропускною здатністю контейнерів у 37,48 млн TEU.

2. Послуги бункерування - протягом останніх років послуги з бункерування також продовжували зростати в порту Сінгапуру, досягнувши 49,9 мільйона метричних тон у 2021 році. Звичайні бункери становили більшість продажів, тоді як бункерівка зрідженого природного газу (LNG) була запущена в березні 2021 року і, як очікується, буде зростати, щоб урізноманітнити пропозиції палива. Це частина зусиль з декарбонізації морського транспорту відповідно до стратегії Сінгапуру як визнаного нафтохімічного центру в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні .

Наразі порт Сінгапуру побудував порт Туас — величезний автоматизований контейнерний термінал, який після завершення будівництва зможе забезпечити пропускну спроможність до 65 мільйонів TEU. Очікується, що до 2040 року порт стане найбільшим у світі повністю автоматизованим терміналом, особливо завдяки впровадженню автоматизованих керованих транспортних засобів (AGV) [18] .

1.2. Організаційна структура порту Сінгапуру

Організаційна структура підприємства – концептуальна схема, навколо якої збирається група людей, а також основа, на якій базується увесь функціонал. Іншими словами, це інструкція для користувача, яка пояснює будову компанії, а також принципи її роботи, тобто описує процес ухвалення рішень в організації, а також її лідера [9 , с. 245].

Чим же обумовлена необхідність розробки організаційної структури підприємства?

1. Організаційна схема будови ілюструє напрям руху організації. "Прозора" структура є інструментом для впорядкованого ухвалення рішень, а також подолання всіляких протиріч.

2. Служить "сполучною ланкою" між учасниками. У зв'язку з цим, люди, що прилучилися до групи, мають ряд специфічних рис, тоді як сама група також має певні особливості.
3. Формування організаційного порядку неминуче, оскільки кожна фірма за умовчанням має на увазі наявність в ній деякої структури [10, с.178-180].

Існують різні типи організаційно-управлінських структур підприємства, з них можна виділити наступні:

1. Лінійна - жорстке ієрархічне ділення, горизонтальні зв'язки (контроль вищої ланки над нижчим). Керівник компанії одноосібно приймає усі рішення і управляє штатом співробітників. Якщо говорити узагальнено, то компанія копіює виробничий порядок підпорядкування службовців фірми, розділення робиться з урахуванням особливостей виробництва. Ця схема будови найчастіше використовується малими організаціями, що відповідають за випуск простих продуктів.
2. Функціональна - головна характеристика цього виду організаційної структури підприємства - це розділення людей на групи по виконуваних їм у рамках відповідної професійної діяльності функціям.
3. Дивізійна - особливість цього різновиду організаційної структури підприємства - безліч підрозділів у фірмі. Службовці розбиваються на групи за різними ознаками - місце розташування, торговий ринок, пропонований товар/послуга.

4. Продуктова (товарна) - базується на вибудовуванні робочого процесу навколо різноманітних товарів. Розглянемо на прикладі цей вид організаційної структури підприємства : фірма робить 4 види товарів, відповідно і підрозділів в ній 4. Ця схема будови оптимальна для організацій, що займаються роздрібним збутом широкого спектру продуктів.
5. Ринкова - відповідно до цієї організаційної структури підприємства співробітників організації об'єднують в групи на базі ринку, на якому компанія функціонує. Вона може одночасно працювати на декількох ринках і кожен з них вважатиметься окремим підрозділом [11 , с. 225-226].

Морський порт , як і будь-яке підприємство, має свою організаційну структуру. Одним із головних принципів управління морським портом та його організації є принцип єдиноначальності. Цей принцип показує , що при появі якихось питань стосовно господарства та інших тем приймати рішення має право тільки одна особа – керівник підприємства. Він відповідає за всі сторони роботи організації , тобто за виконання коротко- та довгострокових планів виробництва, за усі витрати , які несе підприємство, за ефективність виробництва , підбір та розстановку кадрів. Керівник має право використовувати рекомендації , які можуть надаватися виробничими нарадами, громадськими організаціями, тощо [3].

Загалом, організаційна структура порту – це система, яка складається з сукупності основних та допоміжних підрозділів, що виконують управлінські або виробничі функції. Організаційна структура порту також включає у себе підпорядкованість та порядок взаємодії між підрозділами, щоби досягти найефективнішого виконання всіх властивих порту функцій. Принципова схема порту є однаковою у більшості країн, проте вона може відрізнятися через категорію порту, а також на неї впливають розміри території, об'єми та особливості виробничої діяльності, а ще важливим фактором впливу є економічна значимість порту.

Порт Сінгапуру, маючи невелику площу, відіграє значну роль в економіці та є важливим для держави в транспортному плані. Географічне розташування порту Сінгапуру підвищує конкурентоспроможність країни проти іншими країнами регіону.

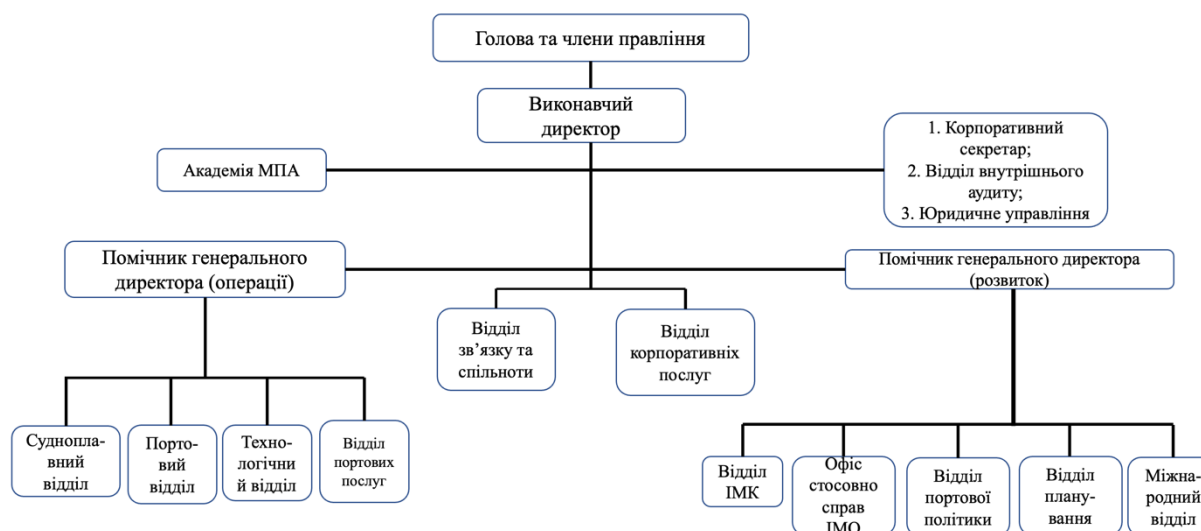


Рис.1.2.1. - Організаційна структура порту Сінгапур

На рисунку 1.2.1. можна побачити організаційну структуру порту Сінгапуру. Вона побудована по лінійно-функціональному принципу.

Лінійно-функціональна організаційна структура характеризується тим що це один із найпопулярніших типів ієрархічних структур. Вона, як

правило , ідеально характеризує принцип єдиноначальності. Структурні підрозділи організовані за лінійним принципом [12 , с. 167]. Також дана організаційна структура має широкі можливості для раціонального поєднання децентралізації та централізації.

Типові рівні управління у цій структурі:

1. Найвищий рівень (інституційний) – директор, президент, генеральний директор, CEO (Chief Executive Officer). У порту Сінгапуру таким рівнем є голова та члени правління , а також виконавчий директор. Діяльність керівника обумовлюється стратегіями та цілями розвитку системи загалом. На цьому рівні управління реалізується значна частина зовнішніх зв'язків. Дуже велика роль особистості, її харизми, мотивації та, звичайно ж, професійних якостей;
2. Середній рівень (управлінський) – поєднує керівників середньої ланки (Mid Manager), які вирішують функціональні завдання. В цей рівень можна занести помічників генерального (виконавчого) директора;
3. Нижчий рівень (виробничо-технічний) – поєднує керівників низової ланки, які знаходяться безпосередньо над виконавцями. Іноді керівник низової ланки називають операційними. Комунікації на цьому рівні переважно міжгрупові та внутрішньогрупові.

Основними перевагами лінійно-функціональної структури управління є:

1. Значне вивільнення лінійного менеджера від поглибленого аналізу проблем;
2. Глибока підготовка планів та рішень;
3. Широкі можливості залучення експертів та консультантів;
4. Поєднання переваг функціональної та лінійної структур.

Основними недоліками є:

1. Немає тісної взаємодії між структурними підрозділами на горизонтальному рівні;
2. Надмірно розвинена управлінська вертикаль (виражена тенденція до надмірної централізації);
3. Недостатньо чітка відповідальність підрозділів;
4. Конкуренція за ресурси (часто породжує внутрішньоорганізаційні конфлікти) [14 , с. 345] .

Нинішнім головою на сьогоднішній день порту Сінгапуру є Ніам Чіанг Мен. Членами правління є також 12 людей , серед яких можна виокремити заступника секретаря Міністерства торгівлі та промисловості Пан Люк Го , генеральний секретар і головний операційний директор Сінгапурської організації моряків Пан Кам Сун Хуат , директор The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited Пані Квек Бін Хві , капітан порту з 1 листопада 2021 року Капітан Чонг Цзя Чуань та інші.

Цікавим моментом у організаційній структурі є Академія МПА , яка грає важливу роль. Академія МПА була навчальним підрозділом , але у 2014 була перетворена на повноцінну академію, яка зосереджена на глобальній підготовці лідерів у морському судноплаванні. Цілями академії є проведення тренінгів для офіцерів МПА з метою вдосконалення їхніх навичок та знань , проведення навчання за програмами багатосторонньої та двосторонньої технічної допомоги МРА , розповсюдження знань та досвіду на благо та в інтересах міжнародної морської спільноти з нашими партнерами [18].

Загалом, також потрібно зазначити , що майже усі відділи мають департаменти про які буде написано надалі.

Судноплавний відділ включає у себе такі департаменти як:

1. Контроль державного прапора;
2. Управління державного портового контролю;
3. Реєстру;

4. Управління моряками;
5. Розвідки стосовно справ тощо суден;
6. Регулювання та розвитку суден;
7. Стандартів навчання/Комплексна система стимулювання.

Портовий відділ має такі департаменти як:

1. Морського середовища та безпеки;
2. Планування роботи;
3. Охорони порту;
4. Організації руху суден.

Технологічний відділ може перелічити такі департаменти як:

1. Електроніки та зв'язку;
2. Інженерно-плановий;
3. Інформаційних технологій;
4. Розвитку нового порту;
5. Науково-технічних розробок.

Відділ портових послуг включає у себе такі департаменти як:

1. Гідрографічний;
2. Морського ліцензування та прокуратури;
3. Морського обслуговування.

Розглядаючи відділ зв'язку та спільноти можна зазначити , що там є такі департаменти:

1. Залучення громади;
2. Корпоративних комунікацій.

Відділ корпоративних послуг має такі департаменти:

1. Фінансового планування та аналізу;
2. Загальна бухгалтерія;
3. Відділ кадрів;
4. Управління ресурсами.

ІМК відділ розуміє під собою інтегровані маркетингові комунікації , тобто це маркетингова стратегія компанії, для реалізації якої задіяні структури, включаючи ЗМІ, завдяки яким компанія контактує зі своєю аудиторією [16 , с. 78] . Цей відділ є дуже корисним для порту Сінгапуру , оскільки він може застосовувати різні інструменти маркетингових комунікацій з метою направлення цільовим аудиторіям узгоджені, переконливі маркетингові звернення, що сприяють досягненню цілей організації. Цей відділ включає у себе департаменти розвиток можливостей ІМК, просування ІМК, розвитку послуг ІМК.

Відділ планування має такі департаменти як:

1. Корпоративного планування;
2. Морської економіки;
3. Стратегічного планування.

Роздивившись усю організаційну структуру порту Сінгапуру можна зазначити , що вона є складною та цікавою. Велика кількість відділів та департаментів дозволяє охопити великі масштаби праці , проте це може привести до низької інформованості усіх підрозділів. Порту Сінгапуру потрібно застосовувати інноваційні технології та проводити зустрічі онлайн , щоби усі відділи були проінформані достатньо [18].

1.3. SWOT – аналіз порту Сінгапуру

SWOT-аналіз (сильні, слабкі сторони, можливості та загрози) — це структура, яка використовується для оцінки конкурентної позиції компанії та для розробки стратегічного планування. SWOT-аналіз оцінює внутрішні та зовнішні фактори, а також поточний та майбутній потенціал компанії [24].

SWOT-аналіз розроблено для того, щоб показати реалістичні дані, які засновані на фактах, з поглядом на сильні та слабкі сторони організації в

межах її галузі. Організація повинна підтримувати точність аналізу, уникаючи заздалегідь задуманих переконань або сірих зон і замість цього зосереджуючи увагу на контексті реального життя і реальних ситуацій, які відбуваються у підприємстві.

SWOT-аналіз дає ключове розуміння як внутрішніх, так і зовнішніх факторів, які можуть вплинути на результативність організації. Це може допомогти менеджерам організації оптимізувати результати діяльності, шукати нові можливості, керувати конкуренцією, максимізувати віддачу від використаних ресурсів та мінімізувати різні ризики для бізнесу та формування політики.

SWOT – аналіз складається з 4 складових , а саме:

1. Сильні сторони (Strengths)

Сильні сторони описують те, у чому організація перевершує і що відрізняє її від конкурентів: сильний бренд, база лояльних клієнтів, сильний баланс, унікальні технології тощо. .

2. Слабкі сторони (Weaknesses)

Слабкі сторони заважають організації працювати на оптимальному рівні. Це області, у яких бізнес повинен вдосконалюватися, щоб залишатися конкурентоспроможним: слабкий бренд, вищий за середній оборот, високий рівень боргу, неадекватний ланцюг поставок або брак капіталу.

3. Можливості (Opportunities)

Можливості відносяться до сприятливих зовнішніх факторів, які можуть дати організації конкурентну перевагу. Наприклад, якщо країна знижує тарифи, виробник автомобілів може експортувати свої автомобілі на новий ринок, збільшуючи продажі та частку ринку.

4. Загрози (Threats)

Загрози відносяться до факторів, які можуть завдати шкоди організації. Наприклад, посуха є загрозою для підприємства з виробництва

пшениці, оскільки може знищити або зменшити врожай. Інші поширені загрози включають такі речі, як зростання витрат на матеріали, посилення конкуренції, обмежена пропозиція робочої сили і так далі [24].

Нижче можна побачити матрицю SWOT – аналізу, яка була розроблена для порту Сінгапуру.

Таблиця 1.3.1. - SWOT – аналізу порт Сінгапуру

Сильні сторони (Strengths)	Слабкі сторони (Weaknesses)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Потужна фізична інфраструктура. 2. Хороший зв'язок з основними торговими точками хабів і виробничих баз (як повітрям, так і морем). 3. Основні вантажовідправники та постачальники логістичних послуг мають свої регіональні штаби та офіси в Сінгапурі. 4. Стабільна політичні, економічні та соціальні умови 5. Освічений і кваліфікований персонал. 6. Сильна правова система і зручна для бізнесу податкова структура. 7. Уряд активно відкриває двері для бізнесу на двосторонній та багатосторонній основі ініціативи, напр. ФТА (Free Trade Agreement). 8. Програмне та апаратне забезпечення в цьому порту вдосконалено. 9. Цей порт є близькою точкою до всіх країн внутрішнього економічного регіону Південно-Східної Азії, а порт є перевалочним центром регіону Південно-Східної Азії. 10. Порт Сінгапуру є вільним портом. 11. Сінгапурський порт має високу продуктивність. 12. Сінгапурський порт має високу частоту заходів. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Відносно високі витрати на експлуатацію (особливо на оренду землі та заробітну плату) порівняно з сусідніми країнами. 2. Невеликий географічний простір і обмеженість внутрішнього ринку. 3. Галузь роздроблена та не має масштабу, у ній дуже мало глобальних гравців із глобальними прагненнями. 4. Дефіцит кваліфікованих і досвідчених фахівців з логістики. 5. Недостатні технологічні можливості для здійснення широкого спектру діяльності SCM (supply chain management). 6. Відсутність співпраці між різними учасниками ланцюжка поставок, особливо малими та середніми підприємствами.

Можливості (Opportunities)	Загрози (Threats)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Складання більше двосторонніх угод між Сінгапуром та іншими економіками, що розвиваються. 2. Вивчення інших форм перевантаження та перевалки, окрім моря до моря. 3. Використовування гарного зв'язку Сінгапуру з Азіатсько-Тихоокеанським регіоном, щоб надати вантажовідправникам або вантажовласникам загальні та повні послуги з перевантаження. 4. Активна акцентуація уваги на офшорну торгівлю, що ведеться торговельними компаніями Сінгапуру, яка оцінюється в 120 мільярдів доларів США. 5. Створення репутації безпечного та надійного транспортного центру. 6. Зростання контейнерного експорту країн Південно-Східної Азії все ще залишатимуться основним двигуном зростання перевантажувальних перевезень у порту Сінгапуру. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Перенесення виробничих і дистриб'юторських баз в інші регіональні центри (наприклад, Китай, В'єтнам тощо). 2. Інші уряди агресивно вдосконалюють свою логістичну інфраструктуру та рекламують себе як логістичні центри, що породжує гостру конкуренцію. 3. Технологічні досягнення, такі як збільшення розмірів океанських лайнерів і реактивних лайнерів, можуть призвести до того, що оператори суден/літаків оминуть Сінгапур, якщо торговий шлях стане занадто «тонким». 4. Великі економічні країни здійснюють доставку безпосередньо до місця призначення замість перевалки. 5. Порт Сінгапуру зіткнеться зі зростаючою ціною конкуренцією, оскільки інші об'єкти, зокрема Танджунг Пелепас у Малайзії, будуть створені та розширені, щоб отримати частку регіональної перевантажувальної торгівлі.

Ключовою сильною стороною порту є його інфраструктура світового рівня та зв'язок (наприклад, PSA Singapore та аеропорт Чангі). Це робить Сінгапур провідним логістичним центром світу. Уряд країни постійно переглядає свою існуючу політику, щоб не стримувати надмірно розвиток логістичного сектору, а навпаки дозволити йому розвиватися.

Загалом можна зазначити, що порт Сінгапуру має на даний момент стабільний характер. Внутрішня середа порту не впливає на зменшення продуктивності, однак є певна проблема із дефіцитом кадрів, яку потрібно вирішувати таким чином як впровадження підготовчих курсів, тренінгів для підвищення кваліфікації, тощо.

Також у слабких сторонах було зазначено, що порт Сінгапуру має невеликий географічний простір і обмеженість внутрішнього ринку. Це пов'язано з логістичною сферою, оскільки масштабні корпорації давлять середні та малі підприємства і просто не дозволяють вийти на внутрішній

ринок. Однак ця ситуація поступово вирішується. Прикладом може бути підписання угоди між Глобальною блокчейн-компанією Ambrosus і сінгапурським бізнес-акселератором Business Engineers Asia (BEA) про допомогу малим підприємствам виходу на внутрішній ринок Сінгапуру.

Стосовно зовнішнього середовища порту Сінгапуру, ситуація загалом гарна. Порт є одним з найкращих у світі, тому створення репутації безпечного та надійного транспортного центру буде легко здійснити. Однак існують певні загрози для порту, які пов'язані з конкурентами і їх ціновими політиками. Тому зараз Сінгапур повинен почати акцентувати свою увагу на підписанні двосторонніх угод про вільну торгівлю з іншими країнами. Ці угоди дозволять порту Сінгапуру бути не тільки перевалочним пунктом, а також проводити прямі поставки між цими країнами.

1.4. PEST – аналіз порту Сінгапуру

PEST - аналіз (political, economic, social and technological) — це метод управління, за допомогою якого організація може оцінити основні зовнішні фактори, що впливають на її роботу, щоб стати більш конкурентоспроможною на ринку. Як описано в аббревіатурі, ці чотири області (політична, економічна, соціальна та технологічна) є центральними для цієї моделі [15, с. 265].

Вважається, що PEST - аналіз був вперше представлений під назвою ETPS професором Гарварду Френсісом Дж. Агіларом. У публікації 1967 року «Сканування бізнес-середовища» Агілар представив економічні, технічні, політичні та соціальні фактори як головний вплив на бізнес-середовище. Згодом літери були змінені, щоб створити зручний і незвичайний акронім, який використовується сьогодні.

Комплексна оцінка основних сфер , які впливають на зовнішню середу організації, а також на саму організацію може сприяти більш ефективному стратегічному плануванню. Таке планування можна здійснити, щоби максимізувати здатність організації використовувати наявні умови, а також бути попередженими та краще підготовленими до неминучих змін, що дозволяє організації залишатися попереду конкурентів [2 , с. 205].

Політичний аспект PEST – аналізу зосереджується на сферах, у яких урядова політика та/або зміни в законодавстві впливають на економіку, конкретну галузь та організацію, про яку йдеться. Сфери політики, які можуть особливо впливати на організацію, включають податкове та трудове законодавство. Загальний політичний клімат нації чи регіону, а також міжнародні відносини також можуть значно впливати на організацію.

PEST - аналіз вивчає такі політичні фактори:

1. Правила прийому на роботу. Чи стане дорожче наймати персонал через законодавство про мінімальну заробітну плату, законодавство про охорону праці, пенсійні внески, внески на охорону здоров'я тощо?
2. Навколишнє середовище. Чи можна підтримувати рівень прибутку, якщо органи влади вимагатимуть менш забруднюючого виробничого процесу або якщо вони стягуватимуть плату з компаній у вашому секторі за очищення вашої продукції після використання?
3. Державна політика. Чи закони, які ухвалює уряд, загалом сприяють бізнесу, зокрема вашому бізнесу?
4. Захист інтелектуальної власності. Чи визнає закон і судова система в країні права власників інтелектуальної власності? Крім того, наскільки важко домогтися відшкодування проти викрадення інтелектуальної власності та авторських прав?

5. Право власності. Чи маєте ви достатні права для захисту та експлуатації ресурсів і своїх активів?
6. Стабільність. Нестабільне політичне середовище, особливо країни з регулярними (і часто вимушеними) змінами уряду, ускладнює планування. У більш стабільних країнах чи прихід до влади певної партії суттєво вплине на ваш бізнес та його прибутковість?
7. Тарифи. Якщо ви імпортуєте матеріали для виробництва та/або експортуєте готову продукцію клієнтам, як будь-які тарифи вплинуть на такі сфери вашого бізнесу, як вартість виробництва та конкурентоспроможність ціноутворення?
8. Оподаткування. Що податкова політика нинішнього уряду означає для грошових потоків вашого бізнесу, податкових відрахувань і прибутку?
9. Торговельні обмеження. Чи існують санкції (або ймовірні санкції) проти ведення бізнесу з країною, на яку ви націлені?
10. Економічна частина аналізу спрямована на такі ключові фактори, як відсоткові та обмінні курси, економічне зростання, попит і пропозиція, інфляція та рецесія.

PEST - аналіз вивчає такі економічні фактори:

1. Доступ до кредиту. Чи можуть споживачі або бізнес-клієнти отримати готовий доступ до кредиту за конкурентоспроможною ціною для придбання продуктів і послуг у вашій компанії?
2. Рівні інвестицій у бізнес. Чи компанії на вашому цільовому ринку регулярно замінюють свої машини та обладнання, чи намагаються зробити так, щоб вони служили якомога довше?
3. Вартість життя. Вищі ціни впливають на конкурентоспроможність бізнесу через підвищення вартості житла та потреби більше платити персоналу, щоб зменшити ці витрати.

4. Економічне зростання або спад. Якщо економіка покращується, споживачі та підприємства, швидше за все, матимуть більше грошей для придбання продуктів або послуг. Економічне зростання стимулює більший рівень інвестицій з боку бізнесу в цілому.
5. Курси валют і відсоткові ставки. Країни з міцнішою економікою менше страждають від коливань курсу валют (що важливо, якщо ви імпортуєте або експортуєте товари). Крім того, ці країни, швидше за все, матимуть вищі процентні ставки, які стримують місцеву інфляцію (хоча це не завжди було так після Великої рецесії 2008-2009 років).
6. Глобалізація. Глобалізовані країни, в яких тарифи та обмеження (в основному) скасовані, мають швидше економічне зростання та покращують соціально-економічні умови для клієнтів і персоналу.
7. Інфляція. Вищі рівні інфляції швидше підривають вартість грошей. У деяких випадках підприємства можуть не прагнути перекладати вищі витрати на клієнтів, тому прибутки падають.
8. Вартість праці та рівень кваліфікації робочої сили. Дефіцит працівників із навичками, необхідними для виконання певної ролі, призведе до зростання витрат на робочу силу, що вплине на прибутковість. Іноді дефіцит може бути настільки серйозним, що змушує компанії витрачати більше на навчання.
9. Кон'юнктура ринку. Як швидко росте ринок? Наскільки великий ринок? Скільки конкурентів на цьому ринку, і як це впливає на ціни та витрати?
10. Витратні звички. Чи витрачають споживачі чи компанії, на які ви орієнтуєтесь, більше грошей на ваші продукти та послуги? Чи витрачають вони по-іншому (наприклад, переходять від реальних до онлайн-витрат)?

11. Рівні податків. Враховуючи вибір між двома штатами або країнами, де майже всі інші міркування PEST однакові, компанія, швидше за все, спочатку націлиться на країни з нижчими податками для інвестицій.

Соціальними факторами, які можуть бути включені в PEST-аналіз, є демографічний і віковий розподіл, культурні установки, а також тенденції на робочому місці та способі життя.

PEST-аналіз вивчає такі соціальні фактори:

1. Ставлення до праці (продуктивність). Чим продуктивнішою є робоча сила, тим більш конкурентоспроможною вона може оцінити свої продукти чи послуги або збільшити норму прибутку.
2. Споживчі тренди/смаки/мода. Часто існує значний проміжок часу між створенням продукту та його запуском, тому відстеження тенденцій, смаків і моди є важливим для забезпечення успіху будь-якого нового продукту.
3. Різноманітність, інтеграція та рівність. Для нових поколінь стає все важливіше, щоб обрані ними бренди підтримували їхні цінності. Чи варто запроваджувати програму корпоративної соціальної відповідальності та політику різноманітності, справедливості та залучення?
4. Поділ багатства. Економічна нерівність негативно впливає на ефективність організації. Це також впливає на зростання рівня споживання в періоди економічного спаду.
5. Освіта. Якість освіти відрізняється в різних штатах і країнах; нижчі рівні освіти вимагають більших інвестицій у навчання персоналу. Нижчий рівень освіти зазвичай супроводжується нижчим рівнем оплати праці.

6. Моделі зайнятості та тенденції ринку праці. У багатьох штатах і країнах відбувся зсув до роботи на неповний робочий день і самозайнятості, що ускладнює наймання. Крім того, тип персоналу, якого ви бажаєте найняти, може мати особливий попит, що призведе до вищих витрат на роботу.
7. Зміна ставлення поколінь. Очікування від роботодавця можуть відрізнятися серед поколінь, що вимагає змін у способах винагороди, цілеспрямованості та оплати праці персоналу.
8. Здоров'я населення. Зараз багато компаній інвестують у психічне та фізичне благополуччя своїх співробітників, щоб зменшити кількість прогулів і підвищити продуктивність.
9. Демографія населення. Чи є штат чи ринок у відносному надлишку тих типів персоналу та клієнтів, яких ви шукаєте?
10. Темпи зростання населення. Держави або країни, чиє населення зростає в основному за рахунок імміграції, можуть спостерігати повільніше зростання рівня оплати праці в результаті посилення конкуренції.
11. Соціальна мобільність. Держави або країни з більшим середнім класом, до яких легше потрапити, часто мають вищі темпи економічного зростання та нижчі рівні нерівності доходів.
12. Об'єднання в профспілки. Багато роботодавців вважають, що профспілкова сила коштує дорожче та є менш гнучкою, хоча це заперечується.
13. Технологічний компонент розглядає конкретну роль і розвиток технологій у секторі та організації, а також ширше використання, тенденції та зміни в технології. Витрати уряду на технологічні дослідження також можуть бути предметом інтересу в цій сфері.

Аналіз PEST вивчає такі технологічні фактори:

1. Штучний інтелект. Компанія може оптимізувати ефективність і продуктивність за рахунок інвестицій у штучний інтелект.
2. Автоматика та робототехніка. Зараз багато секторів автоматизують якомога більше своїх процесів, щоб ефективніше використовувати сировину, пропонувати клієнтам кращі послуги та виробляти більше продуктів за нижчою ціною за одиницю.
3. Кібербезпека та захист даних. Кібератаки продовжують впливати на бізнес, тому компанії повинні збирати лише ті дані, які їм необхідні для роботи, і повинні надійно захищати ці дані.
4. Проривні технології. Проривні технології, такі як програми для смартфонів, можуть відкрити компанії нові ринки, зокрема у фінансовому секторі.
5. Інновація. Враховуючи прискорені темпи технологічних інновацій, що впливають на багато секторів, чи варто інвестувати в інновації зараз, щоб залишатися попереду, чи реагувати на інновації конкурентів?
6. Віддалена робота. Чи дозволяють існуючі технології та інфраструктура персоналу працювати віддалено?
7. Дослідження та розробка. Чи повинна компанія інвестувати в дослідження та розробки в юрисдикціях, де надаються значні податкові пільги для такого роду робіт?
8. Соціальна мережа. Чи варто вашій компанії інвестувати в соціальні мережі для просування своїх продуктів і послуг і найму персоналу?
9. Технічні центри. Чи варто компанії (або частині компанії) переміститися до технологічних центрів, де технологічні інновації більш імовірні через наявність персоналу, інвесторів, постачальників, навчальних закладів і постачальників послуг. [15, с. 268-272]

Застосування PEST – аналізу можуть допомогти визначити основні зовнішні чинники середовища , що впливають порт Сінгапур , також конкурентний ландшафт , стабільність самого порту Сінгапуру. Загалом застосування PEST – аналізу допоможе розробити довгострокові цілі для порту та яким чином їх можна досягти.

Таб.1.4.1. - PEST – аналіз порту Сінгапур

PEST – аналіз порту Сінгапур			
Р (political)	Е (economical)	С (social)	Т (technology)
<p>1. Політична стабільність Висока політична стабільність забезпечує стабільне та дружнє ділове середовище з передбачуваними тенденціями зростання ринку. Однак коли панує політичний хаос, це відлякує інвесторів і шкодить довірі зацікавлених сторін до економічної та організаційної діяльності. Зараз Сінгапурський порт, який є світовим портом заходу присутній в різних країнах, кожна з яких має власну політичну напругу. Зростаюча напруженість і нестабільність у глобальному політичному середовищі можуть вплинути на зростання золотодобувної промисловості та обмежити можливості для зростання, доступні для трансформування</p>	<p>1. Етап економічного циклу Економічний розвиток країни безпосередньо впливає на ефективність організації. Економіки, що розвиваються, пропонують широкі можливості для зростання для трансформації PSA від Сінгапурського порту до світового порту заходу. Так само важливо розуміти етап життєвого циклу галузі. Вихід у зрілі галузі може бути більш складним через насиченість ринку, ніж галузі на стадії зростання. Крім того, бізнес-результати трансформації PSA з Сінгапурського порту в світовий порт заходу також залежить від того, наскільки уряд країни перебування витратив на розвиток основної інфраструктури. Добре розвинена інфраструктура сприяє</p>	<p>1. Демографічні тенденції Зміни в демографічних структурах, як-от старіння населення, міграційні тенденції та соціально-економічні зміни, мають першорядне значення для міжнародних бізнес-організацій. На бізнес і маркетингові стратегії також впливає міграція. Це важливо зрозуміти загальне ставлення людей до міграції, оскільки це може вплинути на здатність фірм залучати міжнародних менеджерів до приймаючої країни. Для порту Сінгапур ці моменти є дуже важливими , оскільки при наймнні працівників потрібно розуміти їх вік, ставлення до міграції , тощо. 2. Рівність і дистанція влади</p>	<p>1. Маркетинг у соціальних мережах Розвиток інформаційних і комунікаційних технологій привів до впровадження інноваційних маркетингових методів для покращення співпраці з клієнтами. Використання соціальних медіа стало звичним явищем у сучасному бізнес-середовищі. При перетворенні PSA з Сінгапурського порту на світовий порт заходу можна почати використовувати можливості маркетингу в соціальних мережах для покращення ефективності бізнесу. Технологічні</p>

<p>PSA з Сінгапурського порту на світовий порт заходу.</p> <p>2. Зміна політики</p> <p>Часті зміни в урядовій політиці шкодять ефективності бізнесу через збільшення екологічної невизначеності. Важливо для перетворення PSA з Сінгапурського порту на світовий порт заходу вивчити поточні тенденції політичного сценарію країни, оскільки зміни в уряді можуть змінити пріоритети уряду щодо розвитку різних галузей.</p> <p>3. Протести/групи тиску та система управління</p> <p>Під часи перетворення PSA з Сінгапурського порту на світовий порт заходу повинно ретельно бути проаналізовано протести груп тиску, соціальних/екологічних активістів та профспілок працівників, оскільки такі протести відіграють важливу роль у процесі розробки політики. Тісна співпраця з такими групами може підвищити здатність трансформування PSA із Сінгапурського порту до світового порту заходу співпрацювати з громадою та досягати довгострокових корпоративних цілей. Крім того, добре розвинена система управління з демократичним політичним середовищем робить бізнес-</p>	<p>створенню бізнес-середовища та збільшує потенціал зростання золотодобувної промисловості у відповідній країні.</p> <p>2. Інфляція/зайнятість/процентні/обмінні курси</p> <p>Темпи зростання ВВП визначатимуть здатність реалізувати довгострокові стратегії зростання для більш скорішого трансформування у світовий порт заходу. Високий ВВП також свідчить про здатність споживачів витратити більше на пропоновані продукти. Високий рівень безробіття свідчить про наявність надлишку робочої сили за порівняно нижчу заробітну плату. Діяльність на такому ринку може знизити витрати на виробництво під час трансформування PSA з Сінгапурського порту до світового порту заходу. Організація також повинна ретельно розглянути процентну ставку та її вплив на здатність запозичувати та ставлення до інвестицій. Висока відсоткова ставка заохочуватиме ставлення до інвестицій і збільшить можливості для зростання продуктивності порту. Нарешті, коливання обмінного курсу також може вплинути на прибутковість і міжнародну торгівлю. Великі коливання</p>	<p>Дистанція влади в будь-якому суспільстві свідчить про прийняття ієрархії та нерівності доходів. При перетворенні PSA з Сінгапурського порту на світовий порт заходу потрібно скорегувати практику управління бізнесом, виходячи на ринки з великою або низькою дистанцією влади. Зростаюча нерівність у багатьох країнах змінює структуру влади, що має серйозні наслідки для міжнародних бізнес-організацій.</p> <p>3. Гендерні ролі</p> <p>При перетворенні PSA з Сінгапурського порту на світовий порт заходу необхідно вивчити традиційно призначені гендерні ролі, щоб відповідним чином узгодити маркетингові та комунікаційні практики. Стратегії маркетингу та людських ресурсів у традиційному патріархальному суспільстві з чітко виділеними гендерними ролями відрізнятимуться від суспільств із низькими гендерними стереотипами.</p> <p>4. Соціальні норми та класовий розподіл</p> <p>Менеджери з міжнародного маркетингу вважають культуру важливою</p>	<p>тенденції можна використовувати для початку креативних кампаній у соціальних мережах для розвитку онлайн-спільнот брендів.</p> <p>2. Технологічні інновації та рівень розвитку</p> <p>При трансформації PSA з Сінгапурського порту на світовий порт заходу слід ретельно розглядати поточні технологічні інновації, щоб залишатися попереду конкурентів. Необхідно уважно стежити за аналізом 5G і визначенням його потенціалу для досягнення позитивних бізнес-результатів завдяки покращенню взаємодії з користувачем, збільшенню швидкості та розширеному доступу. Подібні технологічні інновації можуть призвести до серйозних перетворень у галузі та змінити правила успіху для гравців ринку. Крім того, також важливо враховувати рівень</p>
---	---	---	---

<p>середовище більш комфортним для міжнародних бізнес-організацій.</p> <p>4. Бюрократія та корупція</p> <p>Бюрократія та корупція негативно впливають на бізнес-середовище.</p> <p>Діяльність у країнах із високим рівнем корупції та слабкою правоохоронною діяльністю робить бізнес-середовище дедалі непередбачуванішим для перетворення PSA із Сінгапурського порту на світовий порт заходу внаслідок підриву громадської довіри до бізнес-організацій і загальної політичної та економічної структури. Корупція може впливати на різні бізнес-операції, починаючи від ліцензування, укладання контрактів, шахрайських угод і закінчуючи частими судовими позовами.</p> <p>Якщо трансформація Сінгапурського порту на світовий порт заход буде пов'язано з корумпованою економічною та політичною системою, це загрожуватиме сталому розвитку організації, дестабілізуючи суспільство, завдаючи шкоди системі правосуддя та загрожуючи верховенству права.</p> <p>5. Оподаткування, торговельні обмеження</p>	<p>місцевої валюти можуть бути причиною серйозного занепокоєння для трансформації PSA з Сінгапурського порту на світовий порт заходу.</p> <p>3. Стан ринку праці</p> <p>Попит і пропозиція робочої сили визначають ставки заробітної плати та пропозицію кваліфікованої робочої сили. Тому потрібно вивчати та прогнозувати умови ринку праці, щоб зрозуміти, як він може залучити талановитих працівників і використати їхні навички для покращення ефективності бізнесу.</p> <p>Коли ринки праці є гнучкими Сінгапурський порт може скористатися перевагами вищої продуктивності праці. У той час як робота на жорстких ринках праці може спричинити заробітну плату та інші проблеми, які порушують впливові профспілки. Також слід ретельно проаналізувати наявність кваліфікованого людського капіталу, оскільки нестача кваліфікованої робочої сили може вплинути на ефективність бізнесу та ускладнити залучення й утримання талантів.</p> <p>4. Ефективність фінансових ринків</p> <p>На глобальні стратегії розширення, які мають відношення до Сінгапурського порту, впливає ефективність</p>	<p>змінною. Кожне суспільство має відмінні норми та цінності, які відіграють важливу роль у формуванні споживчої поведінки. Тож треба розвивати місцеві команди та розвивати місцеві партнерства для розуміння суспільних установок і норм, щоб адаптувати маркетингові стратегії відповідно до унікального культурного контексту.</p> <p>Спостереження за соціально-класовою стратифікацією також є важливим для перетворення PSA з Сінгапурського порту на світовий порт заходу.</p> <p>5. Використання інтернету як магазин послуг</p> <p>Поява соціальних медіа та електронної комерції заохочує покупців в Інтернеті. Тож можна зрозуміти поведінку покупців в Інтернеті, враховуючи різницю між поколіннями, оскільки молоді споживачі більш схильні робити покупки в Інтернеті, ніж клієнти старшого віку. При розробці маркетингових і комунікаційних стратегій необхідно враховувати зростання використання мобільних телефонів і соціальних мереж. Тож</p>	<p>розвитку та зрілості технологій на відповідному ринку. Вихід на ринки, де технологічний прогрес ще не досягнув своєї зрілості, означає можливе збільшення частку ринку для порту Сінгапур, при правильному зосередженні на нових технологічних інноваціях.</p> <p>3. Дослідження та розробки технології та вплив на структуру витрат</p> <p>При трансформації PSA з Сінгапурського порту на світовий порт заходу необхідно розглянути інвестиції, зроблені конкурентами на мікро- та макrorівні, щоб зрозуміти, як нові технології впливають на ланцюг створення вартості фірми та переважну структуру витрат.</p> <p>Діяльність у сфері досліджень і розробок дуже важлива в середовищі, яке характеризується творчим зривом. У такому середовищі влада порту Сінгапур повинна</p>
---	---	--	--

<p>та захист інтелектуальної власності</p> <p>Вхід у країни з високим рівнем оподаткування безпосередньо вплине на рентабельність перетворення PSA з Сінгапурського порту на світовий порт заходу, оскільки високе оподаткування впливає на міжнародну торгівлю та перешкоджає експорту. Організація також може вивчати податкову політику в галузі, щоб зрозуміти пріоритети та зацікавленість уряду країни, що розвивається. Подібним чином високі торговельні обмеження можуть ускладнити бізнес-середовище, впливаючи на експорт і погіршуючи відносини із зовнішньоторговельними партнерами. Крім того, якщо уряд розглянутої країни не серйозно ставиться до захисту прав інтелектуальної власності бізнес-організацій, це буде стримувати підприємців від інвестування в організації через високий ризик викрадення ідей.</p>	<p>фінансового ринку, оскільки робота на високоефективних фінансових ринках веде до покращення стану ліквідності та зміцнення здатності виходити на нові ринки. Здоров'я та ефективність фінансових ринків визначатимуть здатність порту Сінгапур залучати капітал за справедливими цінами.</p> <p>5. Економічна структура</p> <p>Практика ведення бізнесу трансформації PSA з Сінгапурського порту на світовий порт заходу перебуває під впливом переважаючої економічної структури. Економічне та регуляторне середовище в монополістичній або олігополістичній структурі відрізнятиметься від монополістичної та досконалої конкуренції.</p>	<p>оскільки в порту є багато різних компаній, то вони можуть певну частину послуг показувати в інтернет-магазині.</p>	<p>інвестувати в проривні технології, щоб максимізувати прибуток, і реінвестувати прибуток у майбутні проривні технології.</p> <p>4. Скорочений життєвий цикл продукції</p> <p>Запровадження нових технологій скоротило життєвий цикл розробки нових продуктів. Сьогодні нові продукти розробляються швидко, і партнери в ланцюжку постачання також отримали більше можливостей. Це створює тиск на трансформацію PSA з Сінгапурського порту до світового порту заходу, оскільки потрібно швидко розробляти нові продукти, розширювати асортимент продукції, інтегрувати гнучкість у ланцюг створення вартості та розвивати здорові ділові відносини з партнерами в ланцюжку створення вартості.</p>
--	---	---	--

При PEST – аналізі порту Сінгапуру також було затронуто PSA , що є портовим оператором і компанією ланцюга поставок, яка здійснює провідні операції в Сінгапурі та Антверпені.

Будучи одним із найбільших портових операторів у світі, PSA має термінали в 26 країнах, включаючи глибоководні, залізничні та внутрішні об'єкти. PSA також займається дистрибуційними та морськими послугами.

Важливо зауважити , PEST – аналіз було зроблено з акцентом на розвиток і трансформацію порту Сінгапуру до світового порту заходу. Було проаналізовано зовнішні чинники , які можуть допомогти у зростанні сил порту Сінгапуру або навпаки зменшити продуктивність. Загалом можна зазначити , що порт має усі можливості стати одним із головних центрів морської торгівлі у південно-східному краї континенту.

1.5. Місія та цілі порту Сінгапуру

Сінгапур є частиною морського шовкового шляху, який пролягає від узбережжя Китаю до південного краю Індії, до Момбаси, звідти через Червоне море через Суецький канал до Середземного моря, до регіону Верхньої Адриатики північноіталійського центру Трієста з її залізничне сполучення з Центральною Європою та Північним морем.

Серед цілей порту Сінгапуру можна виділити такі як: досягнення найвищої продуктивності, зосередження та калькуляція витрат та доходів , залучення інвесторів та розроблення привабливої інвестиційної політики. Але однією з головних цілей протягом двох років у порту Сінгапур було розширення кордонів , тобто побудова порту Туас.

Операції в Tuas Mega Port почалися у вересні 2021 року, а порт офіційно відкрився 1 вересня 2022 року з трьома причалами [19].

Як і очікувалося, проект, який коштує майже 20 мільярдів доларів, є інженерним викликом. Перший етап проекту вимагав відвоювання землі у моря.

Це передбачало контур пристані, демаркований понад 200 кесонами (10-поверховими бетонними стовпами). Потім глину витягли з морського дна, щоб поглибити морське дно навколо порту. Ця сама глина згодом була використана для меліоративного елемента проекту.

Хоча всі ці інженерні роботи тривають, діяльність нового порту також ретельно планується та впроваджується. Технологія, запланована для порту Туас, уже щодня тестується на існуючих терміналах PSA. Зараз це можна побачити, наприклад, у 30 автомобілях без водія, які переміщують вантажні контейнери навколо терміналу Пасір Панджанг. Понад 1000 таких же транспортних засобів буде розроблено спеціально для порту Туас.

Порт Туас, після повного розвитку в чотири етапи, стане найбільшим у світі контейнерним портом, здатним обробляти до 65 мільйонів TEU щорічно. Він забезпечує єдине консолідоване місце для контейнерної діяльності Сінгапуру, що значно скорочує міжтермінальні транспортні операції та викиди парникових газів.

Термін «мегапорт» найчастіше асоціюється з портом Туас, і це не дивно. Після завершення будівництва в 2040 році він матиме 26 кілометрів глибоководних причалів і пропускну спроможність 65 мільйонів TEU на рік. Він також був розроблений, щоб обслуговувати кораблі майбутнього, якщо вони збільшаться в розмірах, як очікується. Масштаб операції справді вражаючий для країни з населенням менше 6 мільйонів — менше, ніж 20-те за величиною місто в Азії.

Передбачається, що Mega Port Tuas стане єдиним портом у Сінгапурі після того, як міські термінали PSA та Pasir Panjang Terminal будуть закриті у 2027 та 2040 роках відповідно, завершуючи еру портових операцій у районі міста, яка почалася в 1819 році [19].

Отже, порт Сінгапур націлений на майбутнє і на глобальний розвиток своєї зовнішньої торгівлі. Проаналізувавши діяльність порту Сінгапуру, його внутрішнє, зовнішнє середовище, можна виокремити місію – розвиток та просування порту Сінгапур як провідного порт-хабу та міжнародного морського центру!

РОЗДІЛ 2.

РОЗРОБКА СЮРВЕЄРСЬКОЇ КОМПАНІЇ НА БАЗІ УКРАЇНСЬКИХ ПОРТІВ

2.1. Основна характеристика сюрвеєрської компанії “Sea&Mer”

У цьому розділі ми розглянемо сюрвеєрську компанію “Sea&Mer” , яка була нещодавно створена , проте має вже гарні успіхи на ринку.

Для початку потрібно відповісти на питання – хто такий сюрвеєр? Сюрвеєр (від англ. Surveyor) - незалежний по відношенню до експерт. Він займається інспекцією, дослідженням, перевіркою об'єктів страхування, а також за заявкою юридичних та фізичних осіб видає рекомендації, пов'язані зі страхуванням ризиків [23 , с. 112] .

Сюрвеєрські послуги використовуються як у разі виникнення спорів та претензій між сторонами контракту , так і для їх запобігання. Як видно з цього визначення, спектр сюрвеєрських послуг та сфери діяльності є досить широкими [20 , с.154] .

Морські інспектори , які працюють у компанії “Sea&Mer” , несуть відповідальність за огляд і оцінку стану кораблів, човнів та інших плавзасобів. Вони працюють з командою інших морських професіоналів, включаючи інженерів, механіків і будівельників суден. Їх робота полягає в тому, щоб переконатися, що всі судна відповідають стандартам безпеки та знаходяться в хорошому робочому стані перед тим, як відправитися у плавання.

Також сюрвеєрська компанія “Sea&Mer” може надавати своїх інспекторів для надання експертних свідчень у судових справах, пов'язаних з аваріями чи іншими інцидентами, що сталися на борту судна.

Загалом, можна виділити такі функції , які виконує компанія “Sea&Mer”:

1. Перевірка суден для визначення їх стану та готовності їх до повернення в експлуатацію;
2. Запис усіх деталей про стан судна, а також фотографування чи зйомки відео судна та його інтер'єру;
3. Цілий огляд суден на виявлення пошкоджень на ньому , а також перевірка структурної цілості судна.

Потрібно виділити той факт , що морські інспектори з компанії “Sea&Mer” ще займаються вантажем , тобто вони контролюють вантажно-розвантажувальні операції. Окрім оцінки вантажних операцій, вони розраховують допустимі навантаження, максимальну та мінімальну осадки, виконують перевірку стану вантажу виявляють його пошкодження . Загалом їх наймають фрахтувальники або організації , які займаються перевезенням насипних , кіпових або навіть дорогих , цінних товарів.

2.2. Організаційна структура сюрвеєрської компанії “Sea&Mer”

Структура організації – це система логічних взаємовідносин між рівнями управління , а також функціональними областями. Ця система зазвичай побудована у той формі , яка дозволяє як можна скоріше та ефективніше досягати цілей організації [5, с. 317] .

ТОВ має багато переваг , оскільки нині суспільство є об'єднанням капіталів та об'єднанням осіб , де капіталістичний елемент переважає. Учасники товариства можуть брати особисту трудову участь в основній діяльності створеного ними товариства і у зв'язку з цим набувати подвійного статусу: з одного боку – бути учасником товариства (з його правами та обов'язками), а з іншого – працівником цієї ж юридичної особи [6, с. 567]. Така правова форма управління є найкращим варіантом для

малих або середніх організацій , тому керівники сюрвеєрської компанії “Sea&Mer” її обрали.

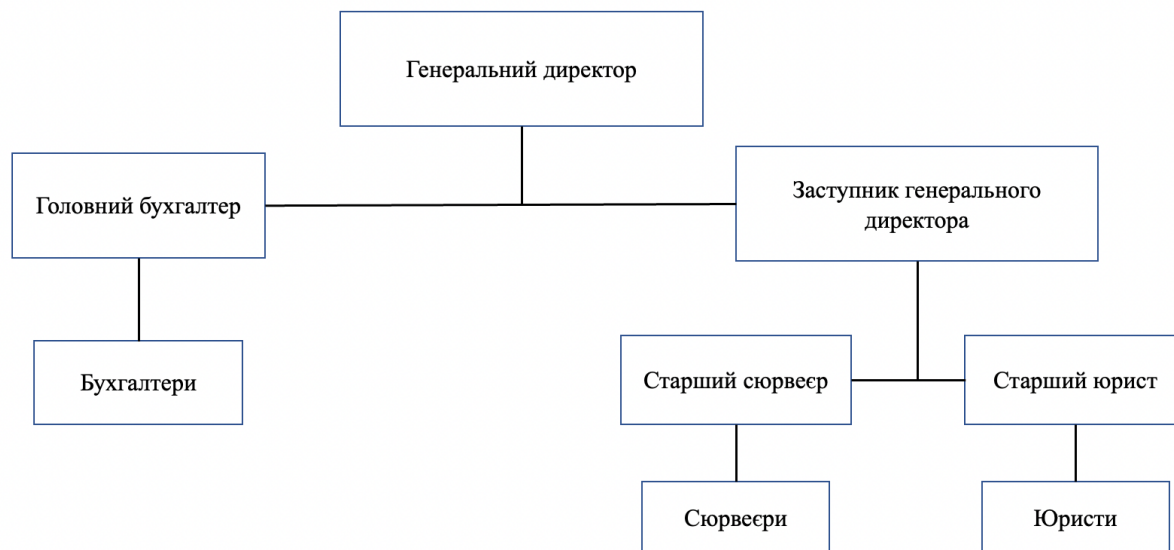


Рис. 2.2.1. - Організаційна структура компанії “Sea&Mer”

На рисунку 2.2.1. можна побачити організаційну структуру сюрвеєрської компанії ТОВ “Sea&Mer”. З погляду розподілу повноважень та виробничих обов'язків вона побудована за принципом лінійної схеми управління. Вона є оптимальною для підприємства , бо ця структура управління характеризується чіткою системою взаємних зв'язків між керівником та підлеглим , швидкістю реакції у відповідь на прямі вказівки , простотою управління , тощо. І оскільки організація “Sea&Mer” була створена півроку тому і є середнім підприємством , ця структура є відповідною для неї.

Першим кого потрібно розглянути це генеральний директор. Він є головою компанії «Sea&Mer» і виступає від імені загальних зборів учасників. Загальні збори учасників виступають у ролі головного органу управління в компанії. Функції генерального директора полягають в загальному керівництві виробничо-господарською діяльністю компанії. Саме

генеральний директор несе повну відповідальність за усі прийняті рішення, за результати діяльності підприємства і збереження його майна. Керівник розробляє та приймає рішення про виконання всіх видів робіт, несе повну відповідальність за їх результати. Також він контролює та оцінює роботу старшого сюрвеєра та старшого юриста, які у свою чергу перевіряють роботу своїх підлеглих на відповідність результату проведеної перевірки вимогам стандартів та договорів.

Заступник генерального директора виконує доручення самого керівника. Також генеральний директор може делегувати деякі свої повноваження заступнику, коли немає часу на їх виконання, наприклад перевірка певних відомостей, підписання контракту з клієнтами, тощо.

Головний бухгалтер координує фінансову діяльність фірми і веде всю бухгалтерську документацію фірми. У цьому йому допомагають також підлеглі йому бухгалтери.

2.3. Місія та цілі сюрвеєрської компанії “Sea&Mer”

Сюрвеєрська компанія “Sea&Mer” є товариством з обмеженою відповідальністю, яке здійснює комерційну діяльність: надає на українському ринку різні види сюрвейерських послуг.

Існує так звана місія організації - те, для чого компанія призначена в бізнесі та суспільстві, сформульована власниками та вищими керуючими компанії. Місія деталізує статус підприємства та забезпечує напрям та орієнтири для визначення цілей та стратегій на різних організаційних рівнях [4, с. 95].

Місія компанії ТОВ “Sea&Mer” полягає у наданні сюрвейерських послуг як закордонним, так і вітчизняним клієнтам, які відповідають та задовольняють вимоги та очікування замовників. Зокрема: перевірку зовнішнього стану вантажу, відповідність супровідної документації

вимогам щодо перевезення вантажу, складання актів невідповідності. А також отримання прибутку, достатньої на вирішення завдань свого соціально – економічного розвитку.

Як відомо, організація, за визначенням, це група людей із усвідомленими загальними цілями. В організації можуть бути різноманітні цілі.

Розглянемо деякі цілі сюрвеєрської компанії “Sea&Mer”:

1. Високий рівень задоволеності клієнтів та високі фінансові показники;
2. Підвищення якості послуг, а також їх розширення шляхом застосування нових технологій;
3. Підвищення кваліфікації персоналу, підготовка нових працівників, здатних до творчого мислення;
4. Підвищення заробітної плати працівників;
5. Поліпшення умов праці;
6. Розвиток перспективних напрямів діяльності та концентрація ресурсів на їх розробку;
7. Захоплення більшої частки ринку;
8. Закріплення партнерських відносин;
9. Підвищення конкурентоспроможності у майбутньому тощо.

Треба сказати, що кінцевою метою фірми (як багатьох інших) є максимізація прибутку.

Для досягнення поставленої мети необхідно:

1. Сприятлива робоча атмосфера;
2. Стабільність у діяльності фірми;
3. Концентрація сил, коштів, ресурсів;
4. Вміле керівництво фірмою;
5. Прийняття зважених рішень;

6. Обладнання робочих місць, оснащення персоналу необхідним інструментом.

Компанія загалом націлена на розвиток , тому дивиться тільки вперед та цілі є свідомством цього.

2.4. SWOT – аналіз сюрвеєрської компанії “Sea&Mer”

Для визначення стратегії, шляху розвитку фірми необхідно визначити сильні і слабкі сторони організації, тим самим побудувати SWOT-аналіз організації.

На таблиці 2.4.1. можна побачити сильні , слабкі сторони та можливості , загрози для компанії “Sea&Mer”.

Розглядаючи SWOT-аналіз , можна зазначити , що підприємство за рік роботи зарекомендувало себе як стабільну організацію і завдяки цьому з’явилася перші лояльні клієнти. Також компанія має доступ для проведення робіт з державними структурами і це надає їй велику перевагу , оскільки є можливість випуску справжніх сертифікатів якості , а також це дозволяє мати можливість дізнаватися одним із перших новини щодо введення нових законів стосовно діяльності компанії.

Табл. 2.4.1. - SWOT – аналіз сюрвеєрської компанії “Sea&Mer”

Сильні сторони (Strengths)	Слабкі сторони (Weaknesses)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Чітка структура управління; 2. Постійне розширення кола ділових партнерів; 3. Кваліфікований персонал; 4. Наявність позаштатних працівників; 5. Організація роботи з державними структурами; 6. Персоналізований підхід до кожного клієнта та швидка комунікація з клієнтом; 7. Гнучка фінансова політика; 8. Інформаційна доступність 24/7; 9. Суворі конфіденційність; 10. Лояльність клієнтів. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Відсутність рекламного бренду; 2. Невелика кількість постачальників на ринку; 3. Необхідність постійного підвищення кваліфікації технічних фахівців; 4. Маркетингова стратегія потребує оптимізації, при пошуку клієнтів слабо застосовуються сучасні технології; 5. Коливання норм прибутку через економічні, політичні ситуації погано впливають на розвиток компанії; 6. Нестача можливостей для розвитку компанії через ризики, які пов'язані з Covid-19, політичною ситуацією.
Можливості (Opportunities)	Загрози (Threats)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Освоєння нових регіонів; 2. Надання нових послуг; 3. Створення проектного відділу; 4. При стабілізації курсу валюти платоспроможність потенційних клієнтів підвищується 5. Стратегічні альянси можуть допомогти компанії розвиватися далі; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Поява нових конкурентів та посилення позицій старих конкурентів (SGC, Black Sea Survey, Baltic Control Ukraine); 2. Подальша поява фірм монополістів у нішах ринку; 3. Поява зарубіжних фірм на українському ринку; 4. Невиконання зобов'язань з боку клієнтів та постачальників; 5. Ослаблення іноземних валют та, як наслідок, зниження вартості послуг у роботі з іноземними компаніями; 6. Зміна політичної та економічної ситуації в країні; 7. Морське піратство 8. Глобальні екологічні катаклізми.

Організація має теж слабкі сторони, проте вони не є критичними, окрім 6 пункту, який стосується непередбачених подій стосовно світових ситуацій.

Не дивлячись на усі загрози, які існують, сюрвеєрська компанія “Sea&Mer” має гарні можливості для подальшого розвитку. Спираючись на освоєння нових регіонів та при покращенні маркетингової стратегії

підприємство має усі шанси знайти нових клієнтів та збільшити свій прибуток.

2.5. PEST – аналіз сюрвеєрської компанії “Sea&Mer”

Для аналізу зовнішньої середовища доречно буде провести PEST- аналіз сюрвеєрської компанії “Sea&Mer” , який дозволить нам краще зрозуміти статус компанії на ринку.

Табл.2.5.1. - PEST- аналіз сюрвеєрської компанії “Sea&Mer”

PEST – аналіз компанії “Sea&Mer”			
P (political)	E (economical)	S (social)	T (technology)
<p>1. Політично нестабільна ситуація вплинула на те , що компанія не може повноцінно працювати в Одесі.</p> <p>2. Через нестабільність політичної ситуації закордонні партнери можуть бути незацікавлені у співробітництві з організацією.</p> <p>3. Якщо влада дозволить морякам відправлятися у рейси та буде безпечно у портах , то компанія зможе працювати як до війни та збільшити свій прибуток.</p> <p>4. З початком війни вплив держави значно зменшився на компанію , оскільки порти зачинені.</p> <p>5. Корупція , яка присутня у цій сфері , також зменшилися , бо</p>	<p>1. Зріст валюти призведе до збільшення цін на послуги компанії , що може бути негативно оцінено клієнтами. Але якщо не збільшувати ціни на послуги , то це може привести компанію до кризи.</p> <p>2. Через рівень міграції в країні компанія може виникнути нестача робітників.</p> <p>3. Рівень середньої заробітної плати впав через економічну кризу в країні , тому компанія з метою зменшити витрати , може зменшити рядовим працівникам зарплату.</p> <p>4. Вартість енергетичних , сировинних , комунікаційних ресурсів зросла , через це</p>	<p>1.Рівень кваліфікованості кадрів є достатнім , оскільки усі працівники у компанії мають вищу освіту , тому рівень освіти населення загалом непотрібно розглядати стосовно компанії.</p> <p>2. Зараз йде старіння населення , бо уся молодь виїжджає із країни , однак це не вплинуло на підприємство , бо середній вік працівників – 30 років.</p> <p>3. Тенденція на послуги компанії загалом залишалась високою до війни , бо організація знаходиться в Одесі , де сюрвеєрська діяльність є</p>	<p>1.Розвиток інтернету дуже вплинув , тому компанії потрібно задуматися над своїм іміджем і почати розробляти маркетингову стратегію.</p> <p>2. Стосовно технологій, компанія застосовує усе , щоби забезпечити найвищу продуктивність , тобто кожен працівник має свій комп’ютер , робочий телефон.</p> <p>3. Нові технології також не проходять повз підприємства – компанія перед війною думала стосовно технології 5G , яка би дозволила проводити інспекцію суден</p>

<p>зараз немає сенсу , оскільки відсутня перевірка суден , бо вони не заходять до порту і також немає вантажів у порті.</p>	<p>компанія несе більші витрати. 5. Через закриті кордони , компанія не має можливості виконувати той об'єм роботи , який виконувала раніше , тому прибуток значно буде менше у порівнянні з минулими періодами.</p>	<p>актуальною , проте зараз підприємство повинно почати думати стосовно роботи не тільки в морській діяльності , бо це може привести його до кризи. 4. Через війну багато жінок покинули Україну і це торкнулось також і нашої компанії , тому з початком весни було найнято декілька нових працівників. 5. Загалом зараз війна вплинула на багато людей , як і на працівників компанії. Задля гарного стану робітників організація повинна розглянути додаткові тренінги з психологом , який буде оцінювати моральний стан працівників.</p>	<p>через дрони (віддалено) та у режимі реального часу. 4. Восени минулого року , степінь застосування новітніх технологій у компанії була збільшена , бо організація почала застосовувати блокчейн. 5. У найближчі 5 років технології будуть розвиватися ще далі , проте компанія не залишається позаду і намагається застосовувати нові програми , прилади , тощо. Це призводить до додаткових витрат , однак продуктивність зростає , бо час на обробку інформації , її знаходження , виявлення і т.д. зменшується.</p>
---	--	--	---

Роблячи висновок з PEST- аналізу , можна виділити , що з політично-економічних подій на компанію дуже вплинула війна. Через неї компанія має зараз проблеми з портами та не може працювати із суднами та вантажами , оскільки їх немає. Організація повинна роздивитися варіант початку роботи у інших транспортно-логістичних сферах.

Також можна виділити , що підприємство не зволікає застосовувати нові технології і це її одна із головних переваг на фоні конкурентів.

Стосовно працівників , через міграцію , компанія найняла на початку року декілька нових робітників , оскільки залишки робити є. Ще ідея про

позаштатного психолога була прийнята добре працівниками , тому керівники будуть думати щодо цього.

2.6. Економічне обґрунтування існування компанії

Одним із найважливіших моментів у підприємстві є оцінювання фінансових результатів , що означають наявність прибутку або збитку за підсумками минулого звітного періоду. А прибуток і збиток – це різниця між отриманим доходами та витратами [7 , с. 208]. Фінансовий результат можна розрахувати за місяць , квартал , рік.

Для економічного оцінювання сюрвеєрської компанії “Sea&Mer” потрібно буде провести розрахунки доходів , витрат організації , прибутку , а також чистого прибутку за місяць.

Формула прибутку наведено нижче (2.6.1.):

$$Pr = D - R , \quad (2.6.1.)$$

де D – доходи;

R – витрати.

Доходи розраховуються наступним чином (2.6.2.):

$$D = D_{\text{консульт.посл.}} + D_{\text{перев.заг.стан.суд.}} + D_{\text{пов.інспекц.судн.}} + D_{\text{інспекц.суд.прил.}} + D_{\text{інспекц.вантаж.прим.}} + D_{\text{бункер.сюр.}} + D_{\text{догл.тар.конт.}} + D_{\text{верів.пломб.кон.}} + D_{\text{осм.зав.кон.}} + D_{\text{тех.нагл.суд.експл.}} + D_{\text{післярейс.свід.суд.}} + D_{\text{заг.перевір.вантаж.}} + D_{\text{осм.зав.вантаж.}} + D_{\text{перевір.кріпл.вантаж.}} + D_{\text{перевір.виван.вантаж.}} + D_{\text{перевір.облад.}} + D_{\text{драфт}} \quad (2.6.2.)$$

де $D_{\text{консульт.посл.}}$ – Надання консультаційних послуг;

$D_{\text{перев.заг.стан.суд.}}$ – Перевірка загального стану судна;

$D_{\text{пов.інспекц.судн.}}$ – Повна інспекція судна;

$D_{\text{інспекц.суд.прил.}}$. – Інспекція судових приладів;

$D_{\text{інспекц.вантаж.прим.}}$. – Інспекція вантажних приміщень;

Дбункер.сюр. . – Забір кількості палива на борту, цистернах та танк-контейнерах (бункер-сюрвей);

Догл.тар.конт. – Огляд тар, контейнерів, вагонів;

Дверів.пломб.кон. – Верифікація пломб контейнерів / контроль завантаження та укладання вантажів у контейнері з наданням "Сертифіката про укладання вантажу в контейнері";

Досм.зав.кон. – Контроль завантаження контейнерів на судно з наданням "Сертифіката про навантаження та розкріплення контейнера на судні";

Дтех.нагл.суд.експл. – Технічний нагляд за судами в експлуатації;

Дпіслярейс.свід.суд. – Після експлуатаційний (післярейсовий) огляд судна;

Дзаг.перевір.вантаж. – Загальна перевірка вантажу;

Досм.зав.вантаж. – Передвідвантажувальна інспекція стану вантажу / огляд завантаженого вантажу;

Дперевір.кріпл.вантаж – Перевірка закріплення вантажу;

Дперевір.виван.вантаж. – Перевірка стану вивантаженого вантажу;

Дперевір.облад. – Перевірка обладнань;

Ддрафт – Визначення кількості завантаженого або вивантаженого вантажу в судні з осаду судна (драфт сюрвей).

Витрати розраховані за формулою (2.6.3.):

$$\mathbf{R} = \mathbf{R}_z + \mathbf{R}_{\text{ком.витрати}} + \mathbf{R}_{\text{мед.страх.}} + \mathbf{R}_{\text{тех.витрати}} + \mathbf{R}_{\text{ед.соц.вн.}} + \mathbf{R}_{\text{оф.аренда}} + \mathbf{R}_{\text{доп.трен.}} + \mathbf{R}_{\text{ін.витр.}} + \mathbf{R}_{\text{аморт.}} + \mathbf{R}_{\text{обл.}} + \mathbf{R}_{\text{співроб.}}$$

(2.6.3.)

де R_z – Заробітна плата;

$R_{\text{ком.витрати}}$ – Комунальні витрати;

$R_{\text{мед.страх.}}$ – Медичне страхування;

$R_{\text{тех.витрати}}$ – Технічні витрати;

$R_{\text{ед.соц.вн.}}$ – Єдиний соц.внесок;

Roф.оренда – Оренда офісу;

Rдод.трен. – Додаткові тренінги з підвищення кваліфікації;

Rін.витр. – Інші витрати;

Rаморт. – Амортизаційні відрахування;

Робл. – Витрати на обладнання;

Rспівроб. – Витрати на співробітництво з іншими компаніями.

Базова ставка податку становить 18% за ст.136 «Податок на прибуток підприємств» розділу III Податкового Кодексу України [8].

Розрахування чистого прибутку з урахуванням податку наведено у формулі 2.6.4..

$$\mathbf{Pr\ чист = Pr - Tax} \quad (2.6.4.)$$

Витрати та доходи сюрвеєрської компанії ТОВ “Sea&Mer” наведено в таблицях 2.6.1. та 2.6.2..

Таблиця 2.6.1. – Статті доходів компанії ТОВ “Sea&Mer”

Вид доходу	Ціна
Надання консультаційних послуг (15 операцій)	18 000
Перевірка загального стану судна (3 операції)	61 500
Повна інспекція судна (2 операції)	82 000
Інспекція суднових приладів (7 операцій)	57 400
Інспекція вантажних приміщень (6 операцій)	61 500
Замір кількості палива на борту, цистернах та танк-контейнерах (бункер-сюрвей) (3 операції)	59 500
Огляд тар, контейнерів, вагонів (5 операцій)	30 750
Верифікація пломб контейнерів / контроль завантаження та укладання вантажів у контейнері з наданням "Сертифіката про укладання вантажу в контейнері" (3 операції)	43 050
Контроль завантаження контейнерів на судно з наданням "Сертифіката про навантаження та розкріплення контейнера на судні" (3 операції)	43 050
Технічний нагляд за судами в експлуатації (4 операції)	32 800
Після експлуатаційний (післярейсовий) огляд судна (2 операції)	41 000
Загальна перевірка вантажу (6 операцій)	110 700
Передвідвантажувальна інспекція стану вантажу / огляд завантаженого вантажу (4 операції)	55 000

Перевірка закріплення вантажу (4 операції)	40 000
Перевірка стану вивантаженого вантажу (5 операцій)	80 000
Перевірка обладнань (3 операції)	30 750
Визначення кількості завантаженого або вивантаженого вантажу в судні по осадці судна (драфт сюрвей) (2 операції)	40 000
Всього	887 000

Таблиця 2.6.2. – Статті витрат компанії ТОВ “Sea&Mer”

Вид витрат	Ціна (грн/міс)
Генеральний директор	50 000
Заступник ген.директора	35 000
Головний бухгалтер	25 000
Бухгалтер 1	15 000
Бухгалтер 2	15 000
Старший сюрвеєр	25 000
Сюрвеєр 1	15 000
Сюрвеєр 2	15 000
Старший юрист	25 000
Юрист 1	15 000
Юрист 2	15 000
Комунальні витрати (електроенергія , вода)	4 000
Медичне страхування	2 200 (200 грн/особ)
Єдиний соц. внесок	55 000
Оренда офісу	8 000
Додаткові тренінги з підвищення кваліфікації	15 000
Технічні витрати (телефони , комп'ютери)	3 500
Інші витрати	10 000
Амортизаційні відрахування	10 000
Витрати на обладнання	8 000
Витрати на співробітництво з іншими компаніями (сертифікати , інші документи)	5 000
Всього	370 700

За формулою 2.6.2. розраховуємо доходи компанії за місяць:

$$D = 18\,000 + 61\,500 + 82\,000 + 57\,400 + 61\,500 + 59\,500 + 30\,750 + 43\,050 + 43\,050 + 32\,800 + 41\,000 + 110\,700 + 55\,000 + 40\,000 + 80\,000 + 30\,750 + 40\,000 = 887\,000 \text{ (грн)}$$

За формулою 2.6.3. знаходимо витрати організації за місяць:

$$R = 50\,000 + 35\,000 + 25\,000 + 15\,000 + 15\,000 + 25\,000 + 15\,000 + 15\,000 + 25\,000 + 15\,000 + 15\,000 + 4\,000 + 2\,200 + 55\,000 + 8\,000 + 15\,000 + 3\,500 + 10\,000 + 10\,000 + 8\,000 + 5\,000 = 370\,700 \text{ (грн)}$$

Прибуток буде становити (2.6.1.):

$$Pr = 887\,000 - 370\,700 = 516\,300 \text{ (грн)}$$

Чистий прибуток за місяць розраховується за формулою 2.6.4.:

$$Pr_{\text{чист}} = 516\,300 - 18\% = 516\,300 - 92\,934 = 423\,366 \text{ (грн)}$$

Чистий прибуток за рік:

$$423\,366 * 12 = 5\,080\,392 \text{ (грн)}$$

Курс долара США в Україні на 22.10.2022 складає 40,70 грн:

$$5\,080\,392 / 40,70 = 124\,825,36 \text{ \$/рік}$$

Також потрібно розрахувати термін окупності організації (payback period), який визначають , щоби зрозуміти мінімальний період , коли сума надходжень (прибутку) від реалізації проекту відшкодує суму витрат на його впровадження. Період окупності вимірюється в роках або місяцях [1 , с. 113].

Потрібно зазначити , що компанія працює вже рік і має прибуток , який був визначено вище. Інвестиції , які були вкладені на відкриття підприємства дорівнюють 300 000 долл США.

Формула , щоби визначити термін окупності (2.6.5.):

$$\mathbf{PBP = II / ACI} \quad (2.6.5.)$$

де II – Сума інвестицій;

ACI - щорічні надходження.

Період окупності для компанії буде дорівнювати:

$$PBP = 300\,000 / 124\,825,36 = 2,41 \text{ (роки)}$$

Отже роблячи висновки, діяльність сюрвеєрської компанії ТОВ “Sea&Mer” є прибутковою , бо її щорічний прибуток становить 124 825,36\$. Термін окупності підприємства було також розраховано і він становить 2,41 роки.

ВИСНОВКИ

У даній курсовій роботі було розглянуто порт Сінгапур , який є великим гравцем у світовій економіці.

Порт Сінгапуру - другий за завантаженістю контейнерний порт у світі деякий час утримував перше місце, доки його не усунув порт Шанхая. Порт Сінгапуру знаходиться у державній власності, що робить його найбільшим і найбільш завантаженим у світі. Цей порт пов'язаний із більш ніж 600 іншими портами світу з більш ніж 120 країн. Таким чином, порт відповідає за п'яту частину світової вантажної торгівлі.

Організаційна структура управління порту Сінгапур побудована за лінійно-функціональним принципом і включає усе багато відділів , які кожен по-своєму управляють портом.

Аналіз зовнішньої та внутрішньої середовища порту , який було зроблено через SWOT та PEST аналізи , показав , що Сінгапур перебуває у стабільному стані. Слабкі сторони порту виражені через проблеми конфлікту між малими та великими компаніями. Однак ця проблема поступово вирішується. Серед сильних сторін можна зазначити , що порт є одним з найкращих у світі , тому створення репутації безпечного та надійного транспортного центру буде легко здійснити.

У другому розділі було створено сюрвейерську компанію ТОВ "Sea&Mer".

Сюрвейер — незалежний по відношенню до страховика та страхувальника експерт. Він займається інспекцією, дослідженням, перевіркою об'єктів страхування, а також за заявкою юридичних та фізичних осіб видає рекомендації, пов'язані зі страхуванням ризиків.

Сюрвейерські послуги , які пропонує компанія (незалежну кількісну та якісну оцінку вантажів, огляд та огляд суден, оцінку якості укладання та кріплення вантажів при транспортуванні, допоміжні послуги при вантажно-

розвантажувальних роботах, а також консалтинг) , використовуються як у разі виникнення спорів та претензій між зацікавленими сторонами, так і для їх запобігання.

Організаційна структура компанії побудована за лінійним принципом , що характеризується оптимальністю для підприємства , бо ця структура управління характеризується чіткою системою взаємних зв'язків між керівником та підлеглим , швидкістю реакції у відповідь на прямі вказівки , простотою управління.

Після проведення SWOT - аналізу та PEST – аналізу , можна зробити висновки , що не дивлячись на політичну ситуацію сюрвеєрська компанія ТОВ “Sea&Mer” не перебуває у кризі , а навпаки має можливості заробляти прибуток.

Стосовно економічного оцінювання підприємства , потрібно виділити , що організації залишилось ще 2,41 роки , щоби повністю окупити витрати , які інвестори здійснили на початку створення фірми. Ця умова є дійсною з урахуванням щорічного чистого прибутку компанії , який дорівнює 124 825,36 \$.

Загалом , сюрвеєрська компанія ТОВ “Sea&Mer” націлена на розвиток і з впевненістю буде намагатися збільшити прибуток і за рахунок сучасної системи менеджменту організація буде розвивати свої сильні сторони та намагатися залучити нових клієнтів.

ВИКОРИСТАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Гетьман О.О. Економічна діагностика: навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів / О.О. Гетьман, В.М. Шаповал. – К.: Центр навчальної літератури, 2007. – 307 с.
2. Гордієнко П.Л. Стратегічний аналіз: навчальний посібник / П.Л. Гордієнко. – К.: Алерта, 2006. – 404 с.
3. Гринів, Н. Т. Логістичні процедури транспортних технологій [Електронний ресурс] / Н. Т. Гринів, С. В. Гагарін, Т. Б. Данилович. – Режим доступу: http://vlp.com.ua/files/32_6.pdf ;
4. Должанський І.З. Конкурентоспроможність підприємства: навчальний посібник / І.З. Должанський, Т.О. Загорна. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 384 с.
5. Економічна теорія: Підручник / під заг. ред. акад. В.І. Відяпіна , А.І. Добриніна , Г.П. Журавльової , Л.С. Тарасевича- М .: ИНФРА-М , 2013.- 714 с.
6. Економічна теорія: Посібник для викладачів , аспірантів , студентів / Н.І.Базилев , С.П.Гурко. - Мн .: Книжковий Будинок , Екоперспектіва , 2015. - 637 с.
7. Економічна теорія: Учеб. посібник / І.В.Новікова , Г.А. Прімаченко.-Мн .: БГЕУ , - 2015. - 543 с.
8. Закон України щодо податку на прибуток [Електронний ресурс] - <https://dp.tax.gov.ua/media-ark/news-ark/574666.html> ;
9. Золотогаров В.Г. Економіка: Енциклопедичний словник / В.Г. Золотогаров - Мн .: Книжковий Будинок , - 2014. - 720 с.
10. Кузьмін О.Є. Основи менеджменту : підруч. для студ. вищ. навч. закл. / О.Є. Кузьмін, О.Г. Мельник. – 2–ге вид., випр. допов. – Київ : Академвидав, 2017. – 464 с. ;

11. Кузьмін О.Є. Основи менеджменту : підруч. для студ. вищ. навч. закл. / О.Є. Кузьмін, О.Г. Мельник. – 2-ге вид., випр. І допов. – Київ : Академвидав, 2017. – 464 с. ;
12. Менеджмент для бакалаврів : підручник : у 2 т. / за ред. О.Ф. Балацького, О.М. Теліженка. – Суми: Ун. книга, 2015. – Т. 1. – 605 с. ;
13. Ніколаєва Л. Л. Комерційна експлуатація судна: підручник./ Л. Л. Ніколаєва. – Одеса: Фенікс, 2006. – 754 с.;
14. Осовська Г.В. Менеджмент організацій : підручник / Г.В. Осовська, О.А. Осовський. – Київ : Кондор, 2018. – 680 с. ;
15. Стадник В.В. Менеджмент : підруч. для студ. вищ. навч. закл. / В.В. Стадник, М.А. Йохна. – 2-ге вид., випр., допов. – Київ : Академвидав, 2017. – 472 с. ;
16. Старостіна А.О. Маркетинг: навчальний посібник [2-ге вид., перероб. і доп.] / А.О. Старостіна, О.В. Зозульок – К.: Знання-Прес. 2003/ – -326 с.
17. Стаття про вантажообіг порту Сінгапур [Електронний ресурс] - <https://www.statista.com/statistics/1010001/singapore-maritime-cargo-throughput/> ;
18. Стаття про МПА Академію порту Сінгапуру [Електронний ресурс] - <https://www.mpa.gov.sg/who-we-are/about-mpa/mpa-academy> ;
19. Стаття про продуктивність порту Сінгапуру [Електронний ресурс] - <https://internationalwealth.info/offshore-business-abroad/port-of-singapore-grows-volumes/> ;
20. Чекаловець В.І., Гребенник Н.Г. Підприємницька діяльність на морському транспорті: навчальний посібник.-О.: фенікс, 2011.- 368с. ;
21. Henry S. Marcus. Marine Transportation Management.-Croom Helm, London & Sydney, Auburn House Publishing Company, 2016.- 221 p.;

22. Kavita Murai Agrawl. Business risk management. Manipal University, Manipal, India, 2014.- 29 p.;
23. Lun Y.H., Lai K.H., Cheng T.C.E. Shipping and Logistics Management. – New York: Springer, 2015. – 238 p. ;
24. Strength, Weakness, Opportunity, and Threat (SWOT) Analysis [Электронный ресурс] - <https://www.investopedia.com/terms/s/swot.asp> ;