

*О. П. Корнієнко,
к. е. н., доцент кафедри економіки та організації виробництва,
Національний університет кораблебудування, м. Николаїв
К. А. Кошара,
аспірант, викладач кафедри економіки та організації виробництва,
Національний університет кораблебудування, м. Николаїв*

ФУНКЦІЇ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ ЯК СКЛАДОВОЇ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

*О. Korniienko,
PhD in Economics, Associate Professor, Department of Business Economics
and Production Management, National University of Shipbuilding, Nikolaev
K. Koshara,
PG in Economics, lecture, Department of Business Economics
and Production Management, National University of Shipbuilding, Nikolaev*

FUNCTIONS OF SEA PORTS OF UKRAINE AS A COMPONENT OF THE SEA-ECONOMIC COMPLEX

Розглянуто питання сутності порту в межах загальноекономічного розуміння. Зроблено аналіз морської цілісності та розглянуті проблеми, які призвели до цього. Проаналізовано унікальні характеристики основної роботи портового господарства. Зроблено огляд основних потужностей морегосподарського комплексу України та їх вплив на процес інтеграції. Сформульовано та порівняно принципи функціонування та розвитку вітчизняних та зарубіжних морських портів. Розроблено схеми роботи та функціонування порту. Запропоновано методи підвищення конкурентоспроможності українського портового господарства.

The question of the essence of the port within the limits of the general economic understanding is considered. The analysis of marine integrity has been done and the problems that led to this were considered. The unique characteristics of the main work of the port economy are analyzed. An overview of the main capacities of the Ukrainian seagoing complex and their influence during the integration process is made. The principles of functioning and development of domestic and foreign seaports are formulated and compared. The schemes of work and functioning of seaports are developed. The methods of increasing the competitiveness of Ukrainian port economy are proposed.

Ключові слова: морський порт, розвиток портового господарства, підвищення конкурентоспроможності, збільшення вантажопотоку, функції морського порту.

Key words: seaport, development of port economy, increase of competitiveness, increase of freight traffic, seaport functions.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Міжнародні морські перевезення є найбільш затребуваним видом транспорту: на їх частку припадає понад 90% перевезення всіх товарів у світовому товарообігу. Порти як невід'ємна частина світової інфраструктури відіграють найважливішу роль у процесах доставки вантажів морем. Найбільші порти, крім оброб-

ки вантажопотоків свого хінтерланда, стали займатися траншшипментом вантажів з усього світу, з'явилися порти-хаби. Щоб підтримувати свій статус, вони змушені вести конкурентну боротьбу за вантажопотоки. Для досягнення і підтримання високих конкурентних позицій портів, необхідно усвідомити і розвивати свої переваги.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Значне збільшення інформаційних потоків, різноманітність і складність розв'язуваних завдань, безліч зовнішніх і внутрішніх факторів і мінливих вимог, створюють проблеми для ефективного управління морськими портами. Доречним виглядає підвищення відповідальності керуючого персоналу за наслідки прийнятих рішень, а також готовність підприємства адаптуватися до швидких змін на ринку послуг в жорстких умовах конкурентної боротьби. Про актуальність економічного розвитку в системі глобалізації та інтеграції свідчить безліч підходів, наведених як у вітчизняній, так і в іноземній літературі [2; 3].

ЦІЛІ ТА ЗАДАЧІ

Дослідження спрямоване на виявлення основних факторів конкурентоспроможності міжнародних морських портів, аналіз їхніх переваг і визначення методів, що використовуються найбільшими з них в конкурентній боротьбі. Морські корпорації, будучи важливою стратегічною складовою транспортної системи України, не можуть не впливати на розвиток ринкових відносин і формування зовнішньоекономічних зв'язків. Тому під впливом економіки, що динамічно розвивається як світової, так і національної, менеджмент морських портів доцільно вдосконалювати і базувати на застосуванні сучасного методичного апарату.

ОСНОВНИЙ МАТЕРІАЛ

У портовому господарстві України відбулися суттєві зміни протягом останніх п'яти років. Причин для цього було декілька: першою було введення нового закону "Про морські порти України" у 2013 році; другою можна вважати політичну ситуацію, яка почалася в 2014 році та призвела до впливових змін [1; 4].

Таким чином, Україна втратила свою морську цільність через часткове окуповану територію, але залишилось володіння потужним портовим потенціалом серед всіх країн Чорного моря. На узбережжі Чорного та Азовського морів знаходиться 18 морських торговельних портів і 12 портпунктів (5 морських портів перебувають на тимчасово окупованій території). Порти України: Дунайські (довжина причальної лінії ≈ 7 км, глибина біля причалу ≈ 7 м), Чорноморські (≈ 22 км, ≈ 15 м), Азовські (≈ 6 км, $\approx 8,5$ м). Всього близько 230 причалів, загальна довжина причальної лінії близько 35 км (навалочні/насіпні ≈ 12 км, генеральні вантажі ≈ 15 км). Причалів з глибиною 9,75 м — 30 %. Загальна площа портів України — 1461 га, площа Одеського порту — 141 га (найбільший в Україні) [6].

Для України склалася особлива ситуація, внаслідок дії зовнішніх та внутрішніх факторів і умов, через які країна значною мірою втратила основний потенціал транспортного флоту. У структурі портів значні втрати фінансових ресурсів утворилися в процесі придбання країною політичного суверенітету. Вибір стратегічних напрямків розвитку зовнішньоекономічної діяльності визначив доцільність вибору і обґрунтування найважливіших параметрів національної морської транспортної системи. Становлення і розвиток в Україні ринкової інфраструктури суттєво змінюють фінансово-економічне, інформаційне і правове середовище функціонування підприємств, зміст їхньої господарської діяльності. В умовах інтегрування економіки України у світову, відбувається трансформація фінансових відносин мікрорівня. Оскільки характерною рисою сьогодення стала велика кількість збиткових підприємств, зростає потреба у дослідженні причинно-наслідкових зв'язків, пов'язаних із процесом управління рентабельністю підприємств. В обставинах ринкових відносин, що характеризуються своєю динамічністю, доводиться постійно ухвалювати неординарні рішення, пов'язані з урахуванням фінансового положення підприємства.

Морська портова галузь безпосередньо пов'язана з розвитком світової та вітчизняної економіки, від її стану залежить ефективність логістики великих експортно-орієнтованих підприємств, її удосконалення забезпечує не тільки зниження витрат по закупівлях імпортованих товарів і збут готової продукції, а й дозволяє збільшити доходи за рахунок розширення обсягів транзиту. Як і кожне підприємство, порт має свої унікальні характеристики, серед яких можна виділити наступні [7]:

- порти забезпечують широкий спектр послуг, а не спеціалізуються на декількох продуктах, що відрізняє їх від підприємств комунальних послуг;

- склалася різноманітна практика участі приватного капіталу — від оренди та експлуатації до приватизації;

- існує можливість внутрішньої конкуренції внаслідок присутності на території підприємств, що роблять як схожі послуги, так і взаємодоповнюючі;

- доступним є дроблення основної послуги (переробка вантажів) на елементи, які можуть виконувати різні учасники портової діяльності;

- з часом, вартість землі, на якій розташовується порт, а також його активів істотно зростає, що робить його привабливим для інвестицій об'єктом;

- необхідність масштабних капітальних інвестицій є природним бар'єром для входу в галузь;

- більшість витрат порту — постійні, що дозволяє швидко нарощувати ефективність роботи при сприятливій кон'юктурі і дає додаткове фінансове навантаження при несприятливій;

- порт формує ефект масштабу, доступний як постачальникам послуг, так і їх споживачам;

- рентабельність діяльності порту зазвичай зростає із збільшенням його розмірів і активності.

Інтеграція України у світову господарську систему та активізація транзитних перевезень, зумовлюють необхідність збільшення обсягів та підвищення якості транспортних послуг. Основними завданнями морської транспортної галузі мають стати: забезпечення безпеки перевезень та збереження вантажів, прискорення обслуговування, зменшення цін і витрат на транспортні послуги. На жаль, морська транспортна система держави неспроможна забезпечити зростання обсягів перевезень. Підвищується зношеність технічних засобів портів, погіршується їх структура, що негативно впливає на розвиток морських портів та галузі в цілому. Внаслідок цього, вітчизняні порти витісняються з міжнародних ринків транспортних послуг.

Функціонування та розвиток морських портів здійснюються за принципами:

- 1) об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують їх функціонування, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у їх межах;

- 2) збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морегосподарського комплексу;

- 3) забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;

- 4) розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності;

- 5) розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;

- 6) забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;

- 7) цільового використання портових зборів;

Таблиця 1. Основні елементи роботи порту в Україні

№	Назва структури	Основні елементи
1	Основні елементи порту	портова інфраструктура; портова суперструктура (криті склади, адміністративні будівлі і майстерні), а також пересувне та стаціонарне обладнання, необхідне для виробництва послуг інформаційних і автоматизованих систем терміналу; портовий бізнес (портові види діяльності, що виконуються різними громадськими і приватними установами і компаніями)
2	Портова інфраструктура	цивільні споруди (набережні, причали і їх тили); територія; акваторія (очищається портовий басейн); головні портові автодороги і залізнична мережа; інженерні споруди; інформаційні системи внутрішньопортової зони, що забезпечують послуги для суден і вантажів
3	Зовнішня інфраструктура порту	морський доступ і захисна інфраструктура (судноплавні канали, хвилеломи, шлюзи, пристрої навігаційної обстановки за межами портової зони); інфраструктура наземного доступу (національні та місцеві автошляхи, залізниця, внутрішня водна мережа і їх з'єднання з місцевими мережами портової зони)

8) збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;

9) рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.

Морський порт — це територія і акваторія, підготовлені та обладнані переважно для прийому суден, їх завантаження і розвантаження, зберігання товарів, прийому і відправлення цих товарів внутрішнім транспортом, посадки і висадки пасажирів. Керівний орган управління — орган, який спеціально або згідно з інши-

ми діями має на меті, згідно з національним законодавством, управління інфраструктурою порту, координацію і контроль дій різних операторів у відповідному порту або портової системи. Портова адміністрація — це статутний орган, керуючий своїми фінансовими коштами у межах бюджету (табл. 1).

Європейська політика щодо морських портів при цьому виглядає так:

— інфраструктура, що забезпечує доступ у порти та захист морського середовища, повинна бути на відповідальності держави і фінансуватися з громадських коштів;

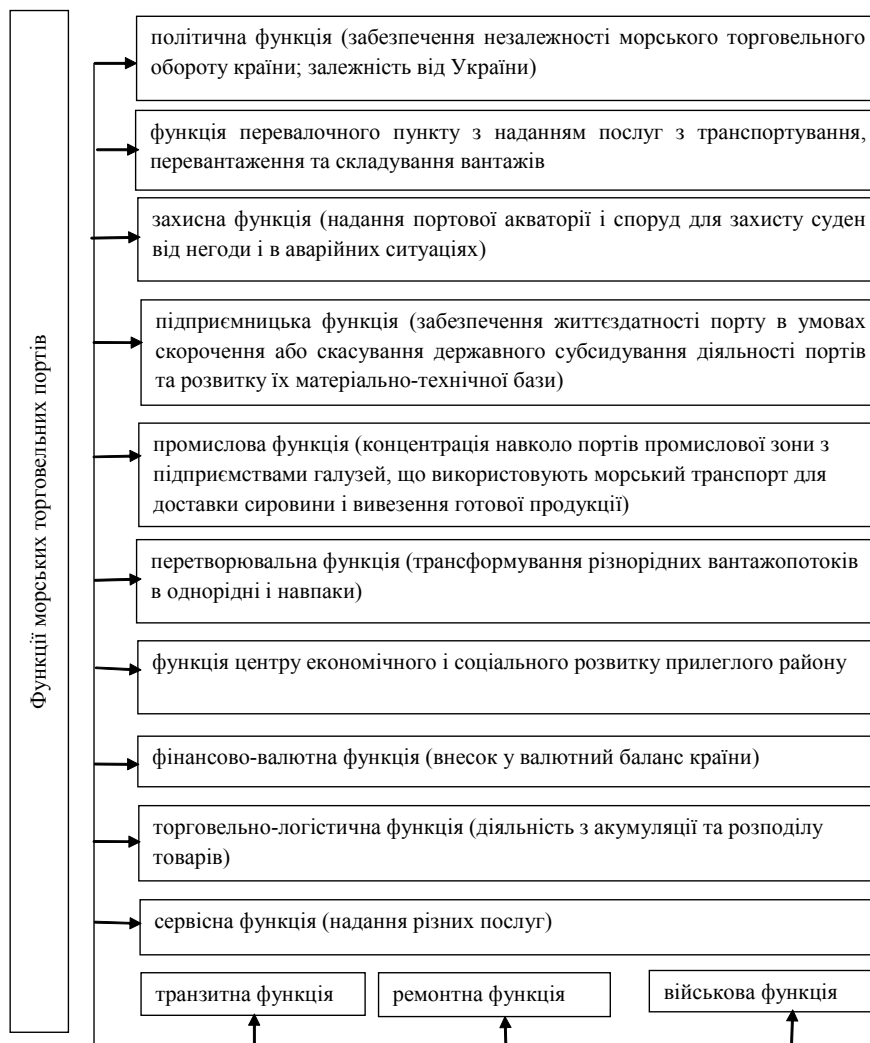


Рис. 1. Узагальнена схема функцій морського порту

— інфраструктура порту повинна бути на відповідальності громадських організацій, але фінансуватися споживачами портових послуг.

Підвищення роботи морського порту в основі своїй базується на потребах ринків, які він обслуговує, а також використання наявних ресурсів для збільшення попиту з боку цих ринків. Авторами запропоновано такий варіант основних функцій морського порту України (рис. 1).

Саме такі функції порту є приближеними до основного поділу роботи моргосподарського комплексу за кордоном. Адже для того, щоб покращити його роботу, в першу чергу, її треба зробити зрозумілою та сприятливою для зарубіжних партнерів. Організаційно-правовий статус української портової інфраструктури не відповідає положенню закордонних. Діє концепція портового простору, або портової зони, згідно з якою порт визначається наступним чином (визначення, дане Єврокомісією для цілей директиви Європарламенту за ринковим доступу до послуг порту) [8].

Проблема функціональної і економічної стійкості морських торгових портів України також обумовлена складністю управління інвестиційними програмами і істотним відставанням від рівня розвитку торгового флоту, який обслуговує національні і транзитні вантажопотоки. Тому необхідно вирішувати двоєдину задачу: оптимізувати вантажну базу і забезпечити адекватний розвиток в системі зовнішніх обмежень.

Державою приділяється недостатньо уваги принципам положенням, які б свідчили про доцільність стимулювання розвитку портів. У цих умовах, найважливіше значення набуває розробка принципів економічного розвитку портового комплексу України, який відповідає критеріям стійкості в системі інтеграційних процесів морської торгівлі і забезпечує ефективність комерційної діяльності всіх виробничих структур порту незалежно від форми власного основного капіталу.

ВИСНОВКИ І ПЕРСПЕКТИВА ПОДАЛЬШИХ РОЗРОБОК

Виходячи із загальносвітової практики, є сенс розглянути питання про розподіл українських портів наступним чином: загальнодержавного, регіонального і місцевого значення. Щодо портів місцевого значення, може бути визначена доцільність їх приватизації. Вдосконалення управління портами можливо шляхом зміни форм власності та переходу на нові організаційні форми управління. Потрібно здійснити діючий розподіл господарських функцій (обслуговування пасажирів і вантажів, суден, тощо) та державних функцій, пов'язаних з безпекою суден і виконанням міжнародних зобов'язань. Величезне значення має реалізація організаційних заходів для забезпечення взаємодії портів з іншими видами транспорту, вантажовласниками, операторами, укладення довгострокових міжнародних угод. Існує нагальна потреба у створенні єдиної транспортної інформаційно-аналітичної та логістичної системи. А також рішенням підлягає проблема ціноутворення в діяльності портів. Портові збори, тарифи і ставки, на послуги портів повинні бути обґрунтованими і носити ринковий характер, який відповідає не лише українським, але й всесвітнім та європейським. Як один із компромісів, для портів може бути надано право вести самостійну цінову політику. Як компромісний варіант можна розглядати встановлення нижніх меж акордних ставок портових на рівні міністерства і надання портам права самостійно встановлювати прийнятні для себе ставки вищевстановлених меж. На наш погляд, саме ці міри допоможуть ефективнішому функціонуванню портів протягом наступних років а також підвищать їх конкурентоспроможність. Водночас до цих пір не проведено системного дослідження тенденцій розвит-

ку глобального сектору морської торгівлі та його впливу на активізацію розвитку національного портового комплексу. Нерівномірність економічного розвитку, незважаючи на інтеграційні процеси, зумовлює диференціацію положення окремих портових комплексів у системі світових вантажопотоків. У цьому аспекті найважливішим завданням для України стає вибір довгострокової стратегії позиціонування торгових портів на основі методичних засад та вибору пріоритетів формування конкурентної стратегії.

Література:

1. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [Електронний ресурс]: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 лип. 2013 р. № 548-р. — Режим доступу: www.kmu.ua
2. Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models [Text] // The international Bank for Reconstruction and Development. — The World bank, 2013. — 78 p.
3. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. — Одеса: ІПРЕ-ЕД НАН України, 2014. — 453 с.
4. Закон України "Про морські порти України" від 17.05.2012 № 4709-VI [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
5. Шевченко М. Концепция морских кластеров / М. Шевченко // Порты Украины. — 2016. — № 6. — С. 55—56.
6. Чекаловец В.И. Морские торговые порты Украины в условиях Европейской интеграции / В. И Чекаловец, Г.П. Скворцов, С.В. Крыжановский // Транспорт. — 2013. — № 30 (458). — С. 63—68.
7. Порты в транспортной системе и системе товародвижения [Електронний ресурс]. — Режим доступу <https://studfiles.net/preview/5176498/>
8. Шанайца П.П. Экономическая оценка развития системы мультимодельных контейнерных перевозок в международном сообщении: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Шанайца П.П. — М., 2015. — 160 с.

References:

1. Cabinet of Ministers of Ukraine (2013), "Resolution of Cabinet of Ministers of Ukraine" On Approval of the Strategy of Development of Seaports of Ukraine for the Period", available at: www.kmu.ua (Accessed 11 July 2013).
2. The international Bank for Reconstruction and Development, The World bank (2013), "Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models", pp. 78.
3. Kotlubaj, O.M. (2014), *Ekonomiczni mekhanizmy rozvytku torhovel'noho moreplavannia v Ukraini* [Economic mechanisms for the development of merchant shipping in Ukraine], IPREED NAN Ukrainy, Odesa.
4. The Verkhovna Rada of Ukraine (2012) The Law of Ukraine "On Sea Ports of Ukraine", available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>. (Accessed 17 May 2012).
5. Shevchenko, M. (2016), "The concept of marine clusters", *Porty Ukrainy*, vol. 6, pp. 55—56.
6. Chekalovets, V. Y., Kryzhanovskiy, S. V. and Skvortsov, H.P. (2013), "Sea Commercial Ports of Ukraine in the Conditions of European Integration", *Transport*, vol. 30 (458), pp. 63—68.
7. Student Files (2015), "Ports in the transport system and commodity circulation system" [Online]. — available at: <https://studfiles.net/preview/5176498/> (Accessed 17 July 2015).
8. Shanajtsa, P. P. (2015), "Economic evaluation of the development of multimodel container transportation in international traffic" Abstract of Ph.D. dissertation, Economic, Moskov, Russia.

Стаття надійшла до редакції 01.04.2018 р.