

*Мишко А.М.,
аспірант кафедри економічної політики НАДУ*

Державна політика розвитку морських портів України

У статті проаналізовано нинішній стан і проблеми розвитку портового господарства України. Досліджено його участь в інтеграційних процесах світового ринку. Розглянуто недоліки функціонування галузі та запропоновано шляхи їх усунення.

Ключові слова: розвиток морських портів, механізми державного управління, транспортна інфраструктура держави, конкурентоспроможність портової галузі.

Мышко А.Н. Государственная политика развития морских портов Украины

В статье проанализированы современное состояние и проблемы развития портового хозяйства Украины. Исследовано его участие в интеграционных процессах мирового рынка. Рассмотрены недостатки функционирования отрасли и предложены пути их устранения.

Ключевые слова: развитие морских портов, механизмы государственного управления, транспортная инфраструктура государства, конкурентоспособность портовой отрасли.

Myshko A.M. The Public Policy of development of sea ports of Ukraine

The present state of relations and problem of development of port economy of Ukraine are analysed in the article. Investigational his participating in the integration processes of world market. The lacks of functioning of industry are considered and the ways of their removal are offered.

Key words: the development of sea ports, mechanisms of public administration, transport infrastructure of the state, the competitiveness of the port industry.

Постановка проблеми. Світовий досвід засвідчує, що особливе місце в процесі забезпечення стійкості світових господарських зв'язків і національної стратегії участі в міжнародному поділі праці займають морські торговельні порти. У міжнародній практиці визначено головні напрями підвищення ефективності та надійності функціонування торговельних портів, зокрема, їх техніко-економічного рівня, а також удосконалення організаційно-правових та фінансово-економічних механізмів з урахуванням процесів інтеграції.

Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави на різних напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного й технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку.

Серед основних проблем функціонування та розвитку портової галузі можна назвати:

- зниження рівня прибутковості морських портів у зв'язку із значним зносом основних засобів (понад 70%);
- повільне оновлення основних фондів морських портів;
- відсутність дієвого механізму залучення приватних інвестицій для розвитку морських портів та захисту прав інвесторів;
- зменшення обсягу транзитних вантажопотоків у зв'язку з недостатньо розвинутою інфраструктурою морських портів;
- недосконалість законодавства з питань митного оформлення, перетинання державного кордону;

- зниження рівня завантаженості морських портів у зв'язку із зменшенням обсягу транзитних вантажопотоків; зниження попиту на продукцію вітчизняного виробництва на світовому ринку;
- зменшення обсягів експортних вантажопотоків через морські порти у зв'язку з перевезенням вантажів іншими видами транспорту (автомобільним, залізничним);
- нерозвинута транспортна інфраструктура в морських портах та на під'їзних шляхах;
- низький рівень технічної безпеки в морських портах тощо [1].

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.

Сьогодні морська транспортна система України 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 українські порти витісняються з міжнародних ринків транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Багато науковців досліджували проблеми розвитку морських торговельних портів України, зокрема Т.О.Цабієва – засади забезпечення сталого функціонування та розвитку морських портів України [2], С.В.Ільченко – організаційно-економічні основи інституціонального реформування морських портів [4], О.О.Карпенко та Г.Ю.Продченко – проблеми транзитних перевезень вантажів через морські торговельні порти України [6], В.М.Мірошком визначено основи стратегічного планування економічного розвитку вантажних портів України [3], О.В.Меркт розроблено методичні засади стратегії розвитку морських торговельних портів у конкурентному середовищі [5].

Невирішені раніше частини загальної проблеми. В умовах поширення інтеграційних процесів існує необхідність пошуку форм і методів підвищення ефективності функціонування морських портів, виявлення та дослідження причин, які гальмують реформування транспортного комплексу.

Мета дослідження – аналіз державної політики розвитку портової галузі, динаміки транзитних перевезень через морські торговельні порти України вантажів та визначення чинників, що призвели до скорочення їх обсягів, а також пропозицій щодо покращення розвитку морських портів України.

Виклад основного матеріалу. Законодавство про морські порти ґрунтується на Конституції України та складається із законів України “Про морські порти України”, “Про транспорт”, “Про природні монополії”, Кодексу торговельного мореплавства України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Бюджетного кодексу України, Податкового кодексу України, Земельного кодексу України, Водного кодексу України, законів України та інших нормативно-правових актів.

Закон України “Про морські порти України” [7] регулює відносини у сфері портової діяльності, зокрема встановлює основи державного регулювання діяльності в морських портах, порядок будівництва, відкриття, розширення та закриття морських портів в Україні, а також провадження на їх території господарської діяльності, в тому числі надання послуг; визначає правовий режим об'єктів портової інфраструктури.

Закон регламентує діяльність органів виконавчої влади, що здійснюють державне регулювання, управління, державний нагляд та контроль за безпекою мореплавства, нагляд та контроль у сфері діяльності морських портів, національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, адміністрації морських портів України, власників морських терміналів, інших суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, та споживачів їхніх послуг.

Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року [1] розроблена відповідно до Закону України “Про морські порти України” з урахуванням основних засад реалізації державної політики у сфері транспорту. Вона визначає прогнози щодо вантажопотоків, завдання, основні напрями та шляхи розвитку морських портів і портової галузі в цілому.

Закон України “Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні” [8] визначає транспортну сферу як одну з пріоритетних в економіці країни. Проблема забезпечення функціональної та економічної стійкості морських торговельних портів України зумовлена складністю управління інвестиційними програмами, а також істотним відставанням технічного забезпечення портів від рівня розвитку торговельного флоту, що обслуговує національні та транзитні вантажопотоки.

Вигідне з позицій транзитних перевезень становище України, яка розташована на перехресті торговельних шляхів – одна з суттєвих рис привабливості національного ринку для зарубіжних інвесторів і виробників. Прямі водні морські сполучення з іншими країнами мають виняткову важливість для розвитку транспортування вантажів через морські торговельні порти. Одночасно перевезення вантажів морським шляхом дає змогу виробникам досягти значної економії на транспортних витратах, зберігаючи при цьому велике різноманіття вантажів, які можна перевозити до будь-якої країни світу. Тому виникає об'єктивна потреба в удосконаленні діяльності морських торговельних портів через розвиток інтеграційних процесів та забезпечення транспортного сполучення у межах інтеграційних об'єднань.

Аналіз динаміки відправлення (перевезення) вантажів в Україні в 1980–2012 рр. свідчить про те, що з 1989 р. зменшилися обсяги перевезень як у морському, так і в річковому виді транспорту. І досі Україна не досягла навіть рівня 1980 р. (рис. 1). Після світової фінансово-економічної кризи 2008–2009 рр. обсяги перевезень знизилися до мінімуму.

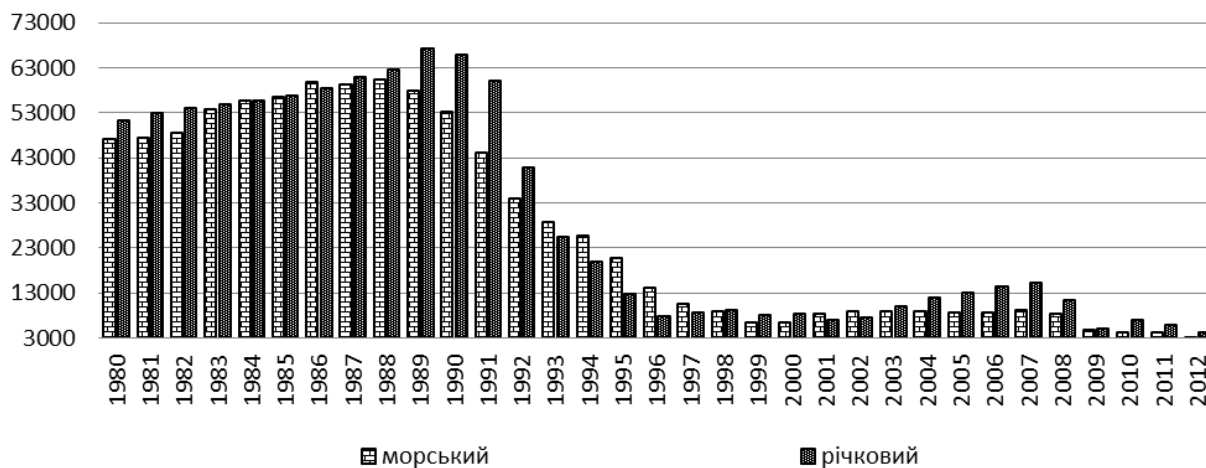


Рис. 1. Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту в Україні, 1980–2012 рр., тис. т (за даними державної служби статистики [9])

Правові методи регулювання розвитку морських портів мають забезпечувати: лобіювання інтересів морських портів України, захист від недобросовісної конкуренції; стимулювання збільшення вантажопотоків, установлення сприятливих режимів діяльності для вантажо- та судновласників, стимулювання збільшення транзитних вантажопотоків; узгодження інтересів морських портів та місцевих органів влади та встановлення взаємовигідного співробітництва між ними.

Особливе значення для забезпечення ефективної державної політики розвитку морських портів мають економічні методи регулювання, до яких належать: податкова і бюджетна політика, грошово-кредитне регулювання, амортизаційна політика, соціальна політика.

Провідними напрямками податкової політики в регулюванні розвитку портів мають бути: створення умов для економічного розвитку портів; залучення коштів для фінансування інвестиційних проектів їх розвитку; застосування системи податкових пільг для портів; запровадження ефективного механізму взаємодії між портами та податковими органами. У нинішніх умовах система оподаткування стримує залучення коштів іноземних інвесторів у розвиток портів. Отже, забезпечення технічного розвитку портів, підвищення якості послуг та швидкості вантажопереробки вимагають стабілізації податкової політики для стимулювання іноземних і вітчизняних інвесторів.

Основні представники підприємств сервісної діяльності на морському транспорті наведені на рис. 2.

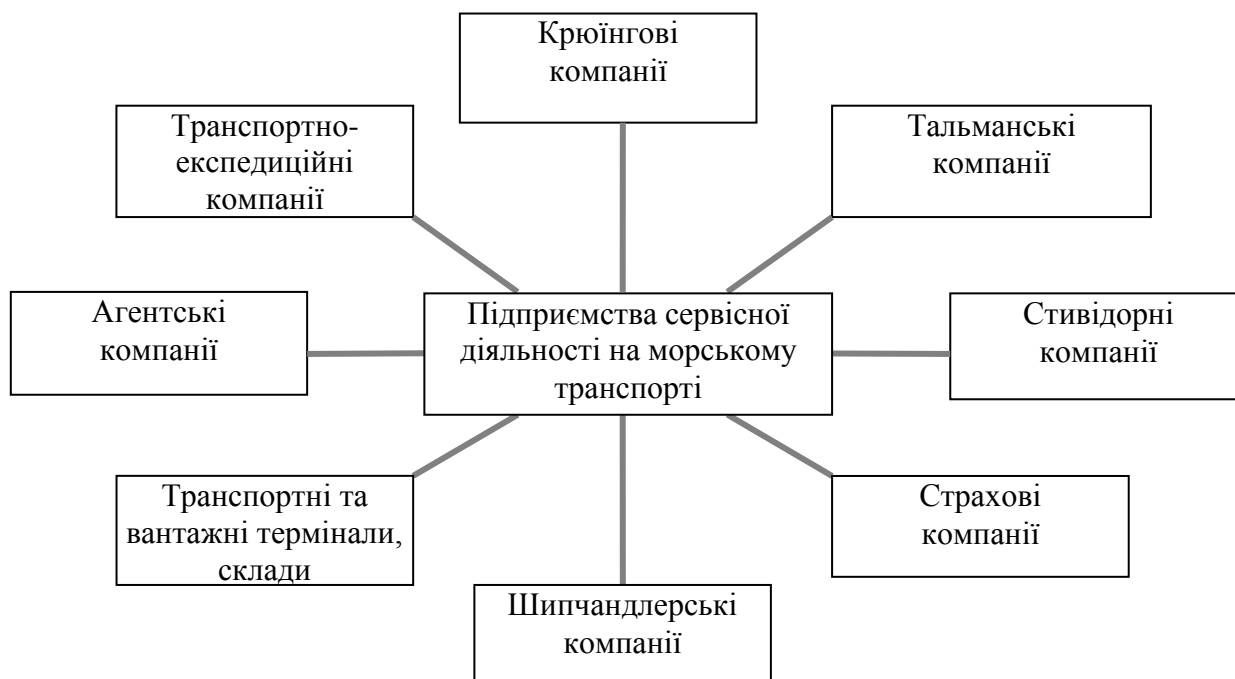


Рис. 2. Підприємства сервісної діяльності на морському транспорті

Транспортно-експедиційні компанії – організації, які надають широкий спектр послуг, що пов'язані з доставкою вантажу від відправника до одержувача.

Агентські компанії – організації, які надають послуги суднам та пов'язані з торговельним мореплаванням, здійснюють обслуговування суден у морських, річкових портах, виступають від імені та за рахунок останніх відповідно до повноважень, які базуються на законі або договорі, у всіх справах судновласника комерційного та адміністративного характеру, що пов'язані з морським перевезенням вантажів або пасажирів.

Транспортні та вантажні термінали, склади – організації, які володіють потужностями для зберігання, складування, консолідації і розподілу вантажів. Термінальні комплекси залежно від сфери діяльності спрямовані на надання таких послуг:

- узгодження термінів прибуття і відправлення вантажів при їх перевантаженні з одного виду транспорту на інший;
- виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;
- тимчасове складування вантажу;
- організація тривалого зберігання;
- комплектація відправок;
- виконання тарно-пакувальних операцій;
- оформлення транспортних документів;
- надання інформаційних послуг.

Шипчандлерські компанії – організації, господарська діяльність яких пов'язана із забезпеченням суден продовольчим та технічним постачанням з метою їх нормальної експлуатації та безпеки мореплавства.

Страхові компанії – організації, які надають послуги зі страхування вантажів, транспортних засобів та відповідальності перевізника або експедитора з метою створення для суб'єктів, що беруть участь у доставці вантажу, гарантій компенсації передбачуваних при перевезенні збитків та спрощення отримання такої компенсації.

Стивідорні компанії – організації, які надають послуги зі здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт і володіють комплексом необхідного для цього устаткування.

Тальманські компанії – організації, які надають послуги з підрахунку вантажу при навантаженні на судно і вивантаженні з нього. На основі документів з обліку вантажів розбираються претензії та позови, що стосуються недостачі вантажу.

Крюїнгові компанії – компанії, які надають послуги, з одного боку, морякам з працевлаштування з урахуванням їхніх запитів, а з другого – судовласникам з пошуку та підбору моряків при формуванні екіпажів суден відповідно до їх вимог [10, с. 170].

Конкурентоспроможність морського порту є важливим чинником його діяльності. Суттєвий внесок у розвиток теоретичних, методологічних, методичних і прикладних засад конкурентоспроможності підприємства зробив американський учений М.Портер [11].

В економічній літературі виділяються такі методи оцінки конкурентоспроможності підприємства [12–14]: 1) оцінка на базі якості продукції; 2) SWOT-аналіз; 3) матричні методи оцінки; 4) побудова “гіпотетичного многокутника конкурентоспроможності”; 5) профіль полярностей; 6) профіль вимог; 7) диференціальний метод; 8) оцінка конкурентоспроможності з позиції теорії рівноваги; 9) оцінка конкурентоспроможності виходячи з теорії ефективності конкуренції; 10) метод експертних оцінок; 11) метод “4P”; 12) метод оцінки шляхом складання функціональних карт.

Р.Е.Мансуров [15] розглядає конкурентоспроможність підприємства, яка:

- визначає величину та ефективність використання всіх ресурсів підприємства;
- є динамічним показником, зміни якого залежать як від зовнішніх, так і від внутрішніх чинників;

– є показником відносним. Базою для порівняння слугують аналогічні показники конкурентоспроможності підприємств-конкурентів або ідеальних (еталонних) підприємств;

– є властивістю об'єкта, який характеризується ступенем задоволення ним конкретної потреби порівняно з аналогічними об'єктами, що представлені на ринку;

– є здатністю витримувати конкуренцію порівняно з аналогічними об'єктами на певному ринку;

– характеризує величину привабливості певного підприємства для інвестора;

– підлягає впливу соціального та екологічного середовища [15, с. 91].

Оцінена конкурентоспроможність морського порту через SWOT-аналіз факторів, має визначити прямий та опосередкований вплив на розвиток цієї сфери діяльності та конкурентоспроможність підприємства. SWOT-аналіз дає змогу визначити сильні (strengths) і слабкі (weaknesses) сторони, сприятливі і несприятливі можливості (opportunities – можливості, threats – загрози, іноді troubles – перешкоди) для його розвитку.

SWOT-аналіз може також виступати як самостійний метод оцінки конкурентоспроможності підприємства в системі методів, що застосовуються для здійснення такої оцінки. При цьому сфера його застосування досить широка: від визначення сильних і слабких сторін певного підприємства (реальних, досягнутих і потенційно можливих конкурентних переваг), перешкод і можливостей реалізації його діяльності до аналізу розвитку регіону і даної сфери економіки в цілому. При цьому існує кілька модифікацій проведення SWOT-аналізу і, відповідно, графічного подання результатів дослідження.

Розрахунок загальної конкурентоспроможності підприємства ґрунтується переважно на аналізі основних показників його фінансово-господарської діяльності порівняно з аналогічними показниками підприємств-конкурентів та може застосовуватися до підприємств сервісної діяльності на морському транспорті, а саме, на аналізі:

– прибутковості підприємства;

– фінансової стійкості підприємства (темп приросту реальних активів, коефіцієнт автономії, коефіцієнт фінансової стійкості);

– кредитоспроможності підприємства (норма прибутку, коефіцієнт абсолютної ліквідності, коефіцієнт залучення коштів);

– використання капіталу;

– рівня самофінансування;

– валютної самоокупності тощо [10, с. 185].

Отже, основними завданнями державної політики розвитку морських портів є: підвищення конкурентоспроможності портової галузі; подальша модернізація і розвиток об'єктів портової інфраструктури загального користування; забезпечення ефективного державного регулювання спеціалізованих послуг, що надаються в морському порту; забезпечення створення рівних і конкурентних умов для провадження господарської діяльності та отримання послуг у морському порту; забезпечення технологічного розвитку портової галузі та підготовки спеціалістів портової галузі; залучення приватних інвестицій для розвитку морських портів; активна участь у міжнародних організаціях з метою створення умов для транскордонних перевезень вантажів; приведення стандартів роботи морських портів у відповідність з європейськими тощо.

Висновки. Реалізація ефективної державної політики розвитку морських портів України дасть змогу: підвищити імідж України як морської держави та конкурентоспроможність портової галузі; вдосконалити систему державного управління портовою галуззю; впровадити дієвий механізм залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі; провадити морськими портами інноваційну діяльність шляхом застосування новітніх технологій, вжиття заходів щодо ресурсозбереження та зменшення негативного впливу на довкілля.

Перспективи подальших досліджень. Україна має можливості для залучення додаткових транзитних потоків через свою територію за умови реалізації певних заходів щодо подальшого розвитку й модернізації власної транзитної транспортної інфраструктури, а також створення сприятливих умов для переміщення транзиту територією країни. За цих умов передбачається суттєве збільшення обсягів перевезень транзитних вантажів морським транспортом. У цьому контексті зростатиме роль морських портів як однієї із найважливіших ланок національної транзитно-транспортної інфраструктури.

Список використаних джерел

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. Цабієва Т. О. Забезпечення сталого функціонування і розвитку морських портів України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.07.04 / Цабієва Т. О. – Одеса, 2005. – 21 с.
3. Мірошко В. М. Стратегічне планування економічного розвитку вантажних портів України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.03 / Мірошко В. М. – Львів, 2007. – 20 с.
4. Ільченко С. В. Організаційно-економічні основи інституціонального реформування морських портів : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.04 / Ільченко С. В. – Одеса, 2007. – 20 с.
5. Меркт О. В. Методичні засади стратегії розвитку морських торговельних портів у конкурентному середовищі : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04 / Меркт О. В. ; Київ. нац. авіац. ун-т. – К., 2002. – 16 с.
6. Карпенко О. О. Аналіз транзитних перевезень вантажів через морські торговельні порти України [Електронний ресурс] / О. О. Карпенко, Г. Ю. Продченко // Вод. транспорт. – 2012. – Вип. 2. – С. 123–128.
7. Про морські порти України [Електронний ресурс] : Закон України від 17 трав. 2012 р. № 4709-VI (редакція від 11 серп. 2013 р.). – Режим доступу : www.zakon.gov.ua
8. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні [Електронний ресурс] : Закон України від 8 верес. 2011 р. № 3715-VI зі змінами та доповненнями, внесеними Законом України від 16 жовт. 2012 р. № 5460-VI. – Режим доступу : www.zakon.gov.ua
9. Матеріали сайту Державної служби статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>
10. Дубовик Н. В. Оцінка конкурентоспроможності підприємств сервісної діяльності на морському транспорті / Н. В. Дубовик // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2012. – № 4 (41). – С. 166–185.
11. Портер Майкл Э. Конкуренция : пер. с англ. / Майкл Э. Портер. – М. : Издат. дом “Вильямс”, 2005. – 608 с.
12. Маркетинг : словарь / Г. Л. Азоев, П. С. Завьялов, Л. Ш. Лозовский и др. – М. : ОАО “НПО “Экономика”, 2000. – 362 с.
13. Фатхутдинов Р. А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление / Р. А. Фатхутдинов. – М. : ИНФРА-М, 2000. – 312 с.
14. Яновский А. М. Конкурентоспособность товара и производителя продукции в системе рыночной экономики / А. М. Яновский // Стандарты и качество. – 1997. – № 2. – С. 43–44.
15. Мансуров Р. Е. Об экономической сущности понятий “конкурентоспособность предприятия” и “управление конкурентоспособностью предприятия” / Р. Е. Мансуров // Маркетинг в России и за рубежом. – 2006. – № 2 (25). – С. 91–94.