

УДК 656.615.003

О.А. Кравченко, канд. екон. наук, доц.,
Ю.А. Стребко, магістр,
Одес. нац. политехн. ун-т

ВИБІР ПРІОРИТЕТНИХ НАПРЯМКІВ ОРГАНІЗАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИ

О.А. Кравченко, Ю.А. Стребко. **Вибір пріоритетних напрямків організаційного розвитку морських торговельних портів України в умовах глобалізації світової економіки.** Проаналізовано організаційні проблеми функціонування морських портів України, вивчено особливості співробітництва державного й приватного секторів портів, проаналізовано сучасний досвід організації діяльності портів. Розроблено напрямки організаційного розвитку морських торговельних портів у секторах державного й приватного управління, формування тарифної політики, траншшипмента, інтеграції інтересів держави і комерційних підприємств.

Ключові слова: управління; організація діяльності; організаційний розвиток; морські торговельні порти.

Е.А. Кравченко, Ю.А. Стребко. **Выбор приоритетных направлений организационного развития морских торговых портов Украины в условиях глобализации мировой экономики.** Проанализированы организационные проблемы функционирования морских портов Украины, изучены особенности сотрудничества государственного и частного секторов портов, проанализирован современный опыт организации деятельности портов. Разработаны направления организационного развития морских торговых портов в секторе государственного и частного управления, формирования тарифной политики, траншшипмента, интеграции интересов государства и коммерческих предприятий.

Ключевые слова: управление; организация деятельности; организационное развитие; морские торговые порты.

Е.А. Kravchenko, Yu.A. Strebko. **A choice of priority directions of organizational development of commercial seaports of Ukraine in the conditions of world economy globalization.** Organizational problems of functioning of seaports of Ukraine are analyzed; features of cooperation of the state and private sectors of ports are studied; modern experience of organizing the activity of ports is analyzed. Directions of organizational development of sea trading ports in the sector of the state and private management, formation of a tariff policy, of transshipment, integration of the state's and commercial enterprises' interests, are developed.

Key words: management; organization of activity; organizational development; commercial seaports.

Глобалізація світової економіки і перенесення вагомої частини виробничих потужностей до Азіатсько-Тихоокеанського регіону стали основним чинником посилення ролі і значення

зовнішнього впливу на економіку країн, створення єдиного світового ринку без національних бар'єрів, встановлення однакових правил гри для всіх учасників міжнародних економічних відносин, в тому числі при організації роботи морських торговельних портів України.

Порти виконують роль пунктів зв'язку між транспортною системою, а відповідно і економікою України зі світовою транспортною системою і економіками іноземних держав, тому вони чутливі до макроекономічних показників стану економіки, особливо кризових явищ.

Україна має найпотужніший портовий потенціал серед усіх держав Чорного моря. На узбережжі Чорного і Азовського морів знаходиться 18 українських морських торговельних портів і 12 портопунктів. За період 2000...2008 рр. обсяги вантажообігу в морських портах країни збільшилися на 56 % [1]. В період економічної кризи 2008...2009 рр. морські порти суттєво знизили свої показники вантажообігу в зв'язку зі зменшенням ділової активності вантажоперевізників. Глибока рецесія кризового періоду, в яку потрапила діяльність торговельних портів, не дала можливості відразу відновити вантажообіг, незважаючи на покращення економічного стану в країні і в світі. На жаль, портове господарство України в 2010 р. продемонструвало продовження падіння вантажообігу на 4,6 %. При цьому спостерігалось падіння перевалки експортних (на 4,6 %), транзитних (на 5,5 %) і каботажних вантажів. І лише обсяги перевалки імпорту в 2010 р. зросли на 36 % [2]. В першому півріччі 2011 р. продовжував знижуватися експорт (на 3,5 %), незначно виріс імпорт (на 2,2 %), проте суттєво збільшився транзит (на 27 %) і обробка контейнерів (на 19,4 %) [3]. За оцінками експертів, вітчизняні морські порти зможуть досягти рівня вантажопереробки 2008 р. лише в 2013...2014 рр. [4]. Головною причиною зниження вантажообігу є невідповідність організаційної системи діяльності портів України міжнародним стандартам, що знижує їхню привабливість в зв'язку з надмірними витратами на перевалку вантажу. Тому удосконалення організаційної системи переробки вантажопотоків вплине на зростання вантажообігу портів.

Проблемам морських портів присвячено багато зарубіжних і вітчизняних наукових і практичних досліджень [4...6]. В них розглядаються окремі проблеми організаційного розвитку морських торговельних портів у секторі державного й приватного управління, формування тарифної політики, траншипмента, забезпечення державних гарантій як чинника стабільної діяльності агентів порту, умови залучення інвестицій, зростання вантажообігу. В той же час відсутній комплексний підхід з урахуванням вимог сучасної міжнародної практики функціонування морських портів, що робить актуальним систематизацію і узагальнення наявних наукових і практичних пропозицій.

Підприємства морської галузі працюють в умовах глобалізації товарообігу і жорсткої конкуренції на внутрішньому і зовнішньому ринках. Світовий досвід свідчить, що в більшості країн світу з розвинутою ринковою економікою має бути інтеграція інтересів держави в особі її центральних і місцевих органів влади і комерційних підприємств портової діяльності.

Сьогодні в Україні біля половини вантажів, що перевалюються в системі морського транспорту, приходиться на частку приватних підприємств. Це стивідорні компанії, які працюють на власних причалах, чи орендують причали у держави, чи працюють на базі договорів сумісної діяльності в державних портах. Участь приватного бізнесу в перевалці вантажів відображає статистика перевалки вантажів у 2009 р. В Одеському порту, що лідирує в Україні за обсягами вантажообігу, 15 терміналів з 16-ти є приватними і працюють в порту за договорами. В порту Южний 25 % вантажів від загального обсягу перевалює Одеський припортовий завод, найбільший приватний морський термінал "Трансінвестсервіс" чи "ТІС" в акваторії порту займає п'яте місце за річними показниками вантажообігу в країні. В Іллічівському морському торговельному порту 75 % вантажів контролюють підприємства спільної приватно-державної діяльності. В Миколаївському морському торговельному порту перевалку вантажів здійснюють лише приватні компанії, які працюють на умовах оренди.

Вітчизняне портове господарство практично вже приватизоване, якщо під приватизацією розуміти перехід права управління тим чи іншим об'єктом від державних структур до структур, що представляють приватний капітал. В результаті кадрових перестановок приватний бізнес

фактично встановив контроль над державними портами. Так, порти Южний, Маріупольський, Миколаївський сьогодні контролюються корпорацією “СКМ”, Іллічівський порт — групою “Приват” [7]. В результаті в країні склалися три форми найбільш ефективних моделей управління морськими портами, які сьогодні існують у світі: “лендлорд” порт, що інвестує у розвиток інфраструктури і здає землю у довгосрокову оренду, Одеський порт, “паблік” порт, що належить державі та використовує приватні потужності для обслуговування вантожоопотоків, Миколаєвський порт, аналог публічного порту — єдиний в країні класичний державний морський торговельний порт у м. Октябрськ. Проте уряд і Міністерство транспорту і зв’язку України управляють морською галуззю так, нібито вона повністю складається з державних підприємств, ігноруючи вимоги ринкових взаємовідносин приватних структур трьох різних моделей управління портами, що стає чинником зниження товарообігу в портах країни.

В умовах спаду вантажоперевезень одним з основних чинників, що руйнують конкурентну боротьбу і нівелюють дію ринкових законів, є фіксовані державні тарифи на перевалювання вантажів, однакові для всіх 16-ти морських портів, незважаючи на різне географічне розташування портів, наявність різних зон вантажопотоків, різних умов доставки вантажів і трьох різних моделей функціонування. Порти можуть надавати знижки на деякі види вантажів до 15 %, але, щоб отримати великі знижки, необхідно звертатися в галузеве міністерство, де дозвіл, зазвичай, надається довго і складно [8]. В результаті, вантажовласники намагаються знизити свої витрати шляхом різних тінювих схем, методів цінової диференціації, що робить галузь непрозорою і гальмує її розвиток. Тому державі доцільно відмінити чи зробити гнучкими тарифи на перевалку вантажів шляхом встановлення верхнього або нижнього ліміту замість фіксованої ставки тарифу.

В країні досі не розділено комерційні і регуляторні функції державних торговельних морських портів. Специфікою державних морських портів є те, що вони мають повноваження і виконують державні адміністративні функції, і в той же час є господарюючими суб’єктами, що переробляють вантажі. В цьому вони є конкурентами інших портів і терміналів. В умовах загострення конкуренції державні морські порти мають можливості використання адміністративних важелів у конкурентній боротьбі. Існує практика, коли начальник або капітан державного порту з метою скорочення конкуренції й збільшення доходів порту монополізує послуги буксирів, координує види, обсяги і вартість перевалювання вантажів приватних структур порту, надає чи не надає знижки щодо уплати портових зборів для різних суб’єктів господарювання, відмовляє в здійсненні проходу судна до відповідного причалу, що штучно знижує конкуренцію між державним і приватним секторами портів, створює умови для існування корупційних схем на шляху розвитку приватних терміналів [7, 8]. Тому доцільно на рівні рішень держави розділити в морських торговельних портах повноваження державно-адміністративні і комерційні, щоб запобігти випадкам використання адміністративного ресурсу на користь державних портів. Портові і морські адміністрації мають займатися виконанням державних повноважень щодо надзору за безпекою мореплавства, за ефективним використанням майна. А господарюючі суб’єкти, комерційні структури будь-яких форм власності конкурують між собою на ринку вантажоперевезень, бо конкуренція між портами і в портах є найбільш ефективним засобом підвищення якості портових послуг, скорочення терміну обробки вантажів, зниження вартості вантажно-розвантажувальних робіт портів.

Для підвищення конкурентоспроможності українських морських торговельних портів актуальним є впровадження розповсюджених в портах інших країн сучасних швидких систем перевалки транзитних вантажів з використанням інформаційних технологій і спрощеною системою контролю, а саме траншшипменту. Траншшипмент — це режим транзиту вантажів в контейнерах, які прибувають і відвантажуються водним транспортом, при зберіганні не виходять за межі одного пункту пропуску чи зон митного контролю, яким є територія морського торговельного порту, де і відбувається митне оформлення без подання вантажної митної декларації, без застосування заходів гарантування доставки, що прискорює грузопотоки, шляхом оперативного оформлення документів. Цей вид перевалки вантажів має саме для вітчизняних портів

особливе значення, бо темпи зростання контейнеропотоків через порти України обійшли загальносвітові показники. Якщо обсяги товаропотоків на осі “Азіатсько-Тихоокеанський регіон — Європа” має приріст 25...30 % на рік, то український контейнерний ринок щорік зростає на 50 % [1, 8].

Траншшипмент передбачає застосування принципу “вільної практики”, яка полягає в уникненні подвійного оформлення документів — до приходу і по приході судна. Для вільної практики оформлення вантажу служба інформаційних технологій порту розробляє спеціальну драфт-систему, до якої можуть підключитися всі лінійні агенти і контролюючі органи. Таким чином, дозвільні відмітки і передача всіх необхідних документів для обробки судна за принципом вільної практики здійснюється в електронному вигляді. Тобто, агент відправляє на веб-портал порту необхідну інформацію в одному комплекті. Усі контролюючі служби бачать ці дані і приймають відповідні рішення. Використання в умовах траншшипменту вільної практики в портах дає економію часу обробки судна від 45 хвилин до 1,5 години, що в середньому за рік вивільняє 700 судногодин, або 25 діб, за які можна додатково прийняти близько 25 суден на рік, що приблизно 25000 контейнерів вже в 2012 р. [9].

Введення траншшипменту — це заявка порту на право стати хабом — перевалочним пунктом міжнародних транзитних перевезень. Однак вибір порту-хабу робить лінія, бо буває так, що оператор змінює місце знаходження хаба в кожному із географічних субрегіонів з причини заторів в порту. Щоб лінія вибрала український порт своїм хабом, законодавча база України, процедури і тарифи в порту мають бути привабливими. Сучасні морські торгові порти країни мають достатньо розвинуту матеріально-технічну і кадрову базу для забезпечення сервісу вантажів, суден і пасажирів. Але розвиток лише виробничої бази (розширення причального фонду, технічне переоснащення, збільшення і підвищення якості термінальних потужностей) не може забезпечити привабливості українських портів як центрів транзиту за типом Констанци, яка є основним конкурентом вітчизняних портів на Чорному морі [4]. Сьогодні в басейні Чорного моря немає портів дорожче українських, де портові збори майже в два рази вище, ніж в Констанці, в три рази вище ніж в портах Середземномор'я, у тому числі Туреччини, Греції, Італії, Єгипту [8]. Питання зниження портових зборів потребують негайного вирішення на загальнодержавному рівні.

Недосконалість і мінливість вітчизняного законодавства щодо можливих пунктів пропуску вантажів також чутливо знижує можливості портів для залучення нових вантажопотоків, коли ті чи інші порти не мають права перевалювати визначені вантажі, чи перевалка в одних портах виходить дорожче, ніж в інших за формальних причин. Це недоцільно в ринкових умовах вантажоперевезень, де єдиним важелем регулювання цін (тарифів) має бути попит і пропозиція.

Відсутність законодавчого узгодження легалізації і, особливо, компенсації інвестиційних внесків приватних структур у розвиток інфраструктури державних портів і магістралі державної залізниці України стримує для інвесторів привабливість таких необхідних для українських портів інвестиційних проектів, як поглиблення дна окремих ділянок акваторії портів, оновлення портових засобів перевантаження і зберігання вантажів, технічного обладнання причалів, збільшення пропускної спроможності “Укрзалізниці”, на що за оцінками експертів потрібно не менше 4,5 млрд USD, яких у державних портів немає [10]. Крім того, діюча система оподаткування двадцятивідсотковим податком на додану вартість імпортованого обладнання для портів, вартість якого сягає 6...9 млн євро, передбачає виплату значної суми ПДВ в момент розмитнення обладнання, що також відлякує інвесторів. Розробка закону забезпечення легалізації і компенсації приватних інвестицій в державну інфраструктуру порту, зниження чи повне зняття податку на додану вартість на імпортне сучасне обладнання портів є потужними чинниками підвищення інвестиційної привабливості технічного переозброєння морських портів України.

Таким чином, розповсюджена загальносвітова практика системи морських перевезень і перевалювання вантажів в портах визначає вибір пріоритетних напрямків організаційного розвитку морських торговельних портів України як умови їх конкурентоспроможності:

— розділити комерційні і регуляторні функції державних торговельних морських портів, для чого закінчити приватизацію всіх майнових комплексів портів, що можуть бути виділені в

окремі майнові комплекси для надання основних портових послуг на комерційній основі, і створити регуляторні органи портів, функціями яких буде безпека судноплавства, створення комфортних умов підприємницької діяльності приватних підприємств торговельного порту для збільшення його вантажообігу, правовий захист і правова допомога приватним підприємствам порту в питаннях перевалки вантажів, нагляд за додержанням правил перевезення вантажів, контроль виконання договорів між державою і приватними підприємствами порту, фіскальна функція здійснення портового збору, організація і контроль заходів укріплення берегів;

— перейти до гнучких тарифів на перевалку вантажу шляхом встановлення верхнього чи нижнього ліміту замість фіксованої ставки тарифу з послідуочим вводом вільної системи тарифікації портових послуг, що регулюються лише законами ринкового попиту і пропозиції;

— створити привабливий інвестиційний клімат шляхом тимчасового зняття податку на додану вартість на імпордне сучасне обладнання для модернізації портів, законодавчо визначити систему інвестування приватних коштів в державні фонди та методи їх компенсації;

— створити сучасну технічну базу інфраструктури портів і припортових комунікаційних шляхів обробки вантажопотоків за рахунок залучення приватних інвестицій, в тому числі на базі створення концесій (акціонерних товариств);

— забезпечити умови використання вільної практики для перевалки транзитних контейнерних вантажів;

— знизити портові збори до рівня загально прийнятого середнього рівня в портах світу;

— забезпечити стабільність вітчизняного законодавства щодо можливих пунктів пропуску вантажів, гарантій повернення інвестованих в майнові комплекси портів коштів в разі вилучення майна з використання чи володіння в зв'язку з загальнодержавними стратегічними потребами, можливо, шляхом викупу у власників акцій;

— встановити жорстку боротьбу з корупцією в портах при здійсненні надзорно-контрольних функцій різних служб;

— впровадити судову реформу для реального забезпечення верховенства права в країні.

Україна має стати комфортною цивілізованою державою для міжнародного торговельного судноплавства шляхом надання послуг перевалки вантажів і обробки різних видів транспорту на рівні міжнародних стандартів якості і ціни, створення абсолютних умов безпеки в екваторіальних водах зони відповідальності портів. Для цього необхідно поступово удосконалювати організацію діяльності портів відповідно до світових вимог, використовувати сучасні прийоми і методи управління морськими портами.

Література

1. Волкова, Н.В. Україна сподівається на трансшипмент [Електронний ресурс] / Н. В. Волкова. — К.: Трансп. портал, 2011. — <http://www.trans'port.com.ua/index.php?newsid=2405>. — 25.09.2011.
2. Опять в минусе: Маркетинг // Порты Украины. — 2011. — № 1. — С. 38 — 39.
3. Первое полугодие в плюсе: Статистика // Порты Украины. — 2011. — № 6. — С. 46 — 48.
4. Вардіашвілі, А.В. Проблеми функціонування морських портів України в післякризовий період / А.В. Вардіашвілі, Н.Е. Вардіашвілі // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. пр. — Одеса: ОНМУ, 2011. — Вип. 35. — С. 145 — 154.
5. Винников, В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта / В.В. Винников. — Одесса: Феникс, 2005. — 300 с.
6. Стратегия позиционирования транспортного потенциала в глобальном рынке морской торговли / М.В. Миусов, Н.Т. Примачев, В.В. Винников и др. — Одесса: Автограф, 2006. — 234 с.
7. Кузьменко, А. Перезревшая реформа / А. Кузьменко // Порты Украины. — 2010. — № 8. — С. 32 — 33.
8. Стивен, Р. Трансшипмент в Восточном Средиземноморье / Р. Стивен // Порты Украины. — 2010. — № 10. — С. 30 — 33.
9. Михайлова, В. Трансшипмент как зеркало транспортных проблем / В. Михайлова // Порты Украины. — 2010. — № 8. — С. 36 — 39.
10. Ильницкий, С. Цена совершенства / С. Ильницкий // Порты Украины. — 2011. — № 3. — С. 24 — 25.

References

1. Volkova, N.V. Ukraina spodivaetsia na transshypment [Elektronnyi resurs] [Ukraine Hopes for Transshipment] / N. V. Volkova. — Kyiv, 2011. Available at: <http://www.transport.com.ua/index.php?newsid=2405>. — 25.09.2011.
2. Opyat' v minuse: Marketing [In the Red Again: Marketing] // Porty Ukrainy [Ports of Ukraine]. — 2011. — # 1. — PP. 38 — 39.
3. Pervoe polugodie v plyuse: Statistika [Half Year in the Black: Statistics] // Porty Ukrainy [Ports of Ukraine]. — 2011. — # 6. — PP. 46 — 48.
4. Vardiashvili, A.V. Problemy funktsionuvannia morskyykh portiv Ukrainy v pislakryzovyi period [Problems of Ukrainian Seaports Operation in the Post-Crisis Period] / A.V. Vardiashvili, N.E. Vardiashvili // Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti: Zb. nauk. pr. [Development of Economic Management Methods in Transport: Collected Sci. Papers] — Odessa, 2011. — Issue 35. — PP. 145 — 154.
5. Vinnikov, V.V. Problemy kompleksnogo rozvitiya morskogo transporta [Problems of Sea-Transport Integrated Development] / V.V. Vinnikov. — Odessa, 2005. — 300 p.
6. Strategiya pozitsionirovaniya transportnogo potentsiala v global'nom rynke morskoy torgovli [Strategy of Transport Potential Positioning in the Global Maritime Trade Market] / M.V. Miyusov, N.T. Primachev, V.V. Vinnikov etc. — Odessa, 2006. — 234 p.
7. Kuz'menko, A. Perezrevshaya reforma [The Overripen Reform] / A. Kuz'menko // Porty Ukrainy [Ports of Ukraine]. — 2010. — # 8. — PP. 32 — 33.
8. Stiven, R. Transshipment v Vostochnom Sredizemnomor'e [Transshipment in the Eastern Mediterranean] / R. Stiven // Porty Ukrainy [Ports of Ukraine]. — 2010. — # 10. — PP. 30 — 33.
9. Mikhaylova, V. Transshipment kak zerkalo transportnykh problem [Transshipment as a Mirror of Transport Problems] / V. Mikhaylova // Porty Ukrainy [Ports of Ukraine]. — 2010. — # 8. — PP. 36 — 39.
10. Il'nitskiy, S. Tsena sovershenstva [The Price of Perfection] / S. Il'nitskiy // Porty Ukrainy [Ports of Ukraine]. — 2011. — # 3. — PP. 24 — 25.

Рецензент канд. техн. наук, доц. Одес. нац. політехн. ун-ту Востров Г.М.

Надійшла до редакції 21 жовтня 2011 р.