

-
28. Корпоративная гражданская ответственность: экономическое обоснование // Economic Reform: Issue Paper. – Center for International Private Enterprise. – 2004. – № 0410. – 26 p.
29. Меморандум про соціальну відповідальність бізнесу в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.telekritika.ua/news/2005-11-30/26424>
30. Мозговая Л. А. Особенности корпоративного управления отечественных предприятий / Л. А. Мозговая // Экономика: проблемы теории та практики: збірник наукових праць. – Випуск 234: В 4 т. Том IV. – Дніпропетровськ: ДНУ – 2007. – С. 887–893.

Байрактар Ю.А.

ПОНЯТИЕ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ И ЕГО ЭВОЛЮЦИЯ

В статье исследована эволюция подходов по определению сущности социальной ответственности предприятий, ее принципов, проанализированы существующие определения данного понятия и предложено собственное.

Ключевые слова: социальная ответственность, корпоративная социальная ответственность, социальная ответственность бизнеса

Bayraktar Y.

THE CONCEPT OF SOCIAL RESPONSIBILITY COMPANIES AND ITS EVOLUTION

This paper investigates the evolution of approaches to determining the nature of social responsibility of enterprises, analyzes the existing definitions of this concept and propose their own.

Keywords: social responsibility, corporate social responsibility, corporate social responsibility

УДК 656.078.8

Боняр С.М., Корнійко Я.Р.

ОСНОВНІ ПРИЧИНИ ВТРАТИ ПОПИТУ НА ПОРТОВІ ПОСЛУГИ В УКРАЇНІ

У статті проведено аналіз причин втрати попиту морськими торговельними портами України в порівнянні з іншими портами чорноморських країн.

Ключові слова: морські торговельні порти, потужність причорноморських портів, вантажообіг, транзит.

Постановка проблеми. Морські торговельні порти (МТП) є важливою складовою частиною не тільки транспортно-логістичної, але і виробничої інфраструктури країни, вони виступають сполучними ланками між морськими та наземними частинами всієї транспортної системи країни, а також є центром консолідації функцій безперервного розподілу, зберігання та руху вантажів в точці перетину всіх видів транспортних потоків. Ефективне функціонування морських торговельних портів є вагомим чинником розвитку економіки країни. Однак, підходи до роботи з вантажем в МТП є досить неефективними, що призводить до зменшення попиту на портові послуги в Україні.

Аналіз останніх публікацій: Бондар С.М., Ільченко С.В., Кухарчик В.Г., Котлубай О.М., Липинська О.А., Мельник І.І., Примачов М.Т. та інші.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Через низький рівень розвитку логістики та недостатню взаємодію між різними видами транспорту конкурентні переваги портової галузі України втрачаються. Надмірний контроль, недосконала нормативно-правова база та втручання влади роблять її досить непривабливою для приватних інвесторів, які мають бажання вкладати кошти у дану галузь. Тому, на сьогоднішній день, необхідно приділити значну увагу причинам виникнення існуючих проблем з метою проведення ряду кардинальних змін в діяльності морських торговельних портів України

Постановка завдання. Метою статті є загальний аналіз причин втрати українськими морськими торговельними портами своїх конкурентоспроможних позицій серед інших портів Чорноморського регіону.

Виклад основного матеріалу. В сучасних умовах глобалізації економічних відносин розвиток країни та її інтеграція в світову економіку тісно пов'язані з ефективним функціонуванням морських торговельних портів. Покращення їх роботи як одних з основних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури є пріоритетним напрямом сучасної стратегії розвитку транспортної галузі України. Це підтверджується тим, що в розвинених країнах торговельні порти приносять державі до 50 % ВВП та є основним джерелом надходження коштів до бюджетів усіх рівнів, сприяють розвитку національної економіки, укріпленню торговельних зв'язків між державами та підвищенню конкурентоспроможності країни на міжнародному рівні.

Портова галузь України сьогодні, на жаль, не виконує в повному обсязі зазначені функції та помітно втрачає вагому частку вантажів серед чорноморських портів інших країн. На це є багато загальних причин, основні з яких:

- низький рівень перевантажувальних потужностей для прийому великотоннажних контейнеровозів;
- технічно-зношені та застарілі основні фонди;
- недосконала пропускна здатність портів та каналів;
- недостатня забезпеченість в обробці різних видів вантажу;
- низький рівень розвитку портової інфраструктури;
- відставання в темпах розвитку;
- високий рівень несанкціонованих платежів тощо.

Однак, ми вирішили приділити увагу найголовнішим проблемам та визначити їх вплив на загальний рівень розвитку портової сфери в Україні (рис. 1).

Через ряд представлених недоліків українські порти не мають можливостей в повній мірі використовувати ті потужності, якими розпоряджаються на сьогоднішній день. Крім того, в українських портах відслідковуються досить значні переваги в негативному досвіді з надання портових послуг в порівнянні з портами країн-сусідів, наприклад, портом Констанца (Румунія).

Так, на сьогоднішній день багато українських та молдовських імпортерів ввозять вантажі в Україну через порт Констанца в Румунії, а потім автотранспортом до місця призначення. Дана проблема виникла саме тому, що в українських портах перевізники зустрічаються з додатковими проблемами в оформленні документації та митного очищення вантажу, за рахунок чого змушені платити за простої та неустойки. Це впливає безпосередньо на збільшення собівартості товару.

Вартість морського перевезення не сильно відрізняється між даними портами, але кінцева вартість проходження всіх формальностей в українських портах набагато вище в порівнянні з країнами-сусідами (рис. 2.).

Як стверджують спеціалісти портової сфери, за рахунок представлених проблем, а також незлагодженої та нескоординованої роботи всіх учасників портової сфери, недостатньо ефективних принципів управління і, звичайно, законодавчих особливостей, українські порти втрачають значні обсяги вантажопотоків. Так, наприклад, доба простою одного великого контейнеровоза на рейді в МТП України обходиться судновласнику приблизно 30-40-тис.

дол. США, тому більшість судновласників почали користуватися портовими послугами сусідніх держав, навіть незважаючи на те, що за географічним розташуванням Україна знаходиться в більш вигідному місці розташування для перевезення вантажів [1]. Низькі обсяги обробки вантажів в 2011 році підтверджуються на рис. 3.



Рис. 1. Головні причини втрати попиту на портові послуги в Україні

Як бачимо, українські порти лише на 91% мають завантаженість з переробки навалочних вантажів; на 60% завантажені потужності з обробки генеральних вантажів; на 79% сухих вантажів; на 47% зернових вантажів; на 34% вантажів в контейнерах та на 41% наливних вантажів.

Крім того, потужності морських портів України в більшій мірі направлені на оброблення сухих вантажів, а можливості переробки інших видів досить низькі. Саме тому велика частина, наприклад, наливних вантажів (особливо нафта та нафтопродукти) відходить на переробку в Росію, Румунію та Прибалтику.

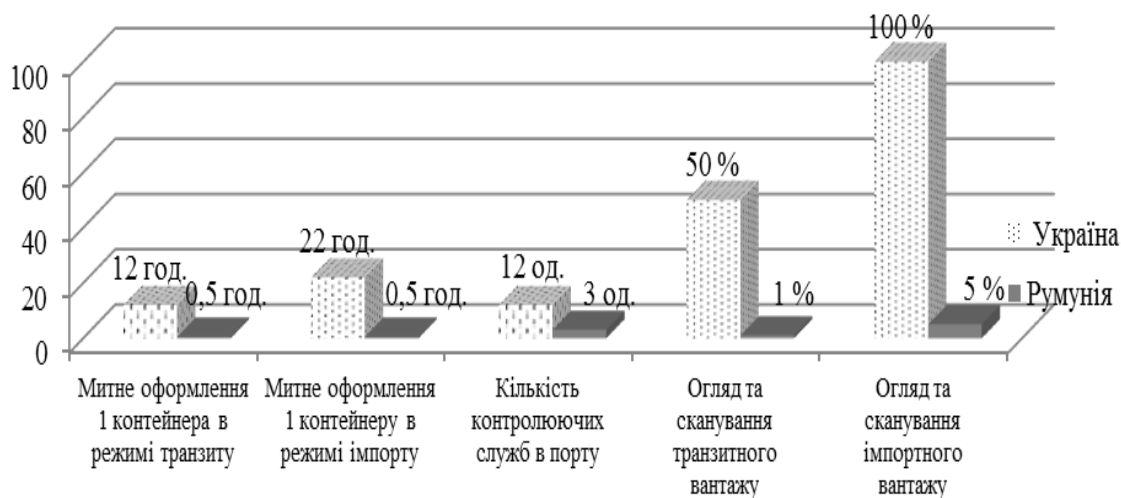


Рис. 2. Порівняння роботи портів України та Румунії

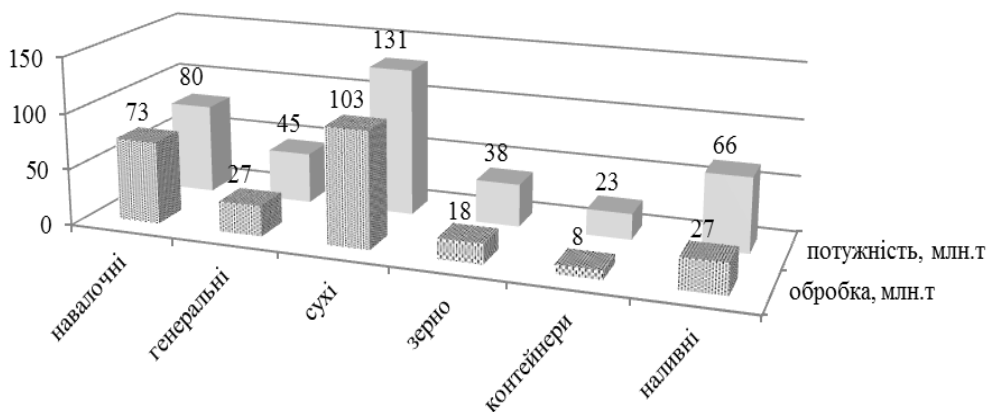


Рис. 3. Реальні потужності та дійсні обсяги обробки вантажів в МТП України в 2011 р. [2]

Можливості обробки вантажів в країнах-сусідах мають кращі потужності в переробці номенклатурного вантажу, а, відповідно, є для України основними конкурентами з обробки значної частини вантажопотоків.

Якщо ж розглядати інфраструктуру транзиту України, можна стверджувати, що він є ключовим стратегічним активом для загальноекономічного розвитку. Його структура займає значну частину в загальному обсязі переробки вантажів в морських торговельних портах країни (рис. 4). Це обумовлено вагомими перевагами географічного розташування України.

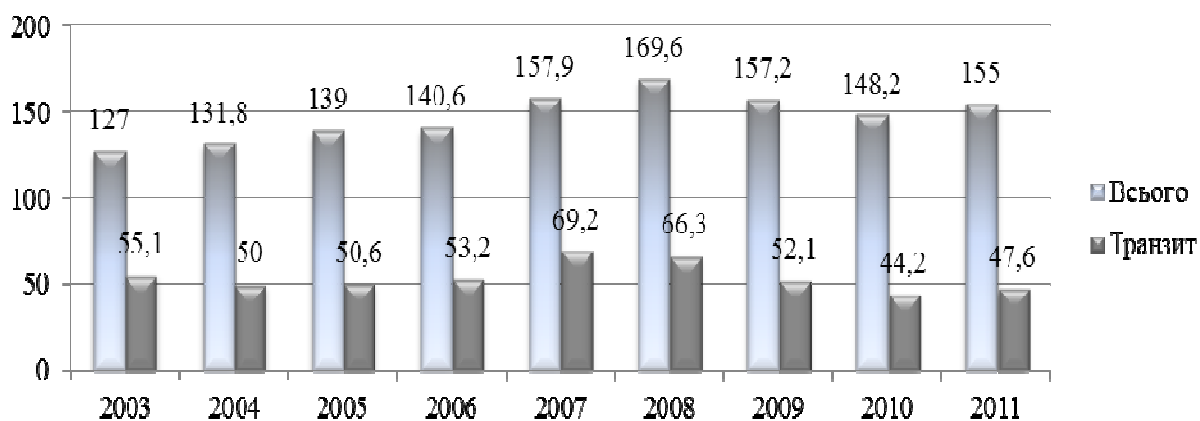


Рис. 4. Обсяги транзиту в порівнянні з загальним вантажообігом в МТПУ, млн. т [4]

Аналізуючи транзитні перевезення, зрозуміло, що для України переробка транзиту критично важлива. У загальній структурі портового перевантаження він займає трохи більше 30%. Так, наприклад, в 2011 році через морські порти та термінали України пройшло 47,6 млн.т транзитних вантажів, що становить 30,6 % усього вантажообігу. Основні транзитні вантажі сьогодні – нафта, руда, вугілля, зерно, метал, хімічні, контейнерні вантажі.

Однак, детально розглядаючи структуру транзитних перевезень, можна стверджувати, що в загальному обсязі Україна поступово втрачає свої позиції з транзитних перевезень, особливо в роботі з російським вантажем, навіть незважаючи на те, що він займає значну долю в перевезеннях (рис. 5).

Якщо в 2007 році на українські порти припадало приблизно 79% зовнішньоторговельних вантажів Росії, то в 2011 році вже 71%. Саме на цей обсяг (8%) зростає переробка російського транзиту в країнах Балтії. З аналізу даної структури варто відзначити, що в 2007

році російські вантажі становили левову частку транзиту через українські порти – близько 55 млн. т (79%). Другою за значенням країною в плані формування транзитних вантажопотоків через Україну є Казахстан: через порти України пройшло приблизно 12,7 млн. т. (18 %) їхнього вантажу. Зовсім незначну частку має Білорусія – приблизно 1,85 млн. т. (2,6 %).

В 2011 році у цілому структура транзиту через українські порти по країнам-транзитерам виглядала таким чином: 71,8 % всього транзиту припадає на частку Росії (34,2 млн. т), 20,2 % – на частку Казахстану (9,6 млн. т), 5,7 % – на частку Білорусії (2,7 млн. т) і 2,3 % – на частку інших країн (1,1 млн. т).

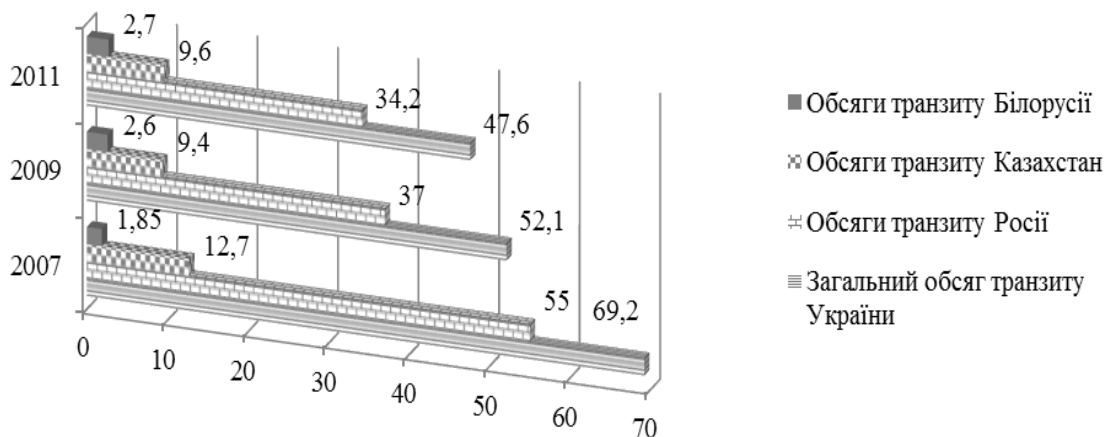


Рис. 5. Динаміка зміни обсягів транзиту чорноморських країн в загальному обсязі транзитного вантажу в МТП України, млн. т [5]

Загальна тенденція спаду характеризується переорієнтацією російських транзитних вантажів на власні портові потужності та недосконалою системою обслуговування вантажопотоків в портовій діяльності України, за рахунок чого більшість вантажовласників переорієнтовують свою роботу в порти Румунії та Прибалтики. Так, наприклад, з моменту будівництва нафтових терміналів в порту Новоросійськ (2008 р.) частка транзитних перевезень України помітно знизилась.

Окрему увагу необхідно приділити оформленню документації в морських портах України. Незважаючи на стрімкий розвиток інформаційних технологій та використання їх для полегшення проходження обов'язкових операцій в портовій зоні, в українських портах на сьогоднішній день ще досі використовується паперовий документообіг. Так, наприклад, кожна із контролюючих служб в порту, що приймає участь в огляді вантажу, вимагає від судновласника або його агентів повної, завчасно наданої письмової документації про прихід судна до порту. Крім того, дана інформація повинна надаватися особисто судновласником або його агентом в оригінальному варіанті та відповідної форми з «мокрою» печаткою. Практика передачі по факсу або по електронній пошті не використовується. Таким чином, строки подачі інформації досягають до 10 діб, що призводить до додаткових витрат часу та коштів вантажовласників.

Якщо ж детально розглядати технологічний процес обслуговування вантажів в морських торговельних портах України – він є досить недосконалим. Клієнти порту змушені нести додаткові витрати, які є неофіційними платежами та сплачуються для пришвидшення огляду або підписання дозвільних документів, за рахунок чого портова галузь України втрачає значні обсяги з обслуговування вантажів, а держава, відповідно, податкові платежі до бюджету.

Спеціалісти портової сфери вважають, що саме через неналагоджений процес з обслуговування вантажопотоків втрачається до 25% робочого часу на одній

перевантажувальній операції та від 10 тис. дол. США і вище, залежно від розміру судна. Україна ж лише з цієї причини втрачає кілька мільйонів доларів на рік.

Висновок. Таким чином, через такі незначні, однак, вагомні проблеми, як недостатній рівень комплексності надання портових послуг та помітний розвиток сусідніх держав Україна поступово втрачає значні обсяги перевезень, що в свою чергу негативно впливає на загальноекономічну ситуацію в державі. А наведені недоліки роблять українські порти досить непривабливими для приватних інвесторів, які мають бажання інвестувати в морські торговельні порти України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України : наук. монографія [С.В. Ільченко, Т.Г. Камчатная, Д.В. Картишев, О.М. Котлубай, В. Г. Кухарчик] ; під заг. ред. О.М. Котлубай. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2011.– 426 с.
2. *Липинська О.А.* Становлення та розвиток транзитного потенціалу України : монографія / О.А. Липинська. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. – 396 с.
3. *Исаев А.И.* Морские порты Украины: анализ текущего состояния и тенденции отрасли [Электронный ресурс] / А.И. Исаев // Материалы VII международной конференции [«Сталь и сырье из СНГ на мировых рынках»], (Киев, 23-24 апреля 2012 г.). – Режим доступа : <http://www.port.odessa.ua/index.php/ru/press-tsentr/analitika/10970-morskie-portyi-ukrainyi-analiz-tekushego-sostoyaniya-i-tendentsii-otrasli>.
4. Офіційний сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України: державна підтримка українського експорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ukrexport.gov.ua/ukr/vnishno_t_balans/.
5. *Шапиро М.* Еще раз о российском транзите / М. Шапиро // ж-л «Порты Украины». – 2012. - № 5 (117). – С. 28 – 39.

Боняр С.М., Корнийко Я.Р.

ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ УТРАТЫ СПРОСА НА ПОРТОВЫЕ УСЛУГИ В УКРАИНЕ

В статье проведен анализ причин потери спроса морскими торговыми портами Украины по сравнению с другими портами черноморских стран.

Ключевые слова: морские торговые порты, мощность причерноморских портов, грузооборот, транзит.

Bonyar S., Korniyko Y.

THE UNDERLYING CAUSES OF DEMAND FOR PORT SERVICES IN UKRAINE

This paper analyzes the causes of demand commercial sea port in Ukraine compared to other ports of the Black Sea countries.

Keywords: seaports, power ports of the Black Sea, turnover transit.