УДК 338.1:656.615

ВПЛИВ ДЕРЕГУЛЯЦІЇ НА ЕФЕКТИВНІСТЬ РОБОТИ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Канд. екон. наук С. Г. Зінченко

INFLUENCE OF DEGGLATION ON EFFECTIVENESS OF WORK MARINE PORTS OF UKRAINE

PhD (Econ.) S. Zinchenko

У статті проаналізовано існуючі підходи до стратегічного розвитку конкурентоспроможності морського транспорту України, зокрема інфраструктури морських портів в умовах дерегуляції їх роботи. Визначено, що такі підходи повинні базуватися на підвищенні обумовленої ефективності, що містить у собі економічну, соціальну, екологічну, функціональну й інші види ефективності роботи транспортних систем морських портів з урахуванням пріоритетності енерго- і ресурсозбереження, захисту довкілля, а також гармонізації з міжнародними вимогами до якості і результативності роботи інфраструктури портів. Розвиток транспортних систем морських портів призводить до необхідності проведення подальших досліджень взаємозв'язків матеріальних, інформаційних та інших логістичних потоків України, а також окремих її регіонів.

Ключові слова: *дерегуляція, ефективність, морський порт, конкурентоспроможність.*

The article analyzes the existing approaches to the strategic development of the competitiveness of Ukrainian maritime transport, including the infrastructure of sea ports in the context of deregulation of their work. It has been determined that such approaches should be based on increased efficiency, which includes economic, social, ecological, functional and other types of efficiency of the operation of transport systems of seaports, taking into account the priority of energy and resource conservation, environmental protection, as well as harmonization with international requirements to quality and performance of the port infrastructure. The development of transport systems of seaports leads to the need for further research on the interconnections of material, informational and other logistic flows of Ukraine, as well as some of its regions.

The peculiarity of the operation of the port's infrastructure in modern technical, economic and political conditions is that it operates mainly on the basis of increased deregulation of the nomenclature and the number of transported goods.

The capabilities of the seaports are limited: the technical resources that they have in place, the confirmed plans for the carriage of goods, the level of skills of workers, the natural and energy characteristics of the work performed, the technologies used. Of course, all these restrictions, as well as the external influence of state authorities and large customers, are a very significant deregulation factor and source of constant voltage in the work of the ports; affect their functional efficiency, economic and social development, and environmental protection.

In a situation where the development of European transport corridors, especially between the Baltic Sea and the Black Sea, is bypassing Ukraine, the low regional competitiveness of domestic seaports leads to a decline in the competitive position of the country's economy. Growth of cargoes in seaports reduces the deregulation effect, so the large ports of Ukraine under these conditions

work more efficiently. Proceeding from this, it is necessary to concentrate the transshipment of goods in large seaports and to reorient them, while consolidating cargo flows from all regions of Ukraine.

Keywords: *deregulation, efficiency, seaport, competitiveness.*

Вступ. Входження України у світові промислово-транспортні системи потребує аналізу існуючих і розробки нових інноваційних підходів до стратегічного розвитку і конкурентоспроможності її морського транспорту, зокрема інфраструктури морських портів в умовах дерегуляції їх роботи.

Такі підходи повинні базуватися на підвищенні обумовленої ефективності, що містить у собі економічну, соціальну, екологічну, функціональну й інші види ефективності роботи транспортних систем морських портів з урахуванням пріоритетності енерго- і ресурсозбереження, захисту довкілля, а також гармонізації з міжнародними вимогами до якості і результативності роботи інфраструктури портів.

В умовах, коли розвиток європейських транспортних коридорів, особливо між Балтійським і Чорним морями, відбувається в обхід України, низька регіональна конкурентоспроможність вітчизняних морських портів зумовлює зниження конкурентних позицій економіки країни. Одним з таких прикладів є розповсюдження планів відродження Великого шовкового шляху поза кордонами України.

Морські торговельні порти входять до транспортної системи, що обслуговує різні промислові регіони України. Підприємства постійно розвиваються, удосконалюють свою продукцію, стаючи клієнт-орієнтованими в експортно-імпортному відношенні, отримуючи чи відправляючи через морські порти сировину, обладнання чи іншу продукцію [1].

Особливістю роботи інфраструктури морського порту в сучасних техніко-економічних і політичних умовах є те, що він працює здебільшого з урахуванням підвищеної дерегуляції номенклатури і кількості транспортованих вантажів.

Порти є найважливішими вузлами перевалки вантажів на морський транспорт з прилеглих регіонів і країни в цілому. Ритмічність і дерегуляція роботи морських портів напряму залежать від ефективної діяльності основних галузей країни: машинобудування і металургії, агропромислового і паливно-енергетичного комплексів, від коливання обсягів контейнерних перевезень тощо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. При дослідженні визначеної проблеми було оброблено аналітичні матеріали журналів «Порти України» за останні 6 років, матеріали сайту Адміністрації морських портів України [2]. Над вирішенням цієї проблеми також працювали А. Ніцевич і Н. Мельникова [4].

Організація систем внутрішніх і зовнішніх транспортних процесів руху логістичних матеріальних потоків між виробниками і споживачами, а також взаємозв'язку між системами, що складають транспортно-технологічний процес, описані в [5]. Компетентнісна модель розвитку морських портів проаналізована в [9].

Визначення мети та завдання дослідження. Удосконалення роботи морського транспорту України і підвищення його ефективності при дерегуляції обсягів перевезень вантажів є дуже актуальним у сучасних умовах жорсткої конкурентної боротьби.

При дослідженні цієї проблеми визначені зони виміру дерегуляції обсягів потоків вантажів, що проходять через морські порти України, оцінено інфраструктуру та описано вплив дерегуляційних факторів на конкурентоспроможність портів.

Для досягнення сформульованої мети потрібно вирішити завдання ефективного

розвитку цілісної транспортно-технологічної системи морського порту в умовах глобальних, регіональних і внутрішніх викликів, вплив дерегуляції потоків вантажів на компетентнісну модель.

Основна частина дослідження. Морські порти не тільки беруть участь у створенні доданої вартості, інновацій і зайнятості робітників, але й впливають на екологію, розвиток території (регіонів) та інших галузей.

Складність у роботі морських портів криється в певній «непередбачуваності» номенклатури й обсягів матеріальних потоків вантажів залежно від вимог споживачів і при цьому вона не залежить певною мірою від спеціалізації портів і напрямків руху вантажів. Стратегічні особливості має й вектор спеціалізації вантажів, що перевозяться (експорт, імпорт, транзит).

Це значною мірою впливає на використання транспортних, складських і навантажувально-розвантажувальних засобів порту, а також на підтримку енергоозброєності і захисту навколишнього середовища морського порту.

Аналіз роботи основних морських портів України, який було виконано автором згідно з інформацією [2] за даними вантажообігу за 2012–2017 рр., наведено на рис. 1, де показано дерегуляційні зміни потоків вантажів, що виникали за останні 6 років.

Як можна бачити з наведених даних, у цілому вантажообіг морських портів України за останні 6 років знижується. Проте деяким портам все ж таки вдалось збільшити обсяги перевалки вантажів. Так, за рахунок військово-політичної і соціальної ситуації в Україні вантажі з порту Маріуполь частково перевантажуються в порту Бердянськ, частково в Південному та Миколаєві. Це дало можливість згаданим морським портам за 6 років закріпити свої позиції на ринку транспортних послуг.

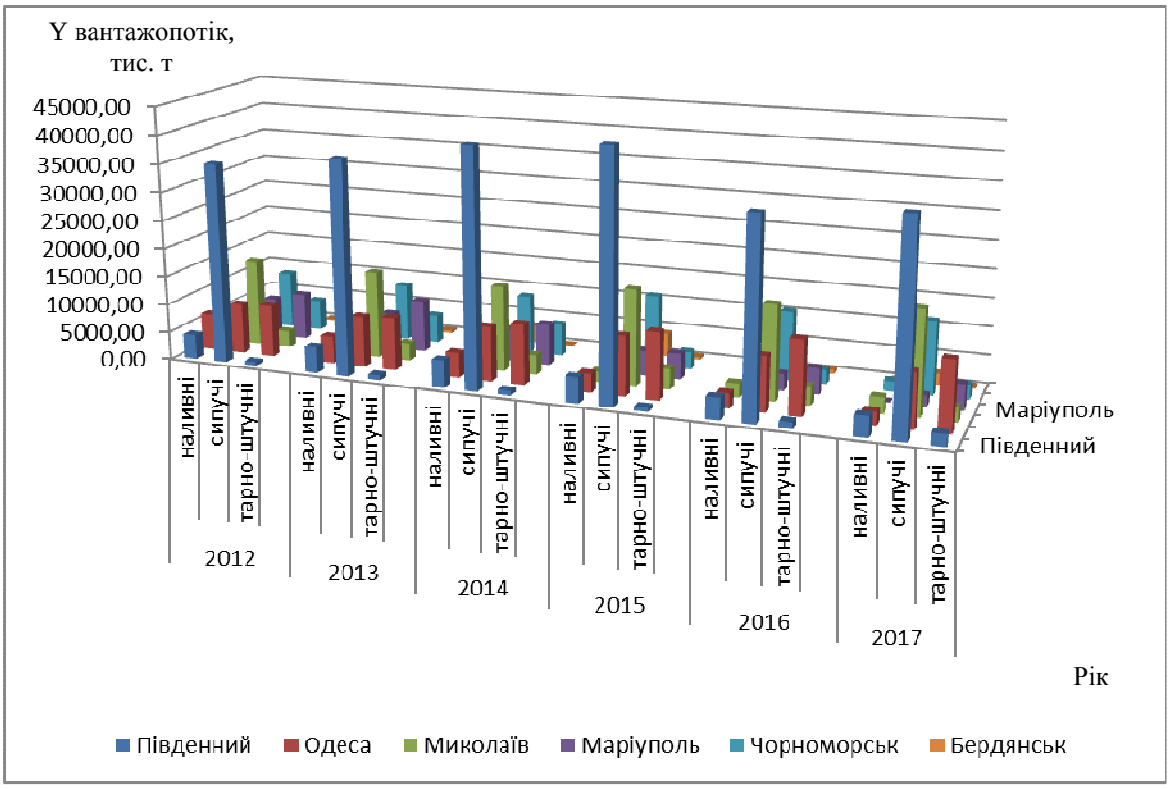

Рис. 1. Графологічний аналіз дерегуляції переробки вантажів різного виду морськими портами України у 2012–2017 рр.

Частина перевалки вантажів з портів Криму була переорієнтована на порти Одеса, Чорноморськ і Херсон, що дало змогу їм у цілому продемонструвати зростання обсягів роботи. Падіння перевезень наливних вантажів в Одеському регіоні пов'язано з припиненням перевалки нафтопродуктів транзитом у країни Європи, Азії тощо.

Частку вантажообігу основних морських портів України в процентному відношенні за видами вантажів у 2017 р. наведено на рис. 2.

За даними рис. 1 побудовано поля резерву підвищення чи зниження обсягів переробки вантажів у морських портах України (рис. 3). За основу взято один з найменших портів (Бердянськ) і найбільший порт – Південний. Поля резерву повною мірою демонструють можливості транспортних систем морських портів України в умовах дерегуляції.

Зони дерегуляції на рис. 3 окреслені за 2012–2017 рр. межами: зверху – потоків вантажів, що проходять через найбільший порт країни (Південний), і знизу – потоків вантажів, що проходять через Бердянськ – один з найменших портів України.

Верхня межа характеризує максимальне завантаження конкретного порту і більш значні доходи, тому вона названа «оптимістичною». Аналогічно нижня межа зони, що обумовлена роботою морського порту в режимі мінімального завантаження, є «песимістичною».

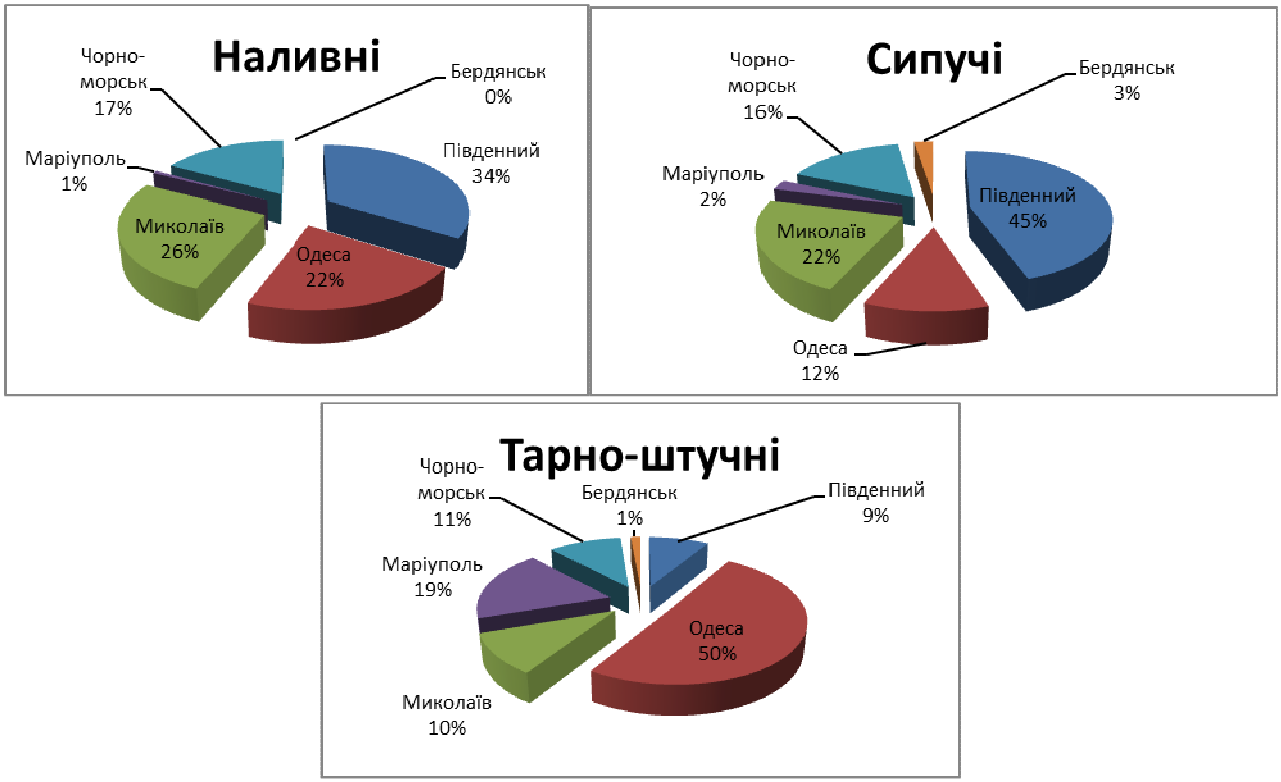

Рис. 2. Аналіз перевалки вантажів у морських портах України за видами вантажів за 2017 р.

Тоді тренд мінімальної зміни вантажопотоків по порту Бердянськ може бути поданий у вигляді [10]

$$Q_{min} = Y_Б^n = -374{,}7x + 2912{,}9, \qquad (1)$$

де x – величина мінімального вантажопотоку, що проходить через порт Бердянськ за останні 6 років.

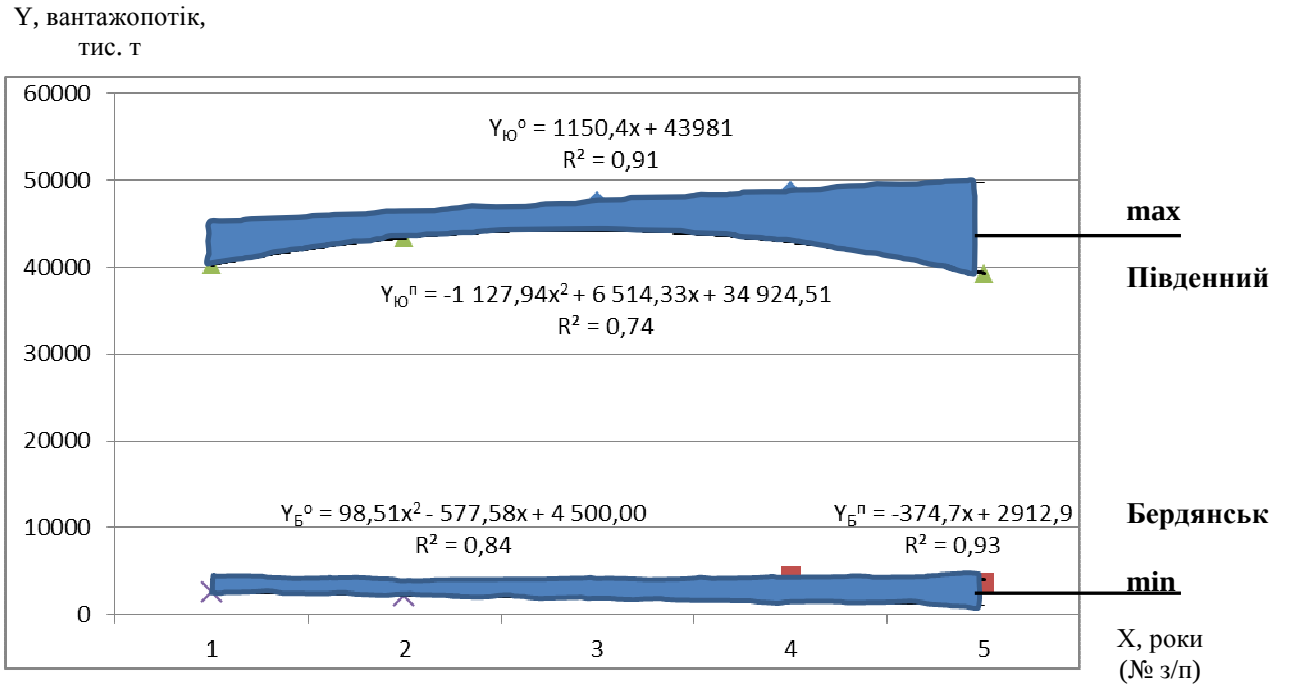

Рис. 3. Поле резерву завантаження деяких морських портів України вантажопотоками різного обсягу за останні 6 років

Оптимістична межа поля резерву, що відповідає максимуму роботи порту Південний, може бути виражена трендом

$$Q_{max} = Y_{Ю}^{o} = 1150{,}4x + 43981\ , \qquad (2)$$

де x – величина максимального вантажопотоку, що проходить через порт Південний за останні 6 років.

Можливості морських портів обмежені: технічними ресурсами, що вони мають у наявності, підтвердженими планами завозу вантажів, рівнем кваліфікації робітників, природно-енергетичними характеристиками виконуваних робіт, застосовуваними технологіями. Безумовно, всі ці обмеження, а також зовнішній вплив з боку державних органів і великих клієнтів, є дуже суттєвим дерегуляційним фактором і джерелом постійної напруги в роботі портів. Усе вищезазначене впливає на функціональну ефективність, економічний і соціальний розвиток портів, охорону навколишнього середовища тощо.

Якщо припустити, що поле допустимих значень розглянутої зони $C_{д}$, т, є відносною мірою оцінки роботи морського порту в умовах дерегуляції, тоді величину цієї оцінки можна виразити [3] таким чином:

$$C_{д} = \int_{t_1}^{t_2} \frac{Q_{\max}(x)}{Q_{\min}(x)} dx\ . \qquad (3)$$

Потім можна спрогнозувати подальший розвиток транспортної системи морських портів в умовах дерегуляції залежно від розмірів потоків вантажів, що проходять через нього за певний період часу.

Дані рис. 3 показують, що в умовах дерегуляції у відносних показниках коливання (нерівномірність) за обсягами перевалки вантажів великого порту є значно меншим, ніж маленького. Це означає, що великі морські порти України в

складних економічних умовах будуть працювати стабільніше, ніж малі, які в умовах дерегуляції потребують до себе особливої, підвищеної уваги. Тому, аналізуючи роботу морських портів України, бачимо, що оцінка за методикою [3] більше підходить великим портам, як більш ефективним підприємствам з найбільшим ступенем (глибиною) перевалки вантажів.

Коливання вантажопотоків у морських портах протягом менших періодів часу є ще більш значними. Наприклад, на рис. 4 можна побачити нерівномірність завантаження Маріупольського порту протягом одного місяця – квітня у 2017 і 2018 рр.

На динаміці ринку вантажних перевезень, безумовно, позначився і вступ України у ВТО. Це, наприклад, інтенсифікація зовнішньоторгового обміну, збільшення обсягу транзиту, розвиток термінально-логістичних комплексів (розподільчих центрів), підвищення інвестиційної привабливості підприємств. Розвиток конкуренції у сфері вантажних перевезень, крім об'єктивних чинників, підвищує варіативність економічних і технологічних умов перевезень у масштабах мережі [8]. Конкурентний тиск з боку іноземних транспортних компаній буде спрямований насамперед на сектор приватних операторських компаній, які поки що неспроможні конкурувати з транснаціональними корпораціями.

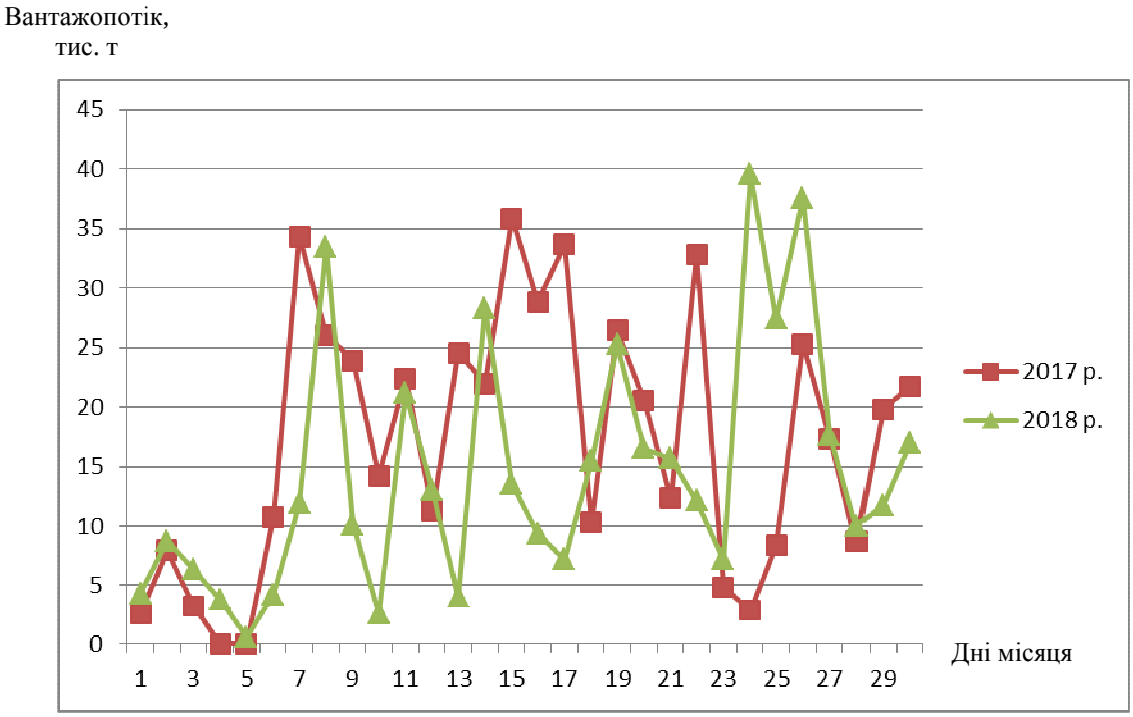

Рис. 4. Графік зміни перевезень вантажів у Маріупольському морському порту щодоби протягом одного місяця – квітня у 2017 і 2018 рр.

При цьому невисока вартість послуг – лише демпінг, який іноземні компанії будуть використовувати деякий час, щоб проникнути на вітчизняний ринок транспортних послуг. У подальшому, по мірі збільшення присутності на нашому ринку, ціни на послуги іноземних компаній будуть тільки зростати [9].

Перевезення транзитних вантажів дає значні фінансові надходження в економіку будь-якої країни. Дуже важливе значення має транзит для України, як держави, що

стоїть на перехресті важливих товарних потоків (країни Балтії і Північної Європи – Центральна і Західна Азія, Росія і Казахстан – Південна Європа і Північна Африка).

Розглянемо динаміку обсягів перевалки транзитних вантажів через морські порти України за останні 6 років (табл. 1).

Таблиця 1

Динаміка обсягів потоків вантажів, що проходять через морські порти України, за 2012–2017 рр., тис. т

Морський порт	Обсяги транзитних перевезень за роками, тис. т					
	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Маріуполь	0,00	0,00	8,30	473,60	1217,51	1635,57
Бердянськ	0,00	0,00	0,00	14,90	23,10	72,30
Білгород-Дністровський	0,00	0,00	0,00	3,03	8,88	3,95
Ізмаїл	1476,15	1314,01	1232,01	1015,95	595,57	935,30
Чорноморськ	797,42	649,60	2161,53	3627,39	4522,63	4946,60
Миколаїв	1220,46	1090,50	1853,69	1936,21	1398,00	2196,60
Одеса	2175,94	2553,91	3784,87	4896,06	4973,56	7434,54
Октябрьськ	251,43	225,43	742,64	577,60	172,45	29,50
Рені	1092,41	937,95	850,55	1227,63	1304,72	756,00
Скадовськ	0,00	2,10	0,00	4,70	75,98	40,80
Усть-Дунайський	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Херсон	2,77	17,73	55,82	127,09	186,61	190,51
Південний	4788,40	3537,62	5214,83	6434,66	7794,18	9362,02
ВСЬОГО	**11804,98**	**10328,85**	**15904,24**	**20338,82**	**22273,19**	**27603,69**

За даними табл. 1, обсяги перевалки транзитних вантажів через морські порти України за останні 6 років суттєво зменшились.

Лише окремим портам вдалось відновити і збільшити обсяги перевалки транзитних вантажів, а саме морським портам Дунайського регіону – Ізмаїлу і Рені. В інших портах ситуація з транзитними вантажами є дуже складною, а в чотирьох портах ці вантажопотоки повністю відсутні. У процентному відношенні динаміка вантажопотоків подана в табл. 2.

За даними табл. 2, всі великі морські порти України одеського регіону за останні 6 років втратили не менше 2/3 транзитного вантажопотоку, порт Миколаїв – половину транзиту, а порти, що розташовані на Азовському морі, і Білгород-Дністровський втратили всі транзитні вантажі.

Табл. 1 і 2 складено на підставі даних роботи [2].

Графічно зміни обсягів перевалки в морських портах України за останні 6 років подано на рис. 5.

Таблиця 2

Динаміка обсягів вантажопотоків, що проходять через морські порти України, за 2012–2017 рр., %

Морський порт	Обсяги транзитних перевезень за роками, %					
	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Маріуполь	0,00	0,00	0,51	28,96	74,44	100,00
Бердянськ	0,00	0,00	0,00	20,61	31,95	100,00
Білгород-Дністровський	0,00	0,00	0,00	34,12	100,00	44,48
Ізмаїл	100,00	89,02	83,46	68,82	40,35	63,36
Чорноморськ	16,12	13,13	43,70	73,33	91,43	100,00
Миколаїв	55,56	49,64	84,39	88,15	63,64	100,00
Одеса	29,27	34,35	50,91	65,86	66,90	100,00
Октябрьськ	33,86	30,36	100,00	77,78	23,22	3,97
Рені	83,73	71,89	65,19	94,09	100,00	57,94
Скадовськ	0,00	2,76	0,00	6,19	100,00	53,70
Усть-Дунайський	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Херсон	1,45	9,31	29,30	66,71	97,95	100,00
Південний	51,15	37,79	55,70	68,73	83,25	100,00
ВСЬОГО	42,77	37,42	57,62	73,68	80,69	100,00

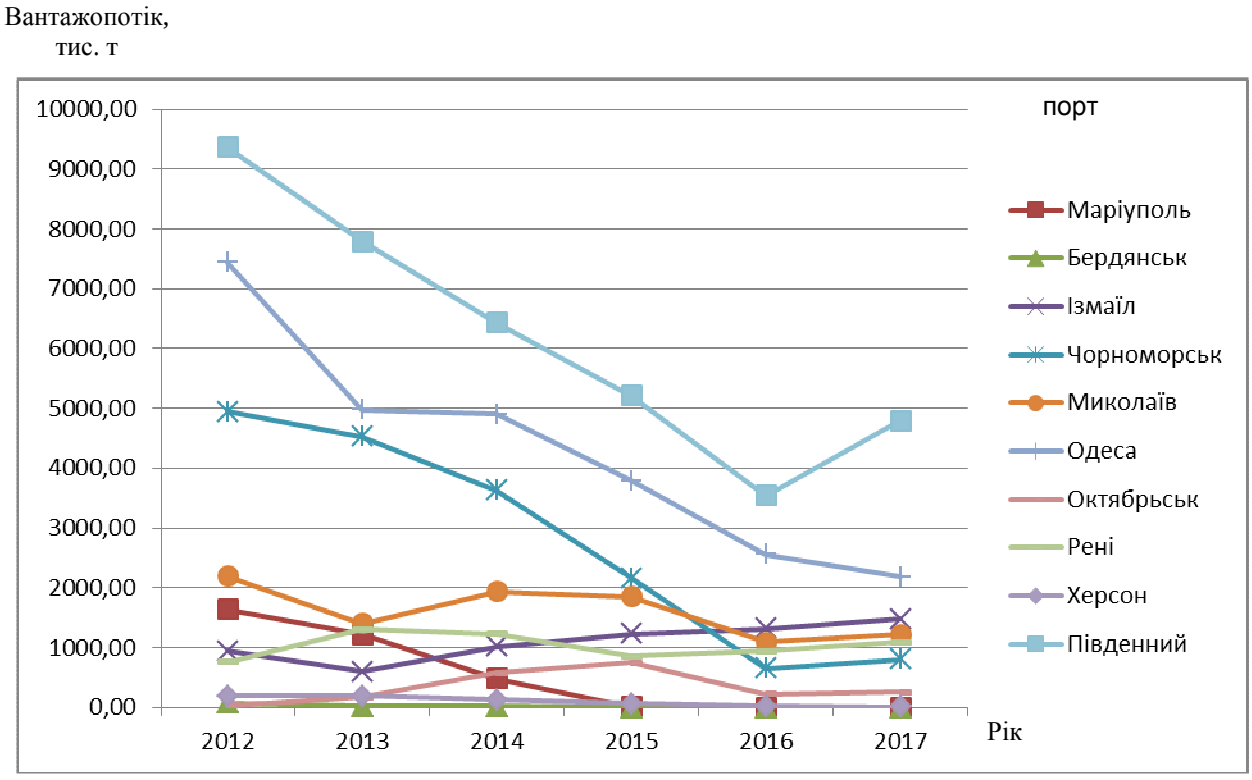

Рис. 5. Графік зміни транзитних перевезень у морських портах України за 2012–2017 рр.

Таким чином, простежуються тенденції дерегуляції транзитних вантажопотоків у морських портах України в період з 2012 по 2017 рр. (рис. 6). Можна побудувати прогнозні тренди змін (дерегуляції) транзитних вантажопотоків за методикою [3, 10].

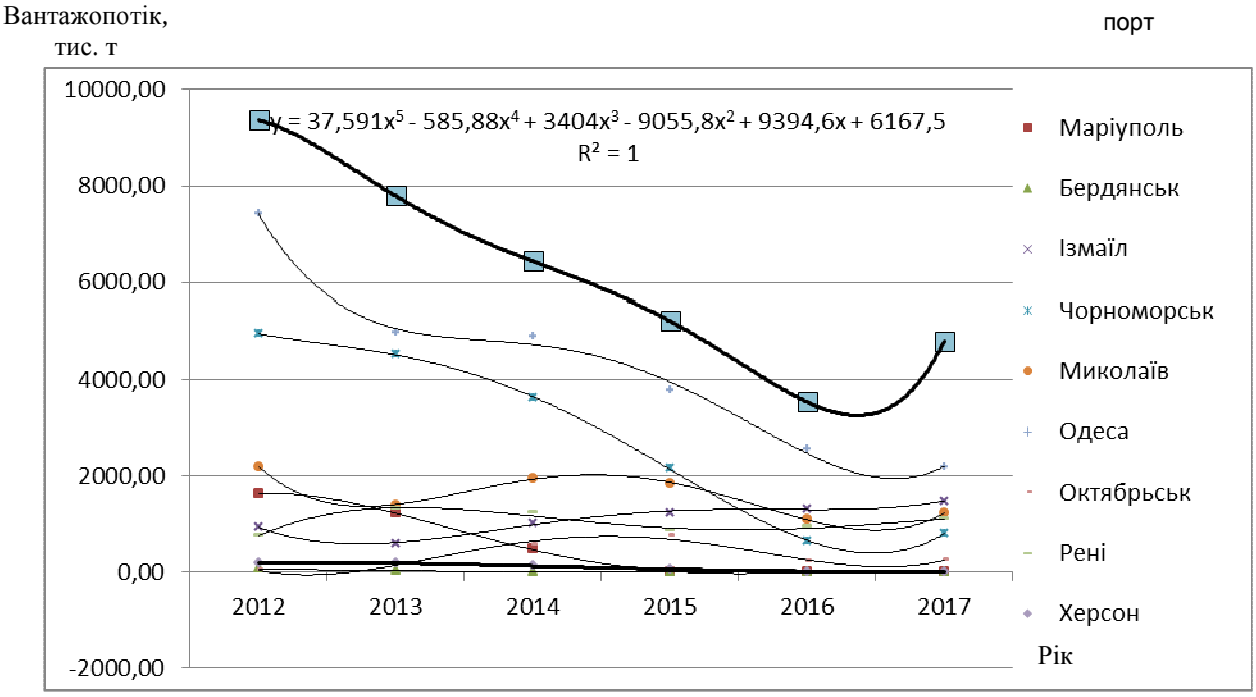

Рис. 6. Тенденції дерегуляції роботи морських портів України по одному напрямку вантажопотоку – транзиту за останні 6 років, по роках (2012–2017)

Виділено тренд зміни вантажопотоку транзитних вантажів морського порту Південний як найбільшого в Україні, який можна подати у вигляді

$$Y = 37{,}591x^5 - 585{,}88x^4 + 3404x^3 - 9055{,}8x^2 - 9394{,}6x + 6167{,}5\ . \qquad (3)$$

Так, морський порт Бердянськ втратив 448,7 тис. т вантажопотоку та недоотримав портових зборів до кінця 2017 р. в сумі 206 тис. дол. США (5603,2 тис. грн). Маріупольський порт у 2017 р. втратив 705 тис. т вантажопотоку і недоотримав портових зборів коло 3,5 млн грн. Фактично збитки виражаються у втраті вантажопотоку і, як наслідок, недоотриманні портових зборів у морських портах Маріуполь і Бердянськ [11].

Тому Уряд України зараз націлений на залучення інвесторів у портову галузь і вже робить конкретні кроки в цьому напрямку. Наприклад, компанія P&O Maritime, що на 100 % належить найбільшому світовому портовому оператору DP World Group, у січні 2018 р. почала працювати в Україні, за інформацією пресслужби інвестиційної компанії SD Capital (усі компанії зареєстровані у ОАЕ). Основою для залучення інвесторів у портову галузь є Закон «Про морські порти України» [13].

Зазначається, що P&O Maritime буде надавати буксирні послуги в морському порту Південний – компанія отримала контроль над українською буксирною

компанією LB Shipping. Співінвестором угоди виступила інвестиційна компанія SD Capital [12].

Висновки. Аналіз дерегуляційних тенденцій у морських портах України виявив, що зміни номенклатури й обсягів вантажопотоків суттєво впливають на ефективність роботи транспортної інфраструктури портів. Оцінка дерегуляційних змін потоків вантажів, що проходять через морські порти України, дасть змогу поліпшити їх структуру, обрати раціональний напрямок підвищення ефективності роботи морської галузі.

Зростання потоків вантажів у морських портах знижує дерегуляційний вплив, тому великі порти України в цих умовах працюють більш ефективно. З огляду на це, слід концентрувати перевалку вантажів у великих морських портах і переорієнтуватися на них, при цьому збільшивши вантажопотоки з усіх регіонів України. Розвиток транспортних систем морських портів призводить до необхідності проведення подальших досліджень взаємозв'язків матеріальних, інформацій-них та інших логістичних потоків України, а також окремих її регіонів.

Список використаних джерел

1. Кудрина Л. Вадим Бойченко о средней зарплате в Мариуполе и других актуальных вопросах. *Приазовский рабочий*, 2016. № 104. С. 3.
2. Офіційний сайт Державного підприємства «Адміністрація морських портів України». Розділ «Показники роботи». База даних 2013–2017. URL: http://uspa.gov.ua/ru/pokazateli-raboty (дата звернення: 15.02.2019).
3. Рихтер К. Ю. Транспортная эконометрия: пер. с нем. М. : Транспорт, 1982. 317 с.
4. Ницевич А., Мельников Н. Стране нужна стратегия приватизации портов. *Порты Украины*, 2016. № 5. С. 36-37.
5. Берестовой А. М., Зинченко С. Г., Хлопецкая Л. Ф. Проблемы эксплуатации и ремонта объектов транспортно-технологической системы морского порта в условиях его развития. *Судовождение* : Сб. науч. трудов. Одесса, 2016. Вып. 26. С. 175-182.
6. Казанская Л. Ф., Богомолова А. В. Повышение эффективности грузовых перевозок на фоне роста конкуренции. *Социально-экономические проблемы:* сб. Петербург. госуд. ун-та путей сообщения. СПб, 2012. № 4. С. 157–165.
7. Васьков Ю. Ю. Концессия является понятной для всех. – 20 сентября 2012. Сайт ЦФТС. URL: http://cfts.org.ua/opinions/47670 (дата обращения: 02.03.2018).
8. S. Kwan, Kim. The Korean miracle (1962-1980) revisited: myths and realities in strategy and development. *Kellogg Institute at the University of Notre Dame: Working Paper*, 1991. № 166. P 63.
9. Ільницький Д. О., Зінченко С. Г. Пошук ідеальної моделі транспортно-технологічної системи порту: компетентнісний вимір. *Вісник Одеського національного університету. Серія: Економіка*. Одеса, 2017. Т. 22. Вип. 5 (58). С. 87–97.
10. Зинченко С. Г. Контроллинг эксплуатации и ремонта объектов транспортно-технологической системы морского порта в условиях дерегуляции перевозки грузов и наличия суброгационного оборудования. Мариуполь : ООО «ППНС», 2017. 159 с.
11. На четвертому році спорудження окупантами Керченського мосту Омелян заявив, що будівництво має бути «терміново зупинене». Сайт «Морские бизнес-новости Украины. URL: http://www.maritimebusinessnews. com.ua/news/news/2017/11/29/30803.html (дата звернення: 20.12.2017).

12. Мировой портовый оператор зашел в Украину. Сайт «Корреспондент.нет». URL: https://korrespondent.net/business/companies/ 3925425-myrovoi-portovyi-operator-zashel-v-ukraynu (дата обращения: 08.09.2018).

13. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. № 4709-VI. Сайт Верховної Ради України. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17 (дата звернення: 10.01.2019).

14. Как развивать порт: 10 ответов порта Клайпеда. Сайт ЦФТС. URL: http://cfts.org.ua/spetsproekty/ kak_razvivat_port_10_otvetov_porta_klaypeda (дата обращения: 01.11.2018).

Зінченко Сергій Георгійович, канд. екон. наук, доцент кафедри управління персоналу та економіки праці Маріупольського інституту Міжрегіональної академії управління персоналом. Тел.(067) 713-26-38.
E-mail: s-zinchenko@ukr.net. ORCID: https://orcid.org/0000-0001-7761-7429.

Zinchenko Sergii, PhD (Econ.), Associate Professor, Department of Personnel Management and Labor Economics of the Mariupol Institute of the Interregional Academy of Personnel Management. Tel.(067) 713-26-38.
E-mail: s-zinchenko@ukr.net. ORCID: https://orcid.org/0000-0001-7761-7429.

Статтю прийнято 27.02.2019 р.