

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ УПРАВЛІННЯ МОРСЬКИМИ ПОРТАМИ В ТРАНСПОРТНІЙ ІНФРАСТРУКТУРІ УКРАЇНИ

Постановка проблеми. Морегосподарський комплекс відіграє одну з провідних ролей у формуванні загальносвітового валового продукту. У структурі всесвітньої торгівлі лідируючі позиції займають товаропотоки, що проходять через морські транспортно-комунікаційні магістралі. На сьогоднішній день на міжнародні морські перевезення припадає більше 90 % транспортування всіх товарів у світовій торгівлі [1].

Порти як невід’ємна частина світової транспортної інфраструктури відіграють важливу роль в процесах перевезення вантажів морем, оскільки при перевезенні через порт переплітаються різнопланові інтереси учасників транспортного процесу (вантажовласників, перевізників, агентів, експедиторів, органів державної влади та інших). В зв’язку з цим перед системою управління портом стоїть задача визначення параметрів досягнення стратегічних цілей, що ставляться інвесторами — приватними національними компаніями, державою та закордонними інвесторами.

Стан дослідження. Питанням розвитку портів, зміни їх функцій, диверсифікації діяльності та оптимізації присвячено багато робіт вітчизняних науковців, таких як: Виникова В. В., Баришнікова В. В., Колодіна А. Л., Котлубай В. О., Шаталюк Є. В., Чекаловця В. А. та інших. Зокрема, Баришнікова В. В. зазначає, що сучасний менеджмент в українських портах орієнтований на стивідорні та складські операції, а зарубіжні розширюють перелік портових послуг [2, с. 22]. Шаталюк Є. В. вказує, що удосконалення системи управління портами можливо шляхом зміни форм власності та з переходом на нові організаційні форми управління [3, с. 210].

Мета і завдання дослідження. Метою є аналіз процесу еволюції портів та систем управління портовим господарством в світовому масштабі та визначення ролі та функцій сучасних портів в Україні.

Для досягнення зазначеної мети були поставлені такі завдання: визначити види та моделі управління портами; дослідити схему управління портовим господарством України відповідно до положень Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI; розробити конкретні пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства України з питань управління портами.

Виклад основних положень. Система управління портами змінювалася на певному історичному етапі, так до 50-х років ХХ століття порти в основному здійснювали вантажно-розвантажувальні роботи. Це було обумовлено тим, що вантажі перевозилися на універсальних судах навалом. Порту було потрібно лише здійснювати свою основну діяльність, тобто забезпечувати зв’язок «море — берег» і навпаки.

З 50–80-х років ХХ століття порти перетворилися на транспортні, промислові центри. Обумовлено це було тим, що поява нових судів і нових способів перевезення вимагало від портів наявності спеціалізованого устаткування для обробки та зберігання вантажів.

Період з початку 90-х років ХХ століття — по теперішній час ознаменувався всесвітньою тенденцією до контейнеризації вантажів і збільшенням ролі інтермодальних перевезень. Порти були змушені реагувати на зміну умов, що склалися в світовій транспортній інфраструктурі, та проводити днопоглиблювальні роботи, відкривати нові контейнерні термінали, встановлювати сучасне обладнання, розширювати спектр логістичних послуг [4, с. 5].

Трансформація портів з вузлових елементів світової транспортної системи в логістичні і промислові центри світового масштабу саме і обумовлена сучасними тенденціями розвитку міжнародних морських перевезень, зміною способів транспортування вантажів та розвитком суднобудування.

Найбільші порти в світі крім обробки вантажопотоків свого хінтерланда стали займатися траншшипментом вантажів з усього світу, що привело до появи портів-хабів. Хінтерланд (нім. *Hinterland*, буквально «країна ззаду») вживається як термін в економічній географії для позначення території, що тяжіє в господарському відношенні до якогось певного економічного центру і який є виходом для продукції цієї території на внутрішній або зовнішній ринок, а також місцем переробки її [5, с. 400]. Траншшипмент — це перевантаження вантажу з судна на судно, а порт-хаб (*hub port*) означає великий контейнерний порт, обладнаний для швидкої перевалки вантажів з метою зменшення сталійного часу [6].

Поява в світі портів-хабів є абсолютно новим етапом в еволюції морських портів, що обумовлено збільшенням частки вантажів, які перевозяться в контейнерах. Потреба в будівництві подібних портів викликана наступними тенденціями розвитку морських перевезень: в даний час приблизно 30 % світових обсягів контейнерних перевезень — це траншшипмент або перевалка вантажу; траншшипмент дозволяє вантажовідправнику використовувати і вибирати додаткові альтернативні маршрути транспортування і дозволяє скоротити транзитний час; перевезення вантажів по можливості великими партіями для забезпечення економії на масштабах; збільшення ролі інтермодальних перевезень; використання глобальних ланцюжків постачань.

Найважливішою тенденцією в портовому господарстві є посилення конкуренції між портами, оскільки морські торговельні порти традиційно працюють на комерційній основі в умовах жорсткої конкуренції, яка ще більше загострюється тим, що вони конкурують як з портами усередині країни, так і з портами інших країн. Така тенденція обумовлена декількома взаємопов'язаними причинами. Перш за все, це контейнеризація вантажів, яка привела до їх стандартизації і, як наслідок, до використання великих контейнеровозів, що зменшує кількість портів заходу при тій же кількості вантажу. По-друге, розвиток транспортних коридорів розширив доступ портів до хінтерланду і привів до збільшення розмірів останніх, а повна або часткова приватизація деяких портів принесла комерційний підхід в управлінні портами.

У світовому досвіді управління портами, існують значні відмінності в системах і традиціях управління морськими портами. Так звана англосаксонська система незалежної портової влади значно відрізняється від централізованої портової влади латинської системи, яка існує у Франції, Іспанії та Італії, і від «муніципальної» традиційної системи, яка найбільш розвинена в Німеччині, Нідерландах і Бельгії [7, с. 5].

В цілому, ці відмінності привели до діаметрально протилежним методам управління. Згідно континентальної системи, портова влада керує і оперує портом, морські підхідні шляхи та інфраструктура з внутрішніми районами є відповідальністю центральної влади, а переробка вантажів та інші послуги знаходяться в приватних руках. З іншого боку, існує система управління портом з єдиною організацією, в якій морські підхідні шляхи, сам порт і переробка вантажів повністю є відповідальністю однієї організації, яка здійснює нагляд за виконанням всіх функцій порту.

У той же час операційні моделі управління морських портових структур можна класифікувати в залежності від характеру ведення господарських операцій на три основні типи:

1. «Сервісний порт» — організація, що управляє портом, надає всі комерційні послуги судам, є власником і експлуатує основні засоби та виконує всі регулятивні функції. Перевага такої моделі полягає в прямому управлінні і експлуатації з боку державних органів. Однак є й недоліки: потенційна монополія, відсутність вибору для клієнтів, неефективне оперування і досить слаба продуктивність. Прикладами є Сінгапур, порт Бангкок в Таїланді (РТА), Мумбай (Індія), Дубай (ОАЕ), єгипетські порти.

2. «Порт-інструмент» — організація, що управляє портом, є власником інфраструктури, основних засобів та передає їх в користування операторам, які виконують комерційні функції, але зберігає всі регулюючі функції. Вигоди такої моделі полягають у дієвому і ефективному оперуванні із залученням технологій приватного сектора. Найкращими прикладами цієї моделі є Кубе і Йокогама (Японія), Каошунг (Тайвань), Пусан (Корея), Сіетл (США).

3. «Порт-власник» — організація, що управляє портом, є власником базової інфраструктури, тобто землі та основних засобів, призначених для доступу в порт, і передає їх в оренду операторам на базі довгострокових концесій, зберігаючи всі регулятивні функції. Вигода такої моделі полягає в незначності фінансування, яке потрібно від держави, ефективності і низьких тарифах. Є, однак, і недоліки: виняткове використання і дискримінаційний підхід. Найкращими прикладами портів цього типу є найбільші порти Європи (а саме, Роттердам, Гамбург і Антверпен), найбільші порти США (Лос-Анджелес, Лонг-Біч, Нью-Йорк і Нью-Джерсі), Келанг (Малайзія) і гавкотом Чабанг (Таїланд) [7, с. 10].

Загальні тенденції управління портом такі, що, незалежно від загального рівня роздержавлення порту тієї чи іншої моделі, функції портоуправління здійснюють переважно державні компанії, а комерційні функції — приватні компанії. Взагалі адміністративний орган або організація, що управляє пор-

том, може бути різною, незалежно від «обсягу» власності, що належить державі та приватному сектору. Щоб визначити, яка із зазначених вище моделей буде найбільш ефективною в кожному конкретному випадку, слід керуватися наступними критеріями:

- модель «Порт-власник» застосовується до портів з об'ємним вантажооборотом (20 млн тонн на рік і більше) для того, щоб привнести природну конкуренцію в середу підприємств, що надають портові послуги (концесіями або ліцензіями);

- модель «Порт-інструмент» є деякою адаптацією моделі «Порт-власник» до потреб дрібних і середніх портів, щоб також забезпечити конкуренцію серед підприємств, що надають портові послуги;

- модель «Сервісний порт» виправдана переважно в двох випадках: інтеграція управління транспортом (при приватному оперуванні) і підтримка соціальної спадкоємності (при державному управлінні).

Кожна з перелічених моделей у своїй основі використовує властиві їй системи економічного аналізу, що базуються на стандартах ведення оперативної, бухгалтерської та статистичної звітності. При цьому на даний час відзначається посилення тенденції щодо участі приватного капіталу в діяльності портів, особливо в тих напрямках, які носять комерційний характер, наприклад перевалка вантажів. Тому фінансування обладнання, призначеного для таких операцій, стає все більшою мірою обов'язком приватного сектора. Портова влада все більшою мірою обмежується роллю «лендлорда», а також управлінням і фінансуванням сфер, що забезпечують безпечну і ефективну роботу порту в цілому.

Формування нового техніко-економічного устрою в розвинутих країнах різко актуалізувало і вивело на якісно інший рівень багато питань, пов'язаних як з концептуальним обґрунтуванням, так і з практикою просторового розвитку морегосподарського комплексу України. Оскільки сучасна економіка України постає як змішана, державно-приватна, то морські порти повинні відображати і це поєднання державної та приватної форм власності у всьому різноманітті взаємозв'язків і переплетенні на цій основі інтересів приватних підприємців і держави.

Україною фактично сприйняті сучасні механізми управління морськими портами, так Законом України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI (далі — Закон) введена нова схема управління портовим господарством [8].

Управління портами ділиться між адміністрацією морських портів України та службою капітана порту. Адміністрація буде відповідати за безпеку судноплавства та інфраструктуру порту. При цьому функції адміністрації управління розділені на дві частини. Перша — спеціалізований майновий комплекс (акваторія порту, підхідний канал, гідротехнічні споруди, засоби навігаційного забезпечення та ін), не підлягає ні приватизації, ні здачі в оренду. Друга частина — все, що може бути передано в концесію, в управління, оренду або приватизовано.

За Законом адміністрація морських портів України — державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, яке забезпечує функціонування морських портів, утримання і використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, які утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту).

В той же час використання в схемі управління портами одного державного підприємства з філіями у кожному порту не відповідає світовій практиці управління портами і створить певні незручності в щоденній роботі морських портів.

По-перше, аналізуючи сьогоденний стан справ, наголосимо, що в кожному морському порту діє самостійно державне підприємство, а за Законом буде одне головне, а в кожному порту буде філія. На практиці це може призвести до певних незручностей, насамперед, пов'язаних з територіальною віддаленістю головного підприємства від філії. Так, наприклад, в порту, крім безпосередньої діяльності з перевалки та обробки вантажів, ведеться господарська і промислова діяльність. Зокрема на території порту діють нафтопереробні підприємства, промислові комплекси з переробки сировинних матеріалів, що надходять до них через канали морських перевезень, підприємства, що відвантажують свою продукцію безпосередньо на вантажні термінали порту.

По-друге, необхідно враховувати, що сучасний порт постає складним комплексом гідротехнічних споруд, як транспортний вузол, в рамках якого взаємодіють підприємства різних видів транспорту і який оснащений усілякими видами техніки та обладнання для виконання всього комплексу робіт.

У той же час Законом запроваджено механізм використання інфраструктури порту портовими операторами. За Законом фактично всі господарські функції перейдуть до портових операторів, а адміністрація морських портів України виступить керуючим державним майном. В даній схемі необхідно використовувати державну установу, а не державне підприємство. При цьому створити такий заклад в кожному порту. Дана схема дозволить прозоро використовувати інфраструктуру порту і отримувати портові збори.

Висновки з дослідження і перспективи подальших розробок у цьому напрямі. Для досягнення і підтримки високих конкурентних позицій портам України необхідно усвідомити і розвивати свої переваги. Незважаючи на те, що функції більшості портів у світі схожі, умови їх діяльності можуть варіюватися. Контроль над функціонуванням портів здійснюють їх адміністрації, які в більшості країн є державними структурами. Але навіть якщо порт управляється приватною компанією, урядові органи, спираючись на діючі в країні закони, можуть регулювати її діяльність. У свою чергу, національне законодавство, що регулює роботу портів, розробляється і застосовується з урахуванням прийнятих міжнародних норм.

Оптимальною є система, коли держава в тій чи іншій мірі бере участь в управлінні портом, оскільки порт є стратегічним об'єктом для будь-якої країни. До того ж, порт являє собою невід'ємну частину національної транспортної

інфраструктури, і його діяльність повинна бути гарантована державою. При цьому перспективними є подальші дослідження та науковий аналіз норм Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI відносно участі приватних партнерів в управлінні портом.

Література

1. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [//http://portsukraine.com](http://portsukraine.com)
2. Баришникова В. В. Сучасний порт в логістичному ланцюзі доставки вантажу// Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. — 2009. 4(8).
3. Шаталюк Є. В. Перспективи розвитку морських торгових портів України та Одеського регіону// Економічні інновації. — 2009. Випуск 39.
4. Совершенствование управления морскими торговыми портами: учебное пособие/ В. И. Чекаловец, А. Л. Колодин, Г. П. Столяров и др. — Одесса: ОНМУ, 2002. — 142 с.
5. Краткая географическая энциклопедия, Том 4/ Гл. ред. Григорьев А. А. М.: Советская энциклопедия. — 1964, 448 с. с илл., 10 л. карт.
6. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://dic.academic.ru>.
7. Никулина Светлана Владимировна. Морские порты как субъекты международной конкуренции : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук: 08.00.14 / Никулина Светлана Владимировна; Санкт-Петербургский государственный университет. — Санкт-Петербург, 2011. — 22 с.
8. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI // Урядовий кур'єр. — 2012. — N 114.

Анотація

Попелюк В. П. Сучасні тенденції розвитку управління морськими портами в транспортній інфраструктурі України. — Стаття.

У статті розглядаються: моделі управління морськими портами, механізм управління морськими портами, введений Законом України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI, та шляхи вдосконалення управління морськими портами України.

Ключові слова: порт, морський порт, управління портом, сфера господарювання.

Аннотация

Попелюк В. П. Современные тенденции развития управления морскими портами в транспортной инфраструктуре Украины. — Статья.

В статье рассматриваются: модели управления морскими портами, механизм управления морскими портами, введенный Законом Украины «О морских портах Украины» от 17.05.2012 № 4709-VI, и пути совершенствования управления морскими портами Украины.

Ключевые слова: порт, морской порт, управление портом, сфера хозяйствования.

Summary

Popelyuk V. P. Modern trends in management of seaports in Ukraine's transport infrastructure. — Article.

In this article: Models of seaports in Ukraine's transport infrastructure, a mechanism of seaports put the Law of Ukraine «On the sea ports of Ukraine» dated 17.05.2012 N 4709-VI and ways to improve management of sea ports of Ukraine.

Keywords: port, port management, management sphere.