

Олексій ГАБ

викладач,
кафедра штурманії та кораблеводіння,
Інститут військово-морських сил
Національний університет «Одеська морська академія», Україна

ФУНКЦІОНАЛЬНО-ОРГАНІЗАЦІЙНІ ДЕТЕРМІНАНТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АДАПТИВНОЇ СТРАТЕГІЇ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

Габ, О. Функціонально-організаційні детермінанти забезпечення адаптивної стратегії інноваційного розвитку морських портів / Олексій Габ // Економічний аналіз: зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: О. В. Ярошук (голов. ред.) та ін. – Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2018. – Том 28. – № 1. – С. 325-330. – ISSN 1993-0259.

Анотація

Україна набуває особливого статусу як морська держава, на підставі просторових та геофізичних особливостей, місця і ролі у всесвітній та регіональній системах міжнародних взаємозв'язків.

Метою статті є визначення функціонально-організаційних детермінантів забезпечення адаптивної стратегії інноваційного розвитку морських портів.

У статті визначено стратегічні заходи формування конкурентоспроможної у світі національної морської інфраструктури, головні стратегічні пріоритети розвитку конкурентоспроможності морської інфраструктури України, запропоновано механізми забезпечення сталого економічного розвитку в морській інфраструктурі України. Для досягнення цілей формування конкурентоспроможної національної морської інфраструктури запропоновано впровадити додаткові механізми спрощення щодо фінансування задля створення та запровадження національного «Єдиного вікна».

Ключові слова: морська інфраструктура; конкурентоспроможність; і інвестиції; міжнародні транспортні коридори; портовий оператор; порт; міжнародна торгівля; європейська транспортна політика.

Oleksii HAB

Lecturer,
Department of Navigation and Sailing,
Institute of Naval Forces
National University "Odessa Maritime Academy", Ukraine

FUNCTIONAL AND ORGANIZATIONAL DETERMINANTS OF PROVIDING ADAPTIVE STRATEGY FOR INNOVATIVE SEA PORT DEVELOPMENT

Abstract

Ukraine acquires a special status as a maritime power, based on its spatial and geophysical features, place and role in the world and regional systems of international relations.

The purpose of the article is to determine the functional and organizational determinants of providing an adaptive strategy for innovative development of seaports.

The author defined the strategic measures for the formation of a competitive national maritime infrastructure in the world, the main strategic priorities for the development of the competitiveness of Ukraine's maritime infrastructure, and the mechanisms for ensuring sustainable economic development in the maritime infrastructure of Ukraine. In order to achieve the goals of forming a competitive national maritime infrastructure, it is proposed to introduce additional funding facilitation mechanisms for the establishment and implementation of the National Single Window.

Keywords: maritime infrastructure; competitiveness; investments; international transport corridors; port operator; port; international trade; European transport policy.

JEL classification: R41, L91

Вступ

У сучасному глобалізованому світі Україна, як незалежна європейська країна, набуває особливого значення як морська держава, на підставі просторових та геофізичних особливостей, місця і ролі у всесвітній та регіональній системах міжнародних взаємозв'язків. Україна досягла цього статусу завдяки вагомому внеску у розвиток мореплавства та дослідження Світового океану, а ще – завдяки сприятливому географічному розташуванню, а саме: протяжності морського узбережжя та великій площі свого водного простору.

Концептуальні основи адаптивної стратегії інноваційного розвитку окремих пріоритетних напрямів національної економіки розкриті в наукових працях Галицького О. М., Гнат'євої Т. М., Гришової І. Ю., Давидюка О. О., Дяченко О. П., Міщак І. М., Ніколюк О. В., Стоянової-Коваль С. С., Шабатури Т. С., Язлюка Б. О. [1-10]. Проте доцільним є обґрунтування розвитку конкурентоспроможності національної морської інфраструктури, її галузевої інфраструктури, сегменти та види морекористування в умовах зростаючої нестачі природних ресурсів, а також послуг морського походження або морського призначення тощо.

Мета статті

Мета статті – визначити функціонально-організаційні детермінанти забезпечення адаптивної стратегії інноваційного розвитку морських портів.

Виклад основних результатів дослідження

Для нормального функціонування інноваційних механізмів в Україні потрібно модернізувати та, може, й реструктурувати морську інфраструктуру. Найбільш ефективним способом реалізації подібного підходу є потужна інвестиційна та податкова підтримка, а також результативне державне регулювання морської діяльності, форсування вдосконалення морської інфраструктури України за допомогою запровадження перспективних здобутків науково-технічного прогресу, технологічних та організаційних інновацій, сприяння сталості зовнішньоекономічних інтересів суб'єктів морської галузі України на світовій арені.

До стратегічних заходів формування конкурентоспроможної у світі національної морської інфраструктури належать:

- створення інноваційної та технологічної бази портової діяльності, також запровадження організаційних та технологічних інновацій у морську інфраструктуру України;
- поліпшення наукової та технологічної бази систем пошуково-рятувального забезпечення та безпеки морекористування та палаталізація наслідків від морських стихійних лих тощо;
- створення спеціальної інфраструктури морекористування (логістика, гідрографія та океанографія, гідрометеорологія, геодезія, морська картографія, навігація тощо);
- створення кадрового потенціалу морської інфраструктури, зокрема збільшення престижу морських професій, реалізація системи заходів, цілеспрямованих на забезпечення рівноваги між попитом та пропозицією відносно спеціалістів морських професій на ринку праці;
- піднесення туристично-рекреаційного комплексу (круїзний, екологічний, культурно-пізнавальний, паломницький, науковий та науково-експедиційний, екстремальний, проведення конференцій та семінарів, спортивний, лікувальний і загальнооздоровчий туризм);
- забезпечення екологічної безпеки приморських територій та акваторій, беручи до уваги ліквідацію накопичених збитків навколишньому середовищу;
- збереження морської культурно-природної спадщини, зокрема популяризування морської спадщини, інформаційно-просвітницька, наукова та видавнича діяльність, розвиток морських меморіалів, музеїв, архівів, бібліотек, колекцій, історичних міст, поселень та фортифікаційних споруд, інших рухомих й нерухомих об'єктів історико-культурної спадщини [17].

Головними стратегічними пріоритетами розвитку конкурентоспроможності морської інфраструктури України мають стати:

- відродження національного судноплавства за допомогою створення міжнародного (другого) реєстру (реєстру) суден з метою залучення під Державний прапор України суден (вітчизняних та іноземних судновласників);
- поліпшення управління морською інфраструктурою шляхом координації міністерств, які втілюють морську діяльність та місцевих органів виконавчої влади;
- посилення міжрегіональної кооперації між місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування у сфері сприяння розвитку транспорту та стимулювання розвитку транспортної інфраструктури;
- підвищення конкурентоспроможності морських торгівельних портів за допомогою створення регіональних логістичних центрів у ключових морських транспортних вузлах з метою оптимізації процесів проходження вантажів та створення регіональних портових кластерів, які поєднують

підприємства різних видів діяльності, пов'язані з перевалкою та обробкою вантажів, а ще із різними сервісними послугами стосовно вантажів, суден та портів;

- покращення митно-тарифної політики з метою залучення транзитних вантажів та збільшення внутрішнього сполучення (зменшення тарифів на перевезення залізничним транспортом, спрощення процедури митного оформлення тарифних вантажів);
- удосконалення інфраструктури внутрішніх водних шляхів та переорієнтація комбінованих транзитних перевезень за напрямком «ріка-море»;
- покращення організації охорони та супроводу товарів, які транспортуються транзитом через митну територію України, розробка та введення економічно обґрунтованих тарифів;
- розроблення та здійснення заходів стосовно інкорпорації України до міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод у галузі морської інфраструктури та вступу до міжнародних транспортних організацій з формулюванням пріоритетів, пов'язаних з інтеграцією морської інфраструктури України до транспортних систем ЄС та подальшим розвитком транзитних перевезень;
- удосконалення транспортної інфраструктури приморських регіонів (зміна існуючих транспортних шляхів держави відповідно до міжнародних стандартів);
- створення ефективної інфраструктури управління суднобудівною та судноремонтною індустрією через створення регіонального кластеру на базі Миколаївської області, що дасть змогу поглибити капіталізацію та підвищити конкурентоспроможність галузі.

Для досягнення стратегічних напрямів підвищення конкурентоспроможності морської інфраструктури України необхідно реалізувати низка механізмів, за основними напрямками: законодавчі, економічні, технічні, інституціональні та екологічні. Реформи в законодавчій сфері, що мають бути прийняті з метою здійснення державної транспортної стратегії та імплементації директив ЄС:

1. Гармонізація національного законодавства з актами Європейського Союзу.
2. Імплементація Стратегії виконання Україною своїх обов'язків та зобов'язань як держави прапора, порту та прибережної держави.
3. Забезпечення здійснення документів ІМО.
4. Прийняття Морської доктрини до 2038 року.
5. Зміна нормативно-правових актів у напрямку безпеки відповідно до стандартів, нормативів та директив ЄС.
6. Реформування системи державного контролю за безпекою судноплавства маломірних та малих суден.

Для забезпечення сталого економічного розвитку в морській інфраструктурі України варто реалізувати наступні заходи:

1. Розробка та затвердження сучасних методів розрахунку складових тарифів на морські транспортні послуги.
2. Зростання обсягів транспортування вантажів морською територією України шляхом створення конкурентного середовища.
3. Часткова переорієнтація вантажних перевезень на внутрішній водний транспорт.
4. Залучення інвестицій у розвиток морської транспортної інфраструктури, рухомого складу, підвищення якості надання послуг.

Для формулювання інноваційної та технічної бази морської діяльності необхідно реалізувати:

1. Запровадження сервісу електронного надання адміністративних морських послуг.
2. Запровадження полегшених умов реєстрації суден під Державним прапором України.
3. Введення інноваційних рішень та найкращих міжнародних практик реалізації митних та інших контрольних процедур під час здійснення морських перевезень.
4. Відновлення роботи судноремонтних та суднобудівельних підприємств.
5. Погодження технічних вимог річкових інформаційних систем України із вимогами європейських стандартів.
6. Надійне функціонування гідротехнічних споруджень на внутрішньому водному транспорті.
7. Створення національного сегменту системи обміну інформацією стосовно руху суден і діяльності суб'єктів господарювання у галузі морського судноплавства.

Інституційна реформа та ефективність управління повинна здійснюватися за наступними напрямками:

1. Реструктуризація Міністерства інфраструктури України, служб та агентств.
2. Упровадження принципів корпоративного управління.
3. Зниження людського фактору, корупційних ризиків та усунення конфліктів інтересів.
4. Оприлюднення відкритих даних та подальше впровадження реформи системи електронних закупівель.
5. Упровадження електронного врядування та ERP (інформаційна система для ідентифікації і планування всіх ресурсів підприємства, які необхідні для здійснення продажів, виробництва, закупівель і

обліку в процесі виконання клієнтських замовлень).

Екологічна безпека на морському транспорті гарантуватиметься шляхом:

1. Прийняття Плану заходів зі зниження впливу морської інфраструктури на довкілля, яка позитивно корелюється із запровадженням енергозберігальних технологій, використанням альтернативних моторних палив, регенерацією та розширенням перспектив використання електротранспорту.

2. Здійснення комплексу регуляторних та фіскальних заходів, приміром, упровадження міжнародних екологічних засад для морських транспортних засобів, поліпшення механізму застосування альтернативних моторних палив, диференціація оподаткування морських транспортних засобів залежно від енергоефективності й екологічної безпечності.

3. Створення на базі нотифікованої ООН технічної служби України науково-дослідницького випробувального центру перспективних технологій безпечного, екологічно сприятливого та енергоефективного морського транспорту.

4. Формулюванням суб'єктів, відповідальних за реалізацію аварійно-рятувальних заходів, заходів з ліквідації розливів нафтопродуктів та інших наслідків забруднювальних речовин у зоні відповідальності України [8].

Сукупність усіх вищеперерахованих механізмів підвищення конкурентоспроможності морської інфраструктури України обумовлюють застосування інструментів, що є пріоритетними для збільшення каботажного та транзитного вантажообігу.

За таких умов імплементація ІСПС в Україні узгоджується міжвідомчою робочою групою, до складу якої увійшли представники влади та бізнесу. Метою ІСПС є зменшення паперового документообігу при реалізації всіх операційних процедур у порту, який стосується обробки суден, оформлення вантажів, контрольованої безпеки руху товарів та транспортних засобів за межі порту, прискорення та спрощення процедур контролю без шкоди для їх форм, обсягів, встановлених законодавством, та якості.

Практичний досвід оформлення документів із застосуванням ІСПС демонструє, що суб'єкти господарювання та державні органи, при використанні тільки одного із модулів системи – електронного наряду, одержали потужний механізм для консеквентного запровадження спрощень транспортних операцій та контрольних процедур на різноманітних технологічних етапах обробки зовнішньоекономічних вантажів у порту, що визначає актуальність та доцільність її введення в морських портах України, з максимальним поширюванням на заходи проходження формальностей [9].

Наразі «Адміністрація морських портів України» застосовує заходи для запровадження інформаційної системи «Морського єдиного вікна» державної форми власності на базі Директив ЄС 2010/65, 2002/59 та Поправки 2016 року до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року. Основним напрямом «Морського єдиного вікна» є спрощення та узгодження адміністративних заходів шляхом оптимізації формальностей з надання даних та передачі інформації в електронному вигляді під час транспортування із застосуванням об'єктів морського транспорту.

Пертурбації, які відбулись в державному законодавстві у напрямку електронного обміну інформацією і електронного документообігу, наявність правових засад для електронного цифрового підпису, електронного декларування товарів, набуття практичного досвіду в проходженні таких формальностей суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, своєчасно об'єктивно обумовили потребу запровадження результативної інформаційної системи портового співтовариства, якою і є ІСПС для портів України.

Головними стратегічними цілями для морської інфраструктури України щодо впровадження «Морського єдиного вікна» мають бути такі:

1. Стати вузловою точкою в торгівлі по міжнародних транспортних коридорах.
2. Відповідати міжнародним стандартам безпеки та спростити методи торгівлі.
3. Створити умови, які сприятимуть підвищенню економічної конкурентоспроможності портових операторів.
4. Підвищити конкурентоспроможність країни (рейтинг у міжнародній торгівлі та інвестиційному кліматі) [2].

Щоб досягти цих цілей, необхідно: опрацювати та впровадити додаткові механізми спрощення щодо фінансування задля створення та запровадження національного «Єдиного вікна», зокрема, через міжнародну технічну та фінансову допомогу; у заходах різних ініціатив «Єдиного вікна» в митних, морських і портових системах здійснювати інтероперабельність усіх цих систем у межах ланцюга поставок від постачальника до замовника через подання та обмін інформацією та документами у вигляді електронного запису на основі наявних стандартів та форматів.

Отже, такий напрям є більш результативним методом швидкісної модернізації при значному зменшенні ризиків та безсумнівному позитивному впливі, що позначається в збільшенні вирішальних показників роботи морської інфраструктури та поліпшенням їх технічних можливостей та

конкурентоспроможності.

Також варто здійснити роботи з днопоглиблення підхідного каналу та акваторії в портах, що зумовитиме:

- перспективу приймати цілком завантажені великогабаритні нафтові танкери та суховантажні балкери;
- розпочати другу чергу глибоководного суднового ходу (ГСХ) річки Дунай – Чорне море;
- у співпраці з Румунією побудувати поромну переправу через річку Дунай у нижній частині течії.

Таким чином, зростає пропускна здатність каналу Дунай – Чорне море та, як наслідок, збільшується вантажопотік, який сприяє сполученню Транс'європейської транспортної мережі з українською національною мережею та МТК №7, який проходить через територію України.

Здійснення фундаментальної та комплексної Угоди про асоціацію з ЄС визначає протягом 10-15 років перехідний період для укладання і виконання двосторонніх договорів між Україною та країнами Європейського Союзу про співробітництво, зокрема у сфері транспорту, які мають реалізовуватися, з огляду на постійні перетворення європейської транспортної політики під дією сучасних тенденцій та форсованого розвитку міжнародної торгівлі.

До основних напрямів співпраці України та ЄС у транспортній сфері належать:

- піднесення транспортної інфраструктури України та інтеграція до європейської транспортної системи;
- підвищення рівня безпеки транспортної інфраструктури та пристосування до національного законодавства за допомогою проекту ЄК TWINNING;
- удосконалення та реконструкція основних фондів та рухомого складу транспорту.

Видатки на інтеграційний процес залежать від необхідності перетворення рівня транспортних послуг, змін транспортної інфраструктури відповідно до міжнародних стандартів, сприяння конкурентоспроможності транспортних компаній, які функціонують на території України, утворення та впровадження нової регуляторної та законодавчої бази [2].

Висновки та перспективи подальших розвідок

Таким чином, вигоди, отримані Україною від транспортної інтеграції з ЄС, будуть як прямими: зростання обсягу перевезень та експорту транспортних послуг, удосконалення транспортної інфраструктури, підвищення перспектив доступу до ринків збуту, надходження капіталу, сприяння бюджетній політиці, прямі поставки ресурсів з країн ЄС, так і непрямыми: перерозподіл вантажо- та пасажиропотоків, поліпшення ефективності економічних процесів транспортних та обслуговувальних підприємств, удосконалення розподілу продуктивних факторів, підвищення стандартів надання транспортних послуг та рівня безпеки транспорту, зменшення перешкод у співпраці з країнами ЄС.

Список літератури

1. Гнат'єва Т. М., Кабанова О. П. Сучасні тенденції залучення капітальних інвестицій, як важливий фактор структурної перебудови економіки. *Фінансові дослідження*. Вип. 1(4). 2018. URL: <http://fr.stu.cn.ua/index.pl?task=arcinf&l=ua&j=14&id=107>.
2. Shabatura T. S., Kravchuk A. A., Hnatieva T. M. Model of economic development enterprise in the context to European integration. *Науковий вісник Полісся*. 2017. № 3 (11). Ч. 2. С. 89-94.
3. Глушко О. В., Гришова І. Ю., Лагодієнко Н. В. Ефективний методичний інструментарій прогнозування фінансово-економічної стійкості. *Актуальні проблеми економіки*. 2017. №1. С. 359-366.
4. Давидюк О. О. Захищеність економічних інтересів бізнесу: еволюція економічної категорії та її складові. *Вісник Сумського національного аграрного університету*. Серія «Економіка та менеджмент». №8 (69). 2016. С.117-120.
5. Гришова І. Ю., Дяченко О. П. Стратегія державної політики в сфері детінізації економіки України. *Право та державне управління*. 2016. №4. С. 207-213.
6. Дяченко О. П. Державне регулювання у сфері запобігання корупції в контексті рекомендацій міжнародних організацій та експертів. *Право та державне управління*. 2017. №4. Т. 2. С. 62-67.
7. Гришова, І. Ю., Федоркін Д. В. (2017). Концептуальний підхід щодо державного управління екологічною безпекою аграрного виробництва. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*, (6), 161-167. URL: <https://instzak.com/index.php/journal/article/view/53>.
8. Gryshova I. Yu., Shestakovska T. L., Glushko O. V. The economic measurement of convergence of institutional impact on the sustainability of development. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2017. №4. С. 75-80.
9. Асоціація морських портів України «Укрпорт»: офіційний сайт. URL: www.ukrport.org.ua.
10. Грузооборот морських торгових портів України за 2014 год. *Порты Украины*. URL: <https://ports.com.ua/articles/kak-vyglyadyat-porty-ukrainy-na-fone-chernomorskikh-konkurentov>.

-
11. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430>.

References

1. Hnat'yeva, T. M., & Kabanova, O. P. (2018). Suchasni tendentsiyi zaluchennya kapital'nykh investytsiy, yak vazhlyvyi faktor strukturnoyi perebudovy ekonomiky. *Finansovi doslidzhennya*, 1(4). Retrieved from: <http://fr.stu.cn.ua/index.pl?task=arcinf&l=ua&j=14&id=107>.
2. Shabatura, T. S., Kravchuk, A. A., & Hnatieva, T. M. (2017). Model of economic development enterprise in the context to European integration. *Naukovyy visnyk Polissya*, 3 (11), 89-94.
3. Hlushko, O. V., Gryshova, I. Yu., & Lahodiyenko, N. V. (2017). Efektyvnyy metodychnyy instrumentariy prohnozuvannya finansovo-ekonomichnoyi stiykosti [An effective methodological toolkit for forecasting financial and economic sustainability]. *Aktual'ni problemy ekonomiky – Actual problems of economy*, 1, 359-366. [in Ukrainian].
4. Davydyuk, O. O. (2016). Zakhyshchenist' ekonomichnykh interesiv biznesu: evolyutsiya ekonomichnoyi katehoriyi ta yiyi skladovi. *Visnyk Sums'koho natsional'noho ahrarnoho universytetu*, 8 (69), 117-120.
5. Gryshova, I. Yu., & Dyachenko, O. P. (2016). Stratehiya derzhavnoyi polityky v sferi detinizatsiyi ekonomiky Ukrainy. *Pravo ta derzhavne upravlinnya*, 4, 207-213.
6. Dyachenko, O. P. (2017). Derzhavne rehulyuvannya u sferi zapobihannya koruptsiyi v konteksti rekomendatsiy mizhnarodnykh orhanizatsiy ta ekspertiv. *Pravo ta derzhavne upravlinnya*, 4, 62-67.
7. Gryshova, I. Yu., & Fedorkin, D. V. (2017). Kontseptual'nyy pidkhid shchodo derzhavnoho upravlinnya ekolohichnoyu bezpekoyu ahrarnoho vyrobnytstva. *Naukovi zapysky Instytutu zakonodavstva Verkhovnoyi Rady Ukrainy*, (6), 161-167. Retrieved from <https://instzak.com/index.php/journal/article/view/53>.
8. Gryshova, I. Yu., Shestakovska, T. L., & Glushko, O. V. (2017). The economic measurement of convergence of institutional impact on the sustainability of development. *Naukovi zapysky Instytutu zakonodavstva Verkhovnoyi Rady Ukrainy*, 4, 75-80.
9. Asotsiatsiya mors'kykh portiv Ukrainy «Ukrport». (2018). Retrieved from: www.ukrport.org.ua.
10. Hruzooborot morskikh torhovykh portov Ukrainy za 2014 hod. (2015). Porty Ukrainy. Retrieved from: <https://ports.com.ua/articles/kak-vyglyadyat-porty-ukrainy-na-fone-chernomorskikh-konkurentov>.
11. Pro skhvalennya Natsional'noyi transportnoyi stratehiyi Ukrainy na period do 2030 roku. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430>.

Стаття надійшла до редакції 28.02.2018 р.