

Л. М. Наумова,
д. е. н., доцент, Херсонський національний технічний університет

СТРАТЕГІЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ АКТИВІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ

L. Naumova,
Doctor of Economics, Associate Kherson National Technical University

STRATEGIC DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF THE COMMERCIAL SEA PORTS OF UKRAINE
IN CONDITIONS OF INCREASED INTERNATIONAL TRADE

У статті розглядаються ключові проблеми розвитку морських торговельних портів України, обґрунтовується необхідність стимулювання розвитку портового господарства та концептуальні засади розвитку.

The article examines the key problems of development of commercial sea ports of Ukraine, the necessity of stimulating the development of port infrastructure and development framework.

Ключові слова: морські порти, проблеми розвитку, централізація, концептуальні засади розвитку, фактори техніко-економічного характеру.

Key words: seaports, problems of development, centralization, development framework, the factors of technical and economic nature.

ВСТУП

В умовах міжнародної економічної інтеграції транспорт стає однією з важливіших галузей економіки України, яка забезпечує функціонування всього народногосподарського механізму [1]. Транспортні операції є невід'ємною і часто визначальною частиною зовнішньоекономічних операцій. Основна маса зовнішньоторговельних перевезень припадає на морський транспорт. Отже, перед морським транспортом України постає нагальна проблема прискорення інтеграції до європейської та світової транспортних систем.

Вигідне геополітичне положення України, яка розташована на перехресті торгових шляхів між Європою і Азією, сприяє розвитку України як транзитної дер-

жави. Завдання залучення транзитних вантажопотоків на територію України вимагає визначити комплекс заходів, спрямованих на підвищення привабливості країни для іноземних перевізників і власників вантажів.

Інтеграція України в світову господарську систему та активізація транзитних перевезень зумовлюють необхідність збільшення обсягів та підвищення якості транспортних послуг. Основними проблемами на цьому шляху є: забезпечення безпеки перевезень та збереження вантажів, прискорення обслуговування, зменшення цін та витрат на транспортні послуги.

Сьогодні морська транспортна система України не повною мірою готова до забезпечення росту перевезень. Збільшується знос технічних засобів портів, по-

гіршується їх структура, що негативно впливає на обсяги перевезень. Внаслідок цього, в умовах конкуренції відбувається витіснення українських портів з міжнародних ринків транспортних послуг. Таким чином, важливим науковим завданням є визначення проблем та перспектив розвитку портового господарства України.

АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженню проблем розвитку морських торговельних портів сьогодні приділяється значна увага з боку дослідників [2—10]. Їх роботами охоплено важливі проблеми розвитку морських торговельних портів та морського транспорту. Втім, висновки учених є дещо суперечливими, не існує єдиного погляду на проблематику та концептуальні основи розвитку портового господарства.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою цієї статті є дослідження проблематики розвитку морських торговельних портів України в сучасних умовах.

ВИКЛАДЕННЯ ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Розвиток морських портів є стратегічно важливим завданням для України. В. Чекаловець, І. Олефір та О. Пустовіт, підкреслюючи високу значимість портового господарства, вказують, що сьогодні порти стають не тільки пунктом перевантаження товарів з морського на інші види транспорту та у зворотному напрямку, а й стратегічними центрами в організації зовнішньої торгівлі, однією з основних ланок у інтегрованому транспортно-ланцюжку і центрами економічного розвитку певних регіонів [2].

У сучасних умовах розвитку світової економіки торговельні порти виконують роль зв'язуючої ланки в русі товарів і одночасно є промисловими та комерційними центрами розподілу вантажів і інформаційного забезпечення в системі виробництва і розподілу товарів.

Порти виконують функції обслуговування зовнішньої торгівлі, забезпечення розвитку територій, виконують соціальну роль, виконують адміністративні функції (нагляд і контроль) та комерційні функції (роботи та послуги).

Портове господарство України складається з 18 морських торговельних портів, трьох морських рибних портів, декількох відомчих та більше десятка дрібних портів та портових пунктів.

Загальна кількість причалів в морських торговельних портах становить 235 одиниць, їх довжина понад 38 км. У торговельних портах працює близько 800 одиниць важкого перевантажувального обладнання. Пропускна спроможність портів, підпорядкованих Міністерству транспорту України складає близько 180 млн тонн вантажів на рік, але використовується лише на 65%. Попит на послуги портів сьогодні значно нижчий за пропускну спроможність портового господарства.

Доходи від реалізації портової продукції та послуг становлять понад 3 млрд грн. на рік, а середній рівень рентабельності — близько 50 % [2—4].

Морські порти України є одними з найбільших платників податків. Сплата лише податку на прибуток морськими портами оцінюється в розмірі близько 6% від загальної суми надходжень у державний бюджет [5].

Проведене нами дослідження дозволяє визначити низку негативних факторів, що мають системний характер і заважають розвитку морських портів України та їх інтеграції у світову транспортну систему. Найбільш суттєві ускладнення процесу розвитку портів України складають фактори правового характеру. До них можна віднести:

— відсутність повних, дієвих і однозначних норм вітчизняного законодавства в сфері морського транспорту і морських портів. Законодавство знаходиться в стадії розробки, що супроводжується частими змінами у законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів;

— відсутність комплексного нормативно-правового забезпечення, що охоплювало б увесь спектр питань спільної діяльності всіх учасників транспортного процесу. Порти є лише однією ланкою, яка забезпечує обслуговування транзиту та експортно-імпорتنих операцій. Ефективний розвиток транспортної системи держави потребує комплексного підходу до формування стратегії розвитку транспортного комплексу;

— колізії у взаємодії транспортного і митного законодавства України, неповна їх відповідність міжнародним нормам і правилам.

До негативних факторів політично-організаційного характеру можна віднести:

— невизначеність та непослідовність транспортної політики держави;

— недосконалість та негнучкість тарифної політики, яка не враховує зміни у тарифній політиці конкуруючих країн, наявність місцевих зборів, високий рівень зборів при транзиті вантажів;

— відсутність належної координації дій портових служб, портів і суміжних видів транспорту;

— недостатньо високий якісний рівень портового обслуговування;

— відставання у темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів;

— низький рівень розвитку прикордонної інфраструктури, низька пропускна спроможність, висока вартість послуг, складна процедура оформлення.

Негативні фактори техніко-економічного характеру:

— значний фізичний і функціональний знос основних фондів портів, об'єктів транспортної інфраструктури, відсутність комплексної програми технічного розвитку;

— нестача складських площ, сучасних перевантажувальних комплексів;

— невідповідність інформаційної інфраструктури світовим стандартам, відсутність комплексного обслуговування перевізників та електронного документообігу;

— невідповідність автомобільної та залізничної інфраструктури портів сучасним вимогам, низька якість транспортної мережі [6].

Таким чином, стратегія розвитку морських портів має бути спрямована насамперед на вирішення наступних проблем:

- оптимізація принципів і структури управління галузю;
- створення сучасної вантажної бази портів та портової інфраструктури;
- розвиток інвестиційно-інноваційної діяльності;
- залучення фінансових ресурсів;
- удосконалення тарифної політики;
- удосконалення системи митного контролю;
- підвищення ефективності функціонування портів;
- підвищення ролі соціальної складової у діяльності портів

Сьогодні автори пропонують два основні підходи до стратегії розвитку портового господарства України. Перший підхід передбачає розвиток портового господарства як єдиної системи, що передбачає підпорядкованість діяльності портів єдиному координаційному органу за єдиним планом розвитку, централізовано керований розподіл вантажопотоків, усунення конкуренції, єдину систему тарифів, об'єднання фінансових ресурсів для вирішення важливіших проблем розвитку системи [2; 7; 8].

Інший підхід ґрунтується на ринковій лібералізації діяльності портів, залученні приватних підприємців, подальшому роздержавленні власності і створенні недержавних портів, стимулюванні конкуренції між ними [2; 9; 10].

На нашу думку, стратегія розвитку вантажних портів має будуватися на основі оптимального поєднання централізації і децентралізації управління. Тобто ефективне управління портом, як економічною системою, має передбачати централізовано визначені завдання розвитку та пошук і використання внутрішніх резервів для забезпечення саморозвитку.

ВИСНОВКИ

Стратегія розвитку конкретних морських портів має базуватися на цілісності економічної системи морського транспорту і транспортно-дорожнього комплексу взагалі. Ми вважаємо, що розвиток морських портів має бути узгодженим і комплексним, спрямований на підвищення ефективності роботи морського транспорту і економіки країни в цілому.

Література:

1. Кришко О. Оцінка економічної ефективності системи транспортного обслуговування // Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. — 2002. — № 2. — С. 31—40.
2. Чекаловець В., Олефір І., Пустовіт О. Реструктуризація портового господарства України: проблеми, принципи та основні напрямки // Економіст. — 2004. — № 2. — С. 42—45.

3. Лесник А. Программа совершенствования управления и развития портового хозяйства Украины // Порты Украины. — 2003. — № 5. — С. 10—12.

4. Соболев Ю., Дикань В. Успехи перевозок — в объединении усилий // Голос Украины. — 2003. — № 67.

5. Буркинський Б., Котлубай М., Котлубай О. Про роздержавлення морських торгових портів України // Економіка України. — 2006. — № 11. — С. 12—18.

6. Болгов А.С. Проблемы развития портов Украины в период создания международных транспортных коридоров // Экономические инновации. Выпуск 10: Тенденции глобализации и регионализации социально-экономического развития (экономические трансформации, экономика и экология). Сборник научных работ. — Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2001. — С. 87—91.

7. Манучаров А. Совершенствовать управление портовым хозяйством // Порты Украины. — 2003. — № 3. — С. 8—10.

8. Иванов В. О перспективах морских портов Украины // Порты Украины. — 2006. — № 3. — С. 16—18.

9. Степанов О. О стратегии развития портов Украины // Судходство. — 2003. — № 9—10. — С. 31.

10. Кифак А., Поперняк А. Проблемы создания негосударственных морских портов // Судходство. — 2001. — № 10—11, 12. — С. 47—48, 36—37.

References:

1. Kryshko, O. (2002), " Evaluation of economic efficiency of transport services", Visnyk Kyivs'koho natsional'noho torhovel'no-ekonomichnoho universytetu, vol. 2, pp. 31—40.
 2. Chekalovets', V. Olefir, I. and Pustovit, O. (2004), "The restructuring of the port economy of Ukraine: problems, principles and guidelines", Ekonomist, vol. 2, pp. 42—45.
 3. Lesnyk, A. (2003), "The program of improving the management and development of port infrastructure of Ukraine", Porty Ukrayny, vol. 5, pp. 10—12.
 4. Sobolev, Yu. and Dykan', V. (2003), " The success of traffic in bringing", Holos Ukrayny, vol. 67.
 5. Burkyns'kyj, B. Kotlubaj, M. and Kotlubaj, O. (2006), "About the privatization of commercial sea ports of Ukraine", Ekonomika Ukrainy, vol. 11, pp. 12—18.
 6. Bolhov, A.S. (2001), "Problems of development of the ports of Ukraine in the period of creation of international transport corridors", Ekonomicheskye ynnovatsyy, vol. 10, pp. 87—91.
 7. Manucharov, A. (2003), "To improve port management", Porty Ukrayny, vol. 3, pp. 8—10.
 8. Yvanov, V. (2006), "About the prospects of sea ports of Ukraine" Porty Ukrayny, vol. 3, pp. 16—18.
 9. Stepanov, O. (2003), "Development of the ports of Ukraine", Sudokhodstvo, vol. 9—10, pp. 31.
 10. Kyfak, A. and Poperniak, A. (2001), "Problems of creation of non-governmental Maritime ports", Sudokhodstvo, vol. 10—11, 12, pp. 47—48, 36—37.
- Стаття надійшла до редакції 27.01.2015 р.*