

York, NY: Harper Business, 1993. – 223.

9. Chornobay LI Duma OI Geschäftsprozesse des Unternehmens: allgemeine Merkmale und wirtschaftliches Wesen, 2013. - S. 125-131.

10. Porter M.E., Millar V.E. How Information Gives You Competitive Advantage // Harvard Business Review, 1985, 85, (July-August), 149-160.].

11. Harrington J., Esseling K.S. Optimierung von Geschäftsprozessen: Dokumentation, Analyse, Management, Optimierung. - St. Petersburg: ABC, BMikro, 2003. -- 317 p.

12. Gudz OE "Digitale Wirtschaft: Werte und Richtlinien des Unternehmensmanagements ändern". Management. Geschäftsnr. 2 (24), 18

13. Projekt. Digitale Agenda der Ukraine 2020 (Digitale Agenda 2020) Konzeptioneller Rahmen 2016. URL: <https://uccr.org.ua/uploads/files/58e78ee3c3922.pdf>.

14. Savchuk V.S, Zaitsev Yu.K., I.Y. Transformationsökonomie: Bildungswissenschaft Manual, K.: KNEU, 2006. - 612 p.

15. Reisberg B.A. Modernes Wirtschaftswörterbuch [Text]: dictionary / B.A. Rpižberg, L.Sh. Lozovsky, E.B. Starodubtseva. - 4. Aufl. überschriften. und hinzufügen. - M.: INFRA-M, 2003 - 479 p.

Некрасов Валерій Олександрович

*д.т.н. завідувач кафедри теорії та проектування суден,
Національний університет кораблебудування М. Миколаїв*

Корнієнко Оксана Петрівна

*к.е.н. доцент, викладач кафедри економіки та організації виробництва,
Національний університет кораблебудування М. Миколаїв*

Кошара Катерина Андріївна

*аспірант, викладач кафедри економіки та організації виробництва,
національний університет кораблебудування М. Миколаїв*

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ВІДКРИТИХ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

Nekrasov V.A

*Dr.Tech.Sc. Head of the Department of Theory and Design of Ships
National University of shipbuilding Nikolaev*

Kornienko O.P.

*PhD in Economics, Associate Professor, lecturer of the Department of Economics and organization of
production, National University of shipbuilding Nikolaev*

Koshara K.A.

*post-graduate student, lecturer of the Department of Economics and organization of production, National
University of shipbuilding Nikolaev*

ECONOMIC PROBLEMS OF OPEN SEAPORTS

Анотація. В даній статті зроблено огляд морських портів України з точки зору економічності використання морських портів відкритого типу. Проведено порівняльний аналіз техніко-економічного стану портів та портової зони. Розглянуто та проаналізовано економічні, технічні та правові проблеми відкритих портів. Запропоновані можливі рішення економічних, технічних та правових проблем відкритих портів.

Summary. This article reviews the seaports of Ukraine in terms of cost-effective use of open seaports. The comparative analysis of the technical and economic condition of the ports and port area is carried out. Economic, technical and legal problems of open ports are considered and analyzed. Possible solutions to the economic, technical and legal problems of open ports are proposed.

Ключові слова: відкриті морські порти, акваторія порту, економічні проблеми, техніко-економічні проблеми, конкурентоспроможність, глобалізація, модернізація, конструктивне вирішення проблеми, транспортна інфраструктура.

Keywords: open seaports, port water area, economic problems, technical and economic problems, competitiveness, globalization, modernization, constructive solution of the problem, transport infrastructure.

В умовах розширення процесу глобалізації і зростання значущості транснаціональних економічних процесів, транспортна інфраструктура і мобільність набувають ключового значення як для розвитку міжнародної торгівлі в цілому, так і для становлення економік окремих держав. Історично портові комплекси були одним з ключових ланок у ланцюжку транспортного і торгового сполучення між державами, і в даний час грають вагомий роль у міжнародної торгівлі, забезпечуючи постійне

збільшення обсягу експортних та імпорتنих операцій. З огляду на особливу важливість для економіки, на території деяких морських портів вводилися спеціальні заходи пільгового характеру (в першу чергу, в рамках митних та податкових правовідносин), щоб полегшити проведення портових операцій і підвищити привабливість національної портової інфраструктури для перевізників за допомогою знижених митних зборів і податків, встановлення пільгового режиму

ввезення, вивезення та реекспорту товарів. Подібні механізми через їх важливості для розвитку міжнародної торгівлі згадуються навіть в Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права (UNCLOS), згідно зі статтею 128 якої «для зручності транзитного руху можуть бути передбачені безмитні зони або інші митні пільги в портах входу і виходу в державах транзиту за угодою між цими державами і державами, які не мають виходу до моря». [1].

Ефективне використання можливостей морегосподарського комплексу є суттєвим важелем стабілізації та розвитку економіки України. Жорстка конкуренція на міжнародних ринках, сучасні інтеграційні процеси, а також економічні реалії визначають необхідність чіткого розуміння

завдань щодо розвитку, реформування та підвищення ефективності роботи системи морського та річкового транспорту [2, с.142]. Це безумовно має свій вплив на розвиток конкурентоспроможності країни в цілому, економічній зацікавленість держави в морському та приморському регіоні а також для створення додаткових переваг [3,4 с.92].

Але, по-перше, треба встановити який порт має найбільшу конкурентоспроможність. Відомо що проти є відкритого та закритого типу. При цьому, варто зазначити, що саме так називають порти не тільки за географічним положенням, але й порти з різними обмеженнями. Більш докладно ці данні наведено в таблиці 1.

Табл. 1.

ПОРІВНЯЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МОРСЬКИХ ПОРТІВ

№	Інформаційна складова	Відкритий порт	Закритий порт
1	Порт, що складається з басейнів, відокремлених від моря шлюзами або полушлюзами; створюється при великих амплітудах коливань рівня води (понад 5 метрів). Усередині басейнів рівень води завжди підтримується вище певного мінімального. Пристрій таких портів дозволяє зменшити висоту причальних споруд і знизити обсяг днопоглиблювальних робіт на акваторії.	–	+
2	Порт, в який заборонено заходження іноземних невійськових суден і військових кораблів, а також суден своєї країни, на борту яких перебувають іноземці та особи без громадянства	–	+
3	Порт, в який допускається візит всіх іноземних торгових суден.	+	–
4	Порт, акваторія якого, має безпосередній зв'язок з морем, причому рівні води в морі і на акваторії завжди однакові.	+	–

Проаналізувавши табл.1, стає зрозумілим, що з економічної точки зору більше переваг мають порти відкритого типу. Адже більш вдале географічне положення дає свої конкурентні переваги. Також порти відкритого типу мають можливість приймати не тільки вітчизняні чи з

вітчизняною командою суда, але й іноземні. Тим самим вони збільшують економічну конкурентоспроможність порту. Розглянувши карту морських портів України (рис.1), робимо висновок, що всі порти України є відкритого типу.



Рис. 1. Порти України

Так, порівнюючи морські порти Одеський, Дністровський найкраща конкурентна позиція в Одеському порту. Він має можливість приймати

Дністровський найкраща конкурентна позиція в Одеському порту. Він має можливість приймати

пасажирські і вантажні судна найбільшої довжини (до 275 м) та здійснювати цілорічні навігації. Також незаперечними перевагами вважаємо й розвинену інфраструктуру порту (зерновий комплекс, нафтовий термінал, транспортно-перевантажувальний комплекс, науково-виробничий комплекс) і транспортну інфраструктуру (залізничний, автомобільний і водний транспорт), високий рівень потужності і пропускної здатності порту (40 млн. т вантажів на рік (15 млн. т-сухих вантажів і 25-наливних). Разом з цим, значний потенціал для підвищення рівня конкурентоспроможності сконцентрований в Чорноморському (Іллічівському) порту, що обумовлено наявністю конкурентних переваг, включаючи фізичні параметри та акваторії порту (довжина підхідного каналу – 1400 м, глибина – 16 м, ширина – 160 м), що дозволяють приймати судна до 275 м, можливість цілорічної навігації, експортно-імпорتنу орієнтацію порту (100 країн-партнерів), розвинену транспортну і портову інфраструктуру (сучасний перевантажувальний комплекс), що, в цілому забезпечує можливість обробки генеральних, контейнерних, насипних, наливних вантажів.

Якщо порівнювати між собою Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський морські порти то безперечно найкраща конкурентна позиція відповідає Ренійському порту, що підтверджується можливістю здійснення цілорічної навігації, розвиненою портовою (30 спеціалізованих причалів) і транспортною інфраструктурою (залізничний, автомобільний і річковий транспорт), високим рівнем пропускної здатності перевантажувальних терміналів, що дозволяє переробляти практично всі види вантажів.

При оцінці таких портів як Миколаївський, Жовтневий, Херсонський та Скадовський, можливо зазначити, що їх конкурентними перевагами є можливість здійснення цілорічної навігації, наявність транспортного сполучення на території порту і специфічної портової інфраструктури, що дозволяє здійснювати вузькоспеціалізовані портові операції. Так, Дніпро-Бузький порт як структурний підрозділ Миколаївського морського порту є єдиним в Україні, здатним приймати і обробляти імпорتنі боксити (до 5 млн. т щорічно і 500 т генеральних і наливних вантажів), Херсонський морський порт займає лідируючу позицію стосовно операцій з перевалки зерна, а також каботажних, генеральних, навальних і сипучих вантажів (до 4 млн. т вантажів на рік), Скадовський морський порт, маючи у своїй структурі поромний комплекс, здійснює найбільші обсяги перевезення великовантажних автомобілів (20000 од.). Разом з цим, фактором, значною мірою, що впливає на конкурентну позицію морських портів даного діапазону, є фізичні параметри портів і акваторій. Так, найбільш сприятливі умови з точки зору організації навігації відповідають Миколаївському (ширина каналу 100 м, глибина 11,2 м) та Дніпро-Бузькому (довжина підхідного каналу 3,14 км, ширина 100 м, осадка 10,3 м) портів. У свою чергу,

навігація в Херсонському порту ускладнюється можливістю організації руху судів виключно з «рукавах» каналу, а в Скадовському порту – фізичними параметрами каналу (глибина на перевищує 10 м, а ширина 50 м).

Результати оцінки техніко-економічних характеристик морських портів Бердянський і Маріупольський, розташованих на узбережжі Азовського моря, дозволили прийти до висновку про те, що найкраща конкурентна позиція відповідає Маріупольському порту, що підтверджується наявністю конкурентних переваг у відношенні фізичних параметрів порту (можливість приймати судна довжиною до 250 м і осадкою не більше 8 м при середній глибині на підході до порту 8,6 м), здійснення цілорічної навігації, розвитку міжгалузевих зв'язків з промисловим комплексом регіону (у порту переробляються метали всіх сортamentів і профілів, труби великого і малого діаметра, руди, вугілля, кокс, глинозем, глини, каолін, добрива; всіх видів, обладнання, мазут,), наявність розвиненої транспортної (залізної, автомобільної і річкової) сполучення з усіма країнами СНД і зарубіжжям) і портової інфраструктури порту (спеціалізовані комплекси і термінали).

Сучасний стан портів України та перспективи розвитку морського транспорту вимагають нового підходу до вирішення проблем і виведення морського флоту України на конкурентоспроможний міжнародний рівень. В даний час порти впроваджують практичні заходи, спрямовані на збільшення обсягу вантажопереробки, розширення номенклатури перероблюваного вантажу і якості портових послуг. Існуючі виробничі потужності портів після часткової модернізації універсальних і спеціалізованих комплексів, а також будівництвом нових СПК створюють резерв пропускної здатності портового господарства України в цілому.

Транзитний потенціал України переживає не найкращий період через збройного конфлікту на сході, втрати Криму і розриву зв'язків з Росією. Постраждав і сегмент морських портів, адже він тісно пов'язаний з обсягом зовнішньої торгівлі, транзиту, рівнем розвитку економіки в цілому. Експерти виділяють комплекс проблем, які в тій чи іншій мірі заважають розвиватися морським портам. До них відноситься недосконала правова база. Так, до основних проблем відносять високу бюрократизацію узгодження проектів, корупцію і брак фінансування. Дані фактори гальмують розвиток державно-приватного партнерства, адже причали для швартування належать АМПУ, а навантажувальні термінали – найчастіше, приватним компаніям.

Проблеми створюють і високі портові збори. Високі портові збори впливають на конкурентоспроможність товарів українського експорту, і частково при перевалці транзитних вантажів. І хоча з січня 2018 року збори в українських портах (крім дунайських) були знижені на 20%, але це кардинально не змінило

ситуацію з привабливістю вантажоперевалки в наших портах. Основна проблема державних портів – брак інвестицій. З 1 січня 2018 року з 75% до 50% була знижена норма відрахування чистого прибутку портів у держбюджет, тобто вони зможуть більше коштів направляти на розвиток та оновлення інфраструктури.

Ще однією з проблем є недостатня розвиненість наземної інфраструктури - залізничні та автомобільні під'їзди у багатьох портах не справляються з вантажопотоком. Ця інфраструктурна проблема не може бути вирішена швидко як через свою дорожнечу, так і з-за необхідності вживати скоординовані зусилля багатьох відомств – Мінінфраструктури, "Укравтодору", "Укрзалізниці" і АМПУ.

Найбільша проблема - помилки у фінансовому плануванні та управлінні в самих портах. Практика показує, що багато порти зазнають труднощів з дебіторською заборгованістю, роблять критичні помилки при проведенні закупівель і тощо. Все це збільшує їхні витрати і, відповідно, знижує прибутковість. При цьому інвестування в роботу портів знаходиться на найнижчому рівні. В цілому українські порти розвиваються без різних форм преференцій – кредитів або гарантій, податкових пільг або дотацій [5].

Варто зазначити, що протягом останніх років Україна намагається виправити дану ситуацію з відкритими портами. Морські порти України четвертий рік поспіль покращують свої позиції у рейтингу глобальної конкурентоспроможності (Global Competitiveness Report 2018 [6]), складеному за методикою World Economic Forum. В останній версії рейтингу, опублікованій на сайті WEF портові послуги та інфраструктура України отримали оцінку 3,5 бали і за цим показником наша країна посіла 77 місце [7-8].

Саме тому вирішення економічних проблем відкритих морських портів України є можливим. Шляхи вирішення проблем щодо розвитку портової галузі:

- розробка плану розвитку морських портів із урахуванням планів розвитку акваторій морських портів;
- створення дієвих механізмів інвестування у розвиток припортових станцій, під'їзних залізничних шляхів та інших видів транспортного зв'язку;
- перепрофілювання існуючих портових потужностей з перевалки вантажів на спеціалізовані перевантажувальні комплекси із залученням приватних інвестицій на умовах державно-приватного партнерства;
- розробка техніко-економічних обґрунтувань проєктів будівництва нових морських терміналів;
- прийняття низькі законів, щодо компенсації інвестицій, внесених у стратегічні об'єкти портової інфраструктури та забезпечення державних гарантій щодо захисту прав інвесторів;
- вдосконалення законодавства, щодо дієвих механізмів, на умовах державно-приватного партнерства, залучення інвестицій у об'єкти портової інфраструктури;

– модернізація та будівництво портових потужностей, оновлення вітчизняного спеціалізованого флоту та створення глибоководних морських терміналів, оновлення основних фондів за рахунок інвестиційних коштів, залучених від приватизації або концесії із застосуванням інноваційних підходів та рішень.

Висновок.

Відкриті морські порти мають безліч переваг у їх використанні. Єдине, що не дає їм розвиватися та приносити економічну вигоду державі це техніко-економічні проблеми. Саме тому основною метою країни на найближчі роки має стати вирішення даної проблеми. При усуненні економічних, законодавчих та технічних проблем порти дозволять Україні зайняти вигідну конкурентну позицію на світовому ринку та тим самим підвищити економічну міць держави.

Література

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) от 10 декабря 1982 года [Электронный ресурс] // Бюл. междунар. договоров. – 1998. – № 1. – (с изм. от 23 июля 1994 г.). – СПС «Консультант Плюс» [дата обращения 15.04.2018] (далее – Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года (UNCLOS) – СПС «Консультант Плюс»)
2. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки : наукова доповідь / за ред. д-ра екон. наук О.І. Никифорова ; НАН України, ДУ "Ін-т екон. та прогнозів. НАН України". К., 2018. 200 с
3. Кібік О.М. Передумови розвитку господарювання діяльності портових підприємств. Розвиток методів управління та господарювання на морському транспорті : зб. наук. праць. Одеса: ОНМУ, 2008. Вип. 28. С. 28–36
4. Латкіна С.А., Ель М.П. Проблеми оптимізації організаційних процесів портової діяльності в Україні. Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. 2016. Вип. 3(03). С. 92–95.
5. Морские порты Украины: Балансируя между экономикой и геополитикой. [Электронный ресурс] <https://112.ua/statji/morskie-porty-ukrainy-balansiruyaya-mezhdu-ekonomikoy-i-geopolitikoy-450823.html> [дата обращения 15.08.2019]
6. Global Competitiveness Report 2018 [Электронный ресурс] <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2018> [дата обращения 15.08.2019]
7. Украинские порты поднялись на 21 пункт в рейтинге глобальной конкурентоспособности WEF [Электронный ресурс] <https://sudohodstvo.org/ukrainskie-porty-podnyalis-na-21-punkt-v-rejtinge-globalnoj-konkurentosposobnosti-wef/> [дата обращения 15.08.2019]
8. Морские порты Украины поднялись в международном рейтинге [Электронный ресурс] <https://traffic.od.ua/news/fleet/1207724> [дата обращения 15.08.2019]