

КРАВЧЕНКО

Оксана Михайлівна
o.m.kravchenko@mzeid.in

УДК 656.615.003

МОРСЬКІ ТОРГОВІ ПОРТИ ТА МОРСЬКЕ
АГЕНТУВАННЯ В УКРАЇНІ В УМОВАХ
ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОЇ ЕКОНОМІКИTHE SEA TRADING PORTS AND THE SEA
AGENCIES IN UKRAINE IN THE
CONDITIONS OF THE WORLD ECONOMY
GLOBALIZATIONк.е.н., старший викладач,
Одеський національний
політехнічний університетDOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2020.6.8>

ФЕДОСЄЄВА

Ірина Сергіївна
iryna.fedosieieva@mzeid.inстудентка, Одеський
національний політехнічний
університет**KRAVCHENKO Oksana Mykhailivna** – PhD in Economics, Senior Lecturer, Odesa National Polytechnic University**FEDOSIEIEVA Iryna Serhiivna** – student, Odesa National Polytechnic University

У статті розглянуто функціонування морських торгових портів України та значення якості послуг морського агентування для формування конкурентоспроможності портів. Проведено SWOT-аналіз українських морських торгових портів, визначено сильні та слабкі сторони, можливості та загрози. Надано перелік пріоритетних напрямків організаційного розвитку морських торговельних портів України, як умови забезпечення їх конкурентоспроможності в умовах глобалізації світової економіки. Сформовано принципи функціонування та розвитку морських портів.

* * *

В статье рассмотрено функционирование морских торговых портов Украины и значение качества услуг морского агентирования для формирования конкурентоспособности портов. Проведен SWOT-анализ украинских морских торговых портов, определены сильные и слабые стороны, возможности и угрозы. Дан перечень приоритетных направлений организационного развития морских торговых портов Украины, как условия обеспечения их конкурентоспособности в условиях глобализации мировой экономики. Сформированы принципы функционирования и развития морских портов.

* * *

Ukraine is a maritime state, with numerous sea and river ports. This is an integral part of the country's transport and industrial infrastructure. Services provided by seaports and maritime agency services for the organization and establishment of the process of interaction between ships and ports are in great demand, but need to be improved in the context of globalization of the world economy and growing consumer needs.

The purpose of the work is to research the system of sea trade ports and sea agencies in Ukraine in the context of globalization of the world economy, to identify priority areas and principles of sea trade ports development in Ukraine.

Ukrainian ports have all the opportunities for full participation in world transport flows. The primary goal is to ensure the sustainable development of seaports, increase their capacity, and encourage the improvement of quality in the provision of maritime agency services. This should ensure the growth of cargo flows through increasing of competitiveness, and allow to use the full transit potential of Ukraine.

The globalization of the world economy has provoked the diversification of port products and services, which in modern conditions go beyond the ordinary port. The development of distribution functions of ports is due to the emergence in the territories close to ports of enterprises and organizations that are associated with industrial production, commercial, information, financial and other types of service of goods passing through port areas. The goal of the Ukrainian port industry should be to ensure the permanent growth of cargo turnover. The dynamics of the industry's development largely depends on the development of private stevedoring companies, and improving the reliability, quality, and easiness of maritime agency services using.

Ключові слова: морські торгові порти, морське агентування, глобалізація світової економіки**Ключевые слова:** морские торговые порты, морское агентирование, глобализация мировой экономики**Keywords:** the sea trade ports, the maritime agency, globalization of the world economy

ВСТУП

В умовах міжнародної економічної інтеграції, коли обсяг обміну товарами та послугами неупинно зростає у всьому світі, важко уявити функціонування міжнародної торгівлі без морських перевезень, одного з найдешевших способів доставки вантажів на великі відстані незалежно від габаритів. Україна є морською державою з чисельними морськими та річковими портами, які є невід'ємною частиною транспортної та промислової інфраструктури країни, що породило попит на послуги надавані морськими портами, та послуги морського агентування для організації та налагодження процесу взаємодії суден та портів.

МЕТА роботи полягає у дослідженні системи функціонування морських торгових портів та морського агентування в Україні за умов глобалізації світової економіки, виявлення пріоритетних напрямків та принципів розвитку морських торгових портів в Україні.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

У статті використовувалися такі методи дослідження, як: метод наукової абстракції, аналіз та синтез, методи індукції та дедукції.

РЕЗУЛЬТАТИ

У систему портового господарства України вхо-

дять 20 морських торгових портів, розташованих у басейнах Чорного і Азовського морів і в гирлах Дунаю і Дніпра. Україна також має 4 морських рибних порту, які входять в сферу управління Державного комітету рибного господарства України. У береговій смузі Чорного і Азовського морів розташовано ще 11 портових пунктів і значну кількість пристаней, які належать металургійним, суднобудівельним нафтогазовим підприємствам.

Найбільш значними з морських торговельних портів України є розташовані неподалеку один від одного (у північно-західній частині Чорного моря) Одеський, Чорноморський і Південний порти. На їх долю сумарно доводиться близько 70 % всього вантажообігу українських морських портів. Ці порти мають найкращі морські підходи (осідання судів, що приймаються, – від 11,5 до 14 метрів), тоді як інші у змозі приймати судна із значно меншим осіданням. В Одеському і Чорноморському торговельних портах знаходяться найбільші в Україні контейнерні термінали. У гирловій частині найбільших українських річок Дніпра і Південного Буга розташована інша група морських портів – Миколаївський, Херсонський, «Октябрьський»,

Дніпро-Бузький (порт глиноземного заводу), що працюють як з навалювальними, так і з генеральними вантажами [1].

Слід зазначити, що згідно з даними незалежної консультантської компанії «Ocean Shipping Consultant» [2], об'єми світових контейнерних перевезень збільшуються в середньому на 10 % щорічно.

Розвиток сфери контейнерних перевезень немислимий без вдосконалення портової інфраструктури та підвищення якості послуг морського агентування, для задоволення потреб таких перевезень. Унікальність географічного розташування України є безперечним фактом. Українські порти мають усі можливості для повноцінної участі у світових транспортних потоках, а отже, проведемо SWOT-аналіз українських морських торгових портів (рис. 1).

На фоні зростання вантажообігу портів зростає доля недержавних перевантажувальних комплексів. Водночас слід враховувати, що в Одеському міжнародному торговому порті функціонує низка недержавних стівідорних компаній, вантажообіг яких включається до складу вантажообігу переробленого силами державних морських торгових портів [3].

Сильні сторони: 1. Вигідне географічне положення – розташування на перетині міжнародних транспортних коридорів. 2. У багатьох портах природні глибини і цілорічна навігація. 3. Добре розвинена мережа морських портів з достатніми потужностями. 4. Розвинена залізнична інфраструктура. 5. Близькість центрів споживання і виробництва масових вантажів до деяких портів. 6. За вантажообігом порти України займають 2 місце у Чорноморсько-азовському басейні. 7. Прибуткова і рентабельна діяльність. 8. Кваліфікована робоча сила і управлінський персонал. 9. Багаторічний досвід.	Слабкі сторони: 1. Україна використовує не весь свій транзитний потенціал. 2. Існуюче законодавство перешкоджає розвитку портів і акваторії. 3. Складна процедура митного оформлення вантажів. 4. Низька швидкість обробки вантажів. 5. Застарілі організаційні структури. 6. Нестача інвестицій. 7. Незадовільний технічний стан портових споруд і устаткування недостатні інвестиції в оновлення портової інфраструктури. 8. Частина з існуючих українських портів потребують днопоглиблення. 9. Недостатні обсяги вантажо- і контейнерообороту для завантаження портів у повному обсязі.
Можливості: 1. Використання високого коефіцієнту транзитності, за яким Україна займає перше місце в Європі, для збільшення транзитного потенціалу. 2. Збільшення вантажообігу у зв'язку із процесом глобалізації та інтеграції економік світу. 3. Розвиток транспортних коридорів. 4. Оновлення контейнерних терміналів у портах Одеси, Чорноморська, Південного. 5. Використання шляхів українського глибоководного суднового ходу р. Дунай. 6. Зменшення транспортних витрат і термінів доставки товарів в порівнянні з середземноморськими і балтійськими маршрутами. 7. Створення сучасних дистрибуторських комплексів поблизу українських портів.	Загрози: 1. Застаріла система державного управління МТП України. 2. Нерозвиненість державно-приватного партнерства. 3. Недосконалість нормативно-правової бази. 4. Будівництво портових потужностей на Таманському півострові. 5. Створення нових контейнерних терміналів в портах Болгарії та Румунії. 6. Негнучкість тарифної політики. 7. Нестача інвестицій в інфраструктуру, портові технології і потужності.

Рис. 1. SWOT-аналіз українських морських торгових портів

Розповсюджена загальносвітова практика системи морських перевезень і перевалювання вантажів у портах визначає вибір пріоритетних напрямків організаційного розвитку морських торговельних портів України як умови їх конкурентоспроможності в умовах глобалізації світової економіки [4]:

– розділити комерційні і регуляторні функції державних торгових морських портів, для чого закінчити приватизацію всіх майнових комплексів портів, що можуть бути виділені в окремі майнові комплекси для

надання основних портових послуг на комерційній основі, і створити регуляторні органи портів, функціями яких буде безпека судноплавства, створення комфортних умов підприємницької діяльності приватних підприємств торгового порту для збільшення його вантажообігу, правовий захист і правова допомога приватним підприємствам порту у питаннях перевалки вантажів, нагляд за дотриманням правил перевезення вантажів, контроль виконання договорів між державою і приватними підприємствами порту,

фіскальна функція здійснення портового збору, організація і контроль заходів укріплення берегів;

- перейти до гнучких тарифів на перевалку вантажу шляхом встановлення верхнього чи нижнього ліміту замість фіксованої ставки тарифу з послідовним вводом вільної системи тарифікації портових послуг, що регулюються лише законами ринкового попиту і пропозиції;

- створити привабливий інвестиційний клімат шляхом тимчасового зняття податку на додану вартість на імпортоване сучасне обладнання для модернізації портів, законодавчо визначити систему інвестування приватних коштів у державні фонди та методи їх компенсації;

- створити сучасну технічну базу інфраструктури портів і припортових комунікаційних шляхів обробки вантажопотоків за рахунок залучення приватних інвестицій, в тому числі на базі створення концесій (акціонерних товариств);

- забезпечити умови використання вільної практики для перевалки транзитних контейнерних вантажів;

- знизити портові збори до рівня загально прийнятого середнього рівня в портах світу;

- забезпечити стабільність вітчизняного законодавства відносно можливих пунктів пропуску вантажів, гарантій повернення інвестованих в майнові комплекси портів коштів у разі вилучення майна з використання чи володіння у зв'язку із загальнодержавними стратегічними потребами, можливо шляхом викупу у власників акцій;

- встановити жорстоку боротьбу з корупцією у портах в умовах здійснення надзорно-контрольних функцій різних служб;

- впровадити судову реформу для реального забезпечення верховенства права в Україні.

Такий комплекс заходів має забезпечити сталий розвиток морських портів, збільшення їх потенціалу, а також стимулювати підвищення якості в наданні послуг морського агентування, та забезпечити зростання вантажопотоків через підвищення конкурентоспроможності.

ВИСНОВКИ

Глобалізація світової економіки спровокувала диверсифікацію портової продукції і послуг, які у сучасних умовах виходять за межі звичайного порту. Розвиток розподільних функцій портів обумовлюється попитом на близьких до портів територіях підприємств і організацій, які пов'язані з промисловим виробництвом, комерційним, інформаційним, фінансовим і іншими видами обслуговування вантажів, що проходять через портові зони.

Функціонування та розвиток морських портів здійснюються на принципах:

- об'єднання інтересів та діяльності держави, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту та суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у межах території та акваторії морського порту;

- збереження та утворення, у тому числі на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів,

розташованих у межах морського порту;

- забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у межах території та акваторії морського порту;

- розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;

- забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що здійснюється в морському порту;

- цільового використання портових зборів;

- збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;

- рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність у межах морського порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування;

- сприяння підвищенню якості, надійності, та прозорості послуг морського агентування, що надаються у портах України.

Метою української портової галузі має бути забезпечення зростання вантажообігу стійкими темпами. Причому значною мірою динамічність розвитку галузі залежить від розвитку приватних стивідорних компаній, та підвищення надійності, якості та простоти використання послуг морського агентування.

Список використаних джерел

1. Затулко А.В. Проблеми та перспективи розвитку морських портів України. Ефективна економіка. 2010. №3. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=170>

2. Ocean Shipping Consultants. Royal Haskoningdhv to discuss the future for Black Sea Shipping. URL: <https://www.royalhaskoningdhv.com/en-gb/news-room/news/royal-haskoningdhv-to-discuss-the-future-for-black-sea-shipping/7162>

3. Управління транспортно-комунікаційної інфраструктури Одеської обласної державної адміністрації. Морські порти України та одеської області: підсумки 2019 року. URL: <https://morhoz.odessa.gov.ua/morski-porty-ukrayiny-ta-odeskoyi-oblasti-pidsumky-2019-roku/>

4. Кравченко О.А., Стребко Ю.А. Вибір пріоритетних напрямків організаційного розвитку морських торговельних портів України в умовах глобалізації світової економіки. Труды Одеського політехнічного університету. 2011. № 2(37). С. 284-289.

References

1. Zatulko A.V. Problems and prospects of development of seaports of Ukraine. Efficient economy. 2010. №3. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=170> (in Ukrainian)

2. Ocean Shipping Consultants. Royal Haskoningdhv to discuss the future for Black Sea Shipping. URL: <https://www.royalhaskoningdhv.com/en-gb/news-room/news/royal-haskoningdhv-to-discuss-the-future-for-black-sea-shipping/7162>

3. Department of transport and communication infrastructure of the Odessa regional state administration. Seaports of Ukraine and Odessa region: results of 2019. URL: <https://morhoz.odessa.gov.ua/morski-porty-ukrayiny-ta-odeskoyi-oblasti-pidsumky-2019-roku/> (in Ukrainian)

4. Kravchenko O.A., Strebko Y.A. Choice of priority directions of organizational development of sea trade ports of Ukraine in the conditions of globalization of world economy. Proceedings of Odesa Polytechnic University. 2011. № 2(37). pp. 284-289. (in Ukrainian)