

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
НАУКОВО-НАВЧАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ МОРСЬКОГО ПРАВА ТА
МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра менеджменту та економіки
морського транспорту

Грищенко Жанна Віталіївна

**ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ПОРТІВ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ**

Дипломна робота бакалавра
зі спеціальності 073 «Менеджмент»
спеціалізації «Менеджмент в галузі морського та річкового транспорту»

Науковий керівник
ст. викладач
Кучер І.С.

Здобувач вищої освіти _____

Науковий керівник _____

Консультант _____

Завідуючий кафедрою _____

Нормоконтроль _____

Одеса 2021

ЗАВДАННЯ

на розробку дипломної бакалаврської роботи

за темою:

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ПОРТІВ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ

	Зміст окремих частин дипломної бакалаврської роботи	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета роботи: дослідження тенденцій розвитку портів України в контексті забезпечення національних інтересів	02.02.2021	05.02.2021
2	Об'єкт дослідження: порти України	02.02.2021	02.02.2021
3	Предмет дослідження: тенденції розвитку українських портів	02.02.2021	02.02.2021
4	ВСТУП	14.02.2021	14.02.2021
5	РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ	28.02.2021	28.02.2021
6	РОЗДІЛ 2. ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В РИНКОВИХ УМОВАХ	28.03.2021	28.03.2021
7	РОЗДІЛ 3. ОБҐРУНТУВАННЯ НАПРЯМКІВ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ	28.04.2021	28.04.2021
8	РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ	14.05.2021	14.05.2021
9	ВИСНОВКИ	28.05.2021	28.05.2021
10	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	01.06.2021	01.06.2021
11	Анотація	01.06.2021	01.06.2021

12	Формування ілюстративного матеріалу	05.06.2021	05.06.2021
13	Відгук керівника	.06.2021	.06.2021
14	Рецензування	.06.2021	.06.2021
15	Дата захисту	.06.2021	.06.2021

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедри

ЗМІСТ

	с.
ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ	8
1.1. Загальна характеристика морських портів.....	8
1.2. Роль морських торговельних портів в транспортній системі ...	13
1.3. Організація управління діяльністю морських портів	20
РОЗДІЛ 2. ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В РИНКОВИХ УМОВАХ	30
2.1. Світові тенденції розвитку морських торговельних портів.....	30
2.2. Сучасний стан морських портів України.....	41
2.3. Проблеми та перспективи підвищення потенціалу морських торговельних портів України в контексті забезпечення національних інтересів	50
РОЗДІЛ 3. ОБҐРУНТУВАННЯ НАПРЯМКІВ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ.....	58
3.1. Основні аспекти формування організаційно-економічного механізму розвитку портів	58
3.2. Напрямки розвитку морських торговельних портів України....	66
3.3. Напрямки підвищення конкурентоспроможності ДП «Миколаївський морський порт».....	71
РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ.....	77
4.1. Види аварійних ситуацій та їх класифікація.....	77
4.2. Профілактика та заходи щодо зменшення впливу на організм людини електромагнітних та іонізуючих випромінювань.....	80
4.3. Стаціонарні системи пінного пожежогасіння. Тактика гасіння пожежі.....	84

4.4.Призначення та структура Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення моря з суден 1973 року. Зміст Протоколів I та II 1973 р., Протоколу 1978р. та Протоколу 1997 р. до Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973 року, зміненої протоколом 1978 року.....	88
ВИСНОВКИ.....	93
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	95

ВСТУП

Актуальність теми. Глобалізація світової економіки та інтеграція країн у міжнародний економічний простір обумовлюють підвищення ролі морського транспорту у забезпеченні ефективного позиціонування національної економіки у світовому розподілі праці.

Важливу роль у транспортній системі України посідають морські порти, які й забезпечують ефективність інтеграції національної економіки у європейський та світовий економічний простір.

В умовах міжнародної інтеграції транспортна галузь є однією з найпріоритетних галузей, яка забезпечує ефективне функціонування сукупного господарського механізму. Взагалі, торгівля є двигуном, щодо розвитку економіки України. Основний обсяг зовнішньоторговельних перевезень припадає на морський транспорт, а вантажообіг за останні роки зменшився із-за недосконалої організації структури морських портів України. На сьогодні, морська транспортна система є готовою щодо збільшення обсягу перевезень, але, з кожним роком збільшується зношеність технічних засобів, погіршується їхня структура і, як наслідок, відбувається витіснення українських портів із міжнародних ринків транспортних послуг.

В останні кілька років особливо важливими стали завдання, пов'язані з перспективами розвитку нових транспортних проектів і модернізацією існуючої інфраструктури, що ще більш актуалізує розвиток портів України в контексті забезпечення національних інтересів.

Мета дипломної роботи полягає в дослідженні тенденцій розвитку портів України в контексті забезпечення національних інтересів.

Для досягнення даної мети визначено наступні завдання роботи: визначення загальної характеристики морських портів; дослідження ролі морських торговельних портів в транспортній системі; розгляд організації управління діяльністю морських портів; аналіз світових тенденцій розвитку

морських торговельних портів; визначення сучасного стану морських портів України; аналіз проблем та перспектив підвищення потенціалу морських торговельних портів України в контексті забезпечення національних інтересів; дослідження основних аспектів формування організаційно-економічного механізму розвитку портів; обґрунтування напрямків розвитку морських торговельних портів України та визначення напрямів підвищення конкурентоспроможності ДП «Миколаївський морський порт».

Об'єктом дослідження є порти України.

Предметом дослідження є тенденції розвитку українських портів.

Методи дослідження. Для вирішення поставлених завдань було використано низку загальних та специфічних методів наукового пізнання. При проведенні дослідження за основу було взято принципи описового, аналітичного, порівняльного, економіко-математичного, дедуктивного аналізу, методу моделювання, узагальнення, згрупування та оптимізації різноманітної за своїм походженням інформації.

Науково-методичною основою дослідження є чинні законодавчо-правові та нормативно-методичні акти. Інформаційну базу дослідження становлять дані Review of Maritime Transport, показники міжнародних рейтингів, статистичних збірок та річної статистичної звітності Державної служби статистики України.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ

1.1. Загальна характеристика морських портів

Морська портова галузь безпосередньо пов'язана з розвитком світової та національної економіки, від її стану залежить ефективність логістики великих експортно-орієнтованих підприємств, її вдосконалення забезпечує не тільки зниження витрат по закупкам імпортованих товарів і збуту готової продукції, а й дозволяє збільшити доходи за рахунок розширення обсягів транзиту.

Як і кожне підприємство, порт має свої унікальні характеристики, серед яких можна виділити наступні [1]:

- порти забезпечують широкий спектр послуг, а не спеціалізуються на декількох продуктах, що відрізняє їх від підприємств комунальних послуг;
- різноманітна практика участі приватного капіталу - від оренди та експлуатації до приватизації;
- існує можливість внутрішньої конкуренції внаслідок присутності на території підприємств, що надають як схожі послуги, так і взаємодоповнюючі;
- доступно дроблення основної послуги (переробка вантажів) на елементи, які можуть виконувати різні учасники портової діяльності;
- згодом, вартість землі, на якій розташований порт, а також його активи істотно зростає, що робить порт привабливим для інвестицій об'єктом;
- необхідність масштабних капітальних інвестицій є природним бар'єром для входу в галузь;

- більшість витрат порту - постійні, що дозволяє швидко нарощувати ефективність роботи при сприятливій кон'юнктурі і дає додаткове фінансове навантаження при несприятливій;
- порт формує ефект масштабу, доступний як постачальникам послуг, так і їх споживачам;
- рентабельність діяльності порту зазвичай зростає зі збільшенням його розмірів і активності.

Щоб якісно надавати послуги, сучасний порт повинен бути не тільки сполучною ланкою між вантажовідправником і вантажоодержувачем, а й виступати центром зберігання, перевалки, зміни вантажу, місцем його доопрацювання. З метою підвищення комерційної ефективності, порти стають центрами індивідуального обслуговування, комерційних і технічних послуг, базою матеріально-технічного забезпечення торгівлі та промислового розвитку припортовий території, екологічним центром [2].

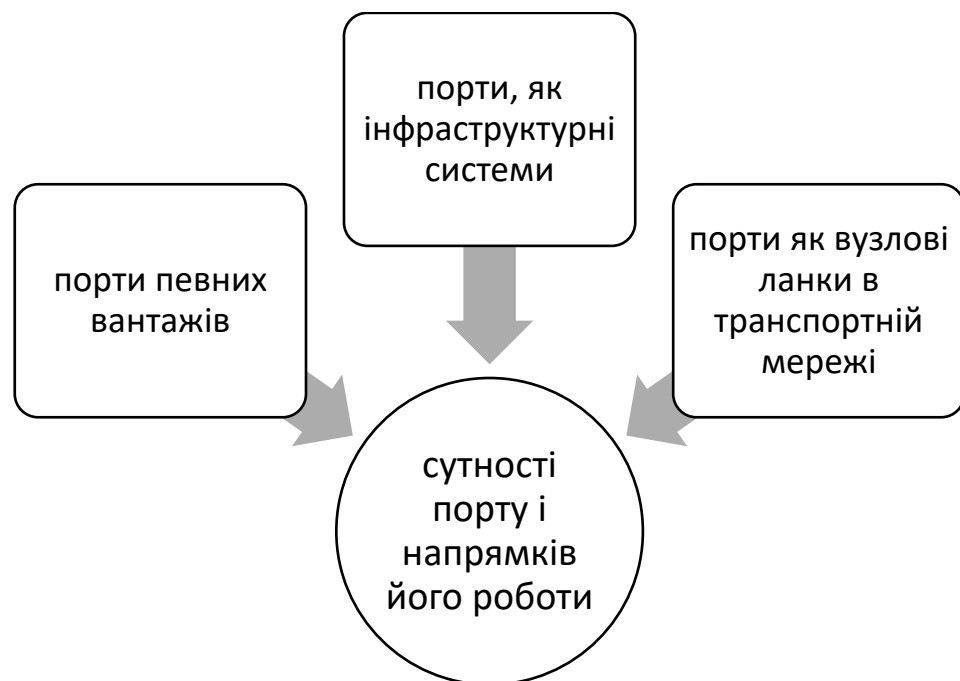


Рис. 1.1. Три підходи до визначення сутності порту і напрямків його роботи

Джерело: [3]

В той же час, порт можна розглядати не тільки як підприємство, яке виконує певні функції, але і в контексті соціальних і економічних наслідків його діяльності. Таку точку зору вибрав П. Холл, який в своєму дослідженні виділив три підходи до визначення сутності порту і напрямків його роботи проілюстрованих на рис. 1.1. [3]:

1. Порти певних вантажів, ключова роль яких - отримання доходів від основної діяльності, створення робочих місць в регіоні, участь в формуванні бюджету. Ефективність існування такого порту визначається наступними характеристиками: об'єм перероблених вантажів, їх вид, режим морського перевезення, напрямки і призначення вантажу, ступінь взаємозамінності перевезення, кінцеве використання вантажів.

За ступенем охоплення різних видів вантажів порти можна розділити на три групи (рис. 1.2):

- хаби - найбільші представники галузі, рівномірно обробляють всі види вантажів, що мають широкий спектр обладнання, транспортну інфраструктуру, зв'язок з більш дрібними внутрішніми портами, сприятливе зовнішнє оточення, тісні зв'язки з усіма працюючими в порту компаніями;
- диверсифіковані - порти середніх розмірів, однаково успішно працюють з усіма видами вантажів;
- нішеві - підприємства, особливо активно розвивають обробку певного вантажу або групи вантажів, вироблених або споживаних на прилеглих територіях. Концентрацію порту на певному виді вантажу можна встановити за допомогою коефіцієнта спеціалізації, а рівень спеціалізації визначається в залежності від значення коефіцієнта: менше 0,2 - низький; 0,2 - 0,4 - високий, 0,4 - 0,6 - високий, більше 0,6 - дуже високий [4].

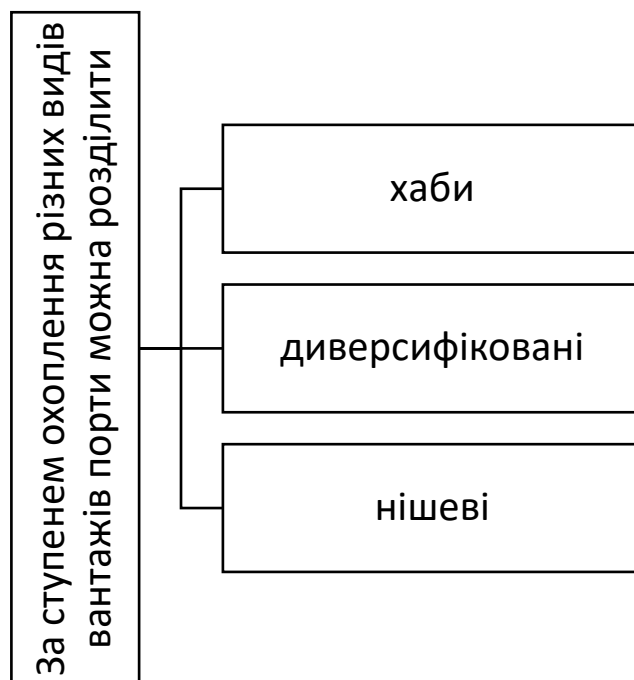


Рис. 1.2. Класифікація портів за ступенем охоплення різних видів вантажів

Джерело: [4]

2. Порти, як інфраструктурні системи, основним завданням своєї роботи вважають підвищення якості послуг, що надаються, оптимізацію технологій виконання вантажно-розвантажувальних робіт, максимізацію доходів. Основна увага приділяється якості і кількості інфраструктури (глибина, довжина причалів, склади, термінали, крани). Зв'язок між рівнем вантажообігу і інфраструктурою порту очевидний - підприємства, що інвестують кошти в днопоглиблювальні роботи, модернізацію причалів, придбання вантажно-розвантажувальних обладнання, розширення складських площ, можуть залучати додаткові вантажі і більше послуг надавати своїм клієнтам, збільшуючи доходи порту.

3. Порти як вузлові ланки в транспортній мережі. В цьому випадку акцент робиться на тому, що порти - центральні ланки в торгівлі, через які можна пов'язати регіони в міжнародну торговельну систему.

Незважаючи на те, що порти є масштабними і, здавалося б, важко змінюваними структурами, можна спостерігати їх постійне вдосконалення - модернізується інфраструктура, підвищуються стандарти надання послуг, йде

пошук найбільш ефективних організаційних моделей. Цей процес UNCTAD ще в 1992 році запропонував організувати як еволюцію «поколінь» портів [7].

В залежності від різноманітності, ступеня технологічності інфраструктури, спеціалізації та пропускної здатності в 1992 році виділили три, а в 1999 році і четверте покоління розвитку порту [8]:

- порти першого покоління - це організації, потужності яких, стратегія і діяльність зосереджені на наданні основних послуг - обробка вантажів і суден, безпеці.

- порти другого покоління аналізують тенденції світового ринку і спеціалізуються на створенні або розширенні терміналів з особливих видів вантажів, використовуючи при цьому нові методи і прийоми управління, засновані на плануванні та маркетингу. Порт стає і вантажопереробним, і сервісним центром.

- робота портів третього покоління спрямована не тільки на обробку вантажів і надання супутніх послуг. Їх завдання - розширюючи спектр послуг, створити ефективну платформу для повноцінної логістики. Такі підприємства зміцнюють зв'язки з містом і користувачами послуг, використовують комплексну систему збору та аналізу інформації, намагаються налагоджувати партнерські взаємини з усіма компаніями, що працюють в порту. Типовою діяльністю портів третього покоління можна назвати традиційні портові послуги, промислово-екологічні послуги, адміністративно-комерційні, організаційні, створення інформаційної структури, додаткової вартості вантажу, інтеграція з працюючими на території компаніями, спрощення митних і прикордонних процедур [9].

- порти четвертого покоління - це не одна структура, а комплекс (мережа) фізично не пов'язаних між собою портів, об'єднаних загальним управлінням або співпрацею з оператором. З іншого боку, такі порти характеризуються розширенням зв'язків з іншими видами транспорту, диверсифікацією, інтернаціоналізацією і автоматизацією діяльності; вони оптимально інтегровані в логістичні ланцюжки і світові ланцюги поставок. Як

показує досвід, до четвертого покоління еволюціонують порти, які спеціалізуються на контейнерних та Ро-Ро перевезеннях.

Існує багато критиків такої класифікації, які відзначають, що не кожен порт повинен прагнути перейти в третє чи четверте покоління, не кожному це доступно в силу об'єктивних умов. До того ж, рідко можна знайти порт, який буде чітко підходити під цю класифікацію: зазвичай елементи попередніх поколінь присутні в більш пізніх, і навпаки.

Якщо розглядати порти України з точки зору такої еволюції функцій, помітно, що вони знаходяться на другій стадії розвитку. Це підтверджують і експерти, які стверджують, що національна портова галузь в основному застигла в розвитку на рівні 70-80-х рр. XX століття, хоча Одеський, Чорноморський, Южний, Миколаївський, Маріупольський морські торговельні порти мають в активі деякі характеристики третього і навіть четвертого покоління (Одеський МТП). Проте, в першу чергу, вони сконцентровані на підвищенні ефективності своєї діяльності за рахунок розширення вантажної бази, залучення нових операторів, оптимізації вантажно-розвантажувальних процесів, модернізації інфраструктури.

1.2. Роль морських торговельних портів в транспортній системі

Розвиток транспортної галузі є одним із пріоритетних напрямків державної політики в Україні. Інтегруюча роль транспорту як потужного чинника прискорення економічного і соціального розвитку регіонів, країн і світового господарства в цілому в даний час значно посилюється.

Функціонування транспорту на конкретній території тягне за собою тісний взаємозв'язок рівня і масштабів розвитку транспорту та інших елементів економіки.

Транспортний комплекс складається з: морського і річкового транспорту (водного); повітряного; залізничного; автомобільного; трубопровідного. І ще один вид транспорту, який використовується до сьогоднішніх днів в деяких віддалених районах, гужовий.

Під системою транспортного комплексу країни (транспортною підсистемою) розуміється вся сукупність організацій і підприємств різних видів транспорту, які здійснюють роботи з транспортування та обслуговування вантажопотоків, що проходять через країну (рис. 1.4).

Під основними укрупненими елементами системи транспортного комплексу в цій схемі розуміється комплекс організацій, установ і об'єктів різних видів транспорту загального користування:

- підприємства і організації, що використовують транспортні засоби в силу належного їм права власності, права оперативного управління та інше для надання послуг з транспортування вантажів і пасажирів;

- підприємства і організації, які обслуговують і забезпечують процес надання транспортних послуг: ремонтні і будівельні підприємства, транспортні брокери, експедиторські компанії, постачальницькі організації, туроператори, представництва авіакомпаній та ін.;

- транспортна мережа - сукупність всіх шляхів сполучення і пов'язаних з ними постійних пристроїв різних видів транспорту [2, 3, 4].

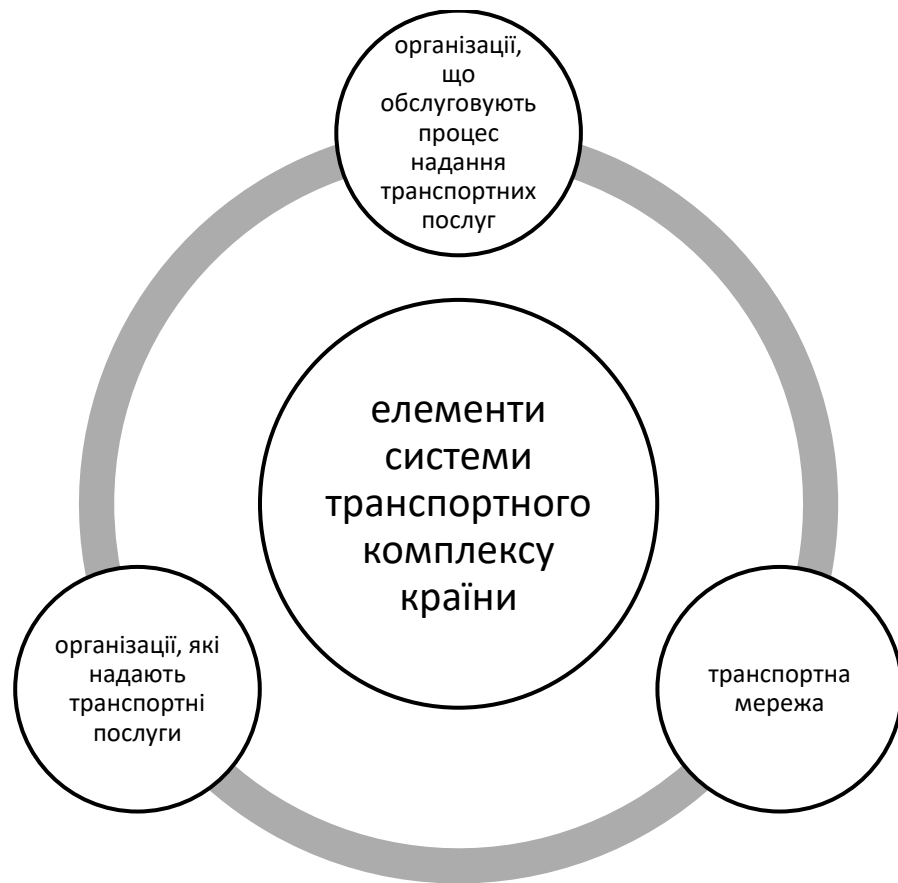


Рис. 1.4. Елементи системи транспортного комплексу країни

Джерело: [2]

Транспортний комплекс забезпечує реалізацію зовнішньополітичних і економічних інтересів (будь якої держави) [5, 6]. В цьому напрямку морські порти є найважливішими транспортно-розподільними вузлами в економічному просторі. Тому роль морських портів із збільшенням масштабів міжнародної торгівлі буде тільки зростати в структурі транспортного комплексу.

Портова діяльність завжди була стратегічним аспектом для економіки будь-якої морської держави. З безлічі діючих факторів різного рівня і масштабу, геополітичного, економічного, природно-кліматичних та іншого характеру, представляється доцільним виділити роль нових і все більш вагомих чинників фінансово-економічного, нормативно-законодавчого і

транспортно-логістичного спрямування, які впливають на портову інфраструктуру.

Наростаюча глобалізація економіки, майбутній розвиток всіх видів морегосподарської діяльності, зростання обсягу споживання ресурсів призводять до збільшення національного і міжнародного попиту на портові потужності і берегову інфраструктуру в інтересах різних відомств і не тільки транспортних. За оцінкою Міжнародної асоціації портів і гаваней (IAPH – International Association of Ports and Harbours) кризові явища в сфері морських перевезень закінчуються і на перший план виходять тенденції освоєння нових вантажопотоків, збільшення вантажообігу портів і їх конкурентоспроможності [4].

Високий рівень завантаження наземних транспортних комунікацій, які вже зараз не забезпечують в ряді випадків необхідний рівень пропускну здатності морських портів і якість комплексного логістичного сервісу. У перспективі ця ситуація буде посилюватися через дефіцит інфраструктурних ресурсів на прилеглих до портів територіях. Крім того, цей фактор може зіграти особливо стримуючу роль з урахуванням особливостей географічного положення національних портів через малі глибини, протяжних підхідних каналів та ін.

Не менш важливі і постійні зміни динаміки і структури вантажопотоків, пов'язані з рядом економічних чинників, а також з розширенням і ускладненням ринку транспортних послуг. Це призводить до інтеграції всіх складових елементів транспортного процесу, а з нею і розвитку транспортних (портових в тому числі) інфраструктур нового типу - товаротransпортних, товаро-складських, товаро-розподільчих і інших комплексів, які утворюють якісь транспортно-логістичні елементи і транспортно-логістичну систему в цілому. наприклад,

Нова транспортно-логістична парадигма, яка розглядає морський порт вже не як транспортний вузол, а як центр або основний елемент транспортно-логістичної розподільчої системи в складі транспортних (транзитних,

мультимодальних та інших) коридорів, призводить до реконструкції портової інфраструктури і появи нових понять і об'єктів: портів-хабів, портових кластерів, «сухих» портів, портів логістичних центрів. І вихід на цей шлях може стати дуже великою перевагою в розвитку сфери міжнародних транспортно-логістичних зв'язків.

Окремо цього слід назвати стримуючі фактори системного характеру, які перешкоджають розвитку портової діяльності і знижують її конкурентну здатність:

- відсутність ефективної взаємодії держави з приватним бізнесом в питаннях, що стосуються портової інфраструктури;

- відсутність єдиної системи операторських компаній, що координує роботу транспортних вузлів, що помітно знижує якість послуг морських портів;

- необхідність нарощування портових потужностей в пропорційній симетрії з провізними і пропускними здібностями автомобільних і залізничних підходів до портів;

- велика завантаженість логістичних маршрутів, які найбільш динамічна розвиваються;

- невідповідність світовій практиці режиму і процедур роботи прикордонних пунктів пропуску, митниці, відсутність загальноприйнятих за кордоном податкових і митних преференцій, в тому числі для створення портових особливих економічних зон.

Збільшенню вантажообігу портів заважають і інші складності.

І, нарешті, слід відзначити такий серйозний фактор державного впливу на всі аспекти діяльності та розвитку портової інфраструктури, як стан, кількісний і якісний склад національного транспортного флоту. Прямо пропорційна залежність флоту і портів, які не можуть розвиватися окремо.

Зростання глобалізації світової економіки і зовнішньоторговельних зв'язків (між державами) призводить до збільшення числа учасників

транспортно-логістичних процесів і в підсумку до зростання ролі і значення їх конкурентоспроможності.

Під конкурентною здатністю в даному контексті розуміється перш за все збільшення портових потужностей і обсягів перевалки вантажів, підвищення якості послуг, що надаються, зниження питомої вартості перевалки тонни вантажу і вартості суднозаходів в національних портах. Ще слід зазначити, що в спеціальних дослідженнях, наукових джерелах і загальносвітовій практиці до теперішнього часу не вироблено єдиних принципів, підходів і універсальної методики оцінки конкурентоспроможності морських портів [6]. Однак основою такої оцінки на транспорті є перехід точки прибутковості з процесів фізичного перевезення або вантажообігу в область транспортно-логістичних послуг.

Для цієї мети застосовуються різні системи критеріїв «привабливості» порту, використовуються не поодинокі показники деяких виробничо-трудових зусиль, а «збалансований» набір показників діяльності порту в різних площинах, що дозволяє контролювати фактори, що впливають на ці показники, а не просто відстежувати результати.

Система показників покликана, між тим, полегшити вантажовідправникам завдання «ціна-якість-час», оскільки одне, як правило, робиться на шкоду іншому. При оптимально обраному варіанті морський порт отримує можливість більш гнучко враховувати інтереси вантажовідправників, збільшувати пропонований вибір рішень і краще використовувати свої конкурентні переваги відповідно до чинних реалій на ринку транспортно-логістичних послуг.

Для морських портів в залежності від безлічі зовнішніх і внутрішніх факторів перелік показників конкурентоспроможності може бути різним. В якості приватного прикладу [7] таблиця 1.1. дає можливий перелік критеріїв привабливості, що реально впливає, на вантажовідправника при ухваленні рішення про вибір порту.

При вирішенні стратегічних завдань зазвичай приймаються задані показники (критерії) конкурентоспроможності.

Таблиця 1.1.

Критерії привабливості в оцінці морського порту

Перелік критеріїв	Важливість критерію (по спаданню)	Вага критерію в %
Кінцева точка доставки вантажу	1	90
Ефективність перевантажувальних потужностей	2	88
Можливість економії на операційних витратах	3	84
Частота роботи суден на лініях	4	80
Ефективність проходження формальностей	5	76
Місцезнаходження порту	6	74
Витрати на портові збори	7	70
Загальна кількість причалів і глибини	8	66
Різноманітність послуг	9	60
Зручність наземного транспортування	10	58
Площа сортувальних станцій	11	54
Капітальні вкладення в термінали і спеціальні комплекси	12	52
Якість послуг	13	50
Можливість координації спільної роботи суден	14	48
Наявність пілг порту відправлення	15	42

Джерело: [7]

Морські національні порти сьогодні відчують потужний конкурентний тиск з боку морських портів суміжних держав, особливо тих, через території яких проходять транспортні інтермодальні коридори.

Однак найбільш істотним недоліком національних портів є слабка логістична інфраструктура залізничних і автомобільних під'їздів до них, відставання в нарощуванні пропускної здатності наземних транспортних комунікацій від пропускної здатності портів.

Зниження конкурентоспроможності відбувається також через прогалини в законодавчій базі. Більшість українських портів розташовуються в межах міста, і тому обмежені або позбавлені перспектив подальшого розвитку.

До цього можна додати відсутність продуманої, науково обґрунтованої, пристосованої до ринку портових послуг тарифної політики, що забезпечують не високу (і не конкурентну) плату, а високе збирання плат і зборів за широкий комплекс послуг. Структура портових зборів як істотний фактор конкурентоспроможності в фінансовій сфері покликана відображати стан ринку портових послуг, бути гнучкою, щоб враховувати місцеві умови. Судноплавні компанії, що оплачують портові збори, повинні мати можливість перегляду неправомірних дій, що в підсумку дозволяє переключити вантажопотоки з сусідніх портів, в тому числі суміжних держав, на національні конкурентоспроможні порти.

Розвиток транспортної системи країни, в тому числі її опорних точок - морських портів, завжди буде необхідною умовою реалізації моделі економічного зростання України.

1.3. Організація управління діяльністю морських портів

Сучасний порт розглядається як інтегрована система складних видів діяльності, включаючи і виробництво, і логістику, з метою зміцнення

трансконтинентальних вантажопотоків в світовій торгівлі. Тобто, з одного боку, порти зосереджені на як можна більшої ефективності вантажно-розвантажувальних робіт, а з іншого - необхідні функції порту стають більш складними і різноманітними (таблиця 1.2).

Таблиця 1.2.

Послуги, що надаються сучасним портом

Сфера обслуговування	Діяльність, яка спрямована на виконання послуг
Вантажні перевезення	Стивідорна діяльність, експлуатація обладнання, транзитне зберігання, отримання та доставка, вантажоперевезення автотранспортом, збірка і обробка, зберігання і складування, передача на наземний транспорт
Обслуговування суден	Навігаційна допомога, лоцманська проводка, буксирування, швартування, бункерування, утилізація, вивезення сміття, якірна стоянка, буї, ремонт суден
Інфраструктура	Гідрографічні дослідження, днопоглиблювальні роботи, ремонт і технічне обслуговування, технічне проектування, будівництво в порту, закупівля обладнання
Маркетинг	Маркетингові дослідження
Управління	Ведення бухобліку, обробка та аналіз даних, кадрова політика
Безпека	Забезпечення правопорядку, пожежні та рятувальні роботи, боротьба з виконанням стандартів і правил безпеки

Джерело: [4]

До того ж, як і кожне підприємство, порт має свої унікальні характеристики, які накладають відбиток на структуру управління, капіталу, конкурентне становище, оптимальні напрямки реформування. До таких особливостей можна віднести наступне [6]:

- порти забезпечують широкий спектр послуг, а не спеціалізуються на декількох продуктах, що відрізняє їх від підприємств комунальних послуг;
- що склалася різноманітна практика участі приватного капіталу - від оренди і експлуатації до приватизації;
- існує можливість внутрішньої конкуренції внаслідок присутності на території підприємств, що надають як схожі послуги, так і взаємодоповнюючі;
- доступно дроблення основної послуги (переробка вантажів) на елементи, які можуть виконувати різні учасники портової діяльності;
- згодом вартість землі, на якій розташований порт, а також його активів істотно зростає, що робить порт об'єктом, привабливим для інвестицій;
- з іншого боку, необхідність масштабних капітальних інвестицій є природним бар'єром для входу в галузь;
- більшість витрат порту - постійні, що дозволяє швидко нарощувати ефективність роботи при сприятливій кон'юктурі і дає додаткове фінансове навантаження при несприятливій;
- порт формує ефект масштабу, доступний як постачальникам послуг, так і їх споживачам;
- рентабельність діяльності порту зазвичай зростає із збільшенням його розмірів і активності.

Таким чином, слід зазначити, що порти, незалежно від підходів до визначення їх сутності, функцій, цілей роботи і ролей, - це стратегічно важливі для територій підприємства. Тому доцільно розглянути формальні і неформальні структури і моделі управління ними, повноваження і сферу діяльності портової влади, схему внутрішньо-організаційних взаємин і зв'язку

з урядовими органами, так як саме ці фактори можуть зробити істотний вплив на ефективність роботи портів, розвиток їх інфраструктури і результативність для навколишніх територій [7, 8].

Залежно від масштабів ринку, який обслуговують порти, виділяють:

- локальні порти – надають можливість виходу на загальнодержавний ринок продукції, виробленої в малорозвинених районах країни;

- регіональні порти - є елементом інфраструктури промислово розвинених регіонів держави і забезпечують доставку вантажів в і з локальних місцевих портів;

- національні порти - служать основним економічним центром і виступають важливою ланкою забезпечення міжнародної торгівлі;

- порти траншипменту – обслуговують міжнародні судноплавні лінії і служать проміжним пунктом у ланцюзі доставки вантажів.

У загальному вигляді порти - це інфраструктурні об'єкти, які можуть бути організовані самим різним способом. Безліч факторів впливає на організаційну структуру і моделі управління ними, в тому числі соціально-економічні характеристики держави, історичні умови розвитку, розташування, види оброблюваних вантажів.

З огляду на цей факт, не існує єдиної загальноприйнятої моделі для структури портової галузі, однак типовою буде ланцюжок створення вартості в морському портовому секторі (рис. 1.5).

Незважаючи на те що порти є масштабними і, здавалося б, важко змінюваними структурами, можна спостерігати їх постійне вдосконалення - модернізується інфраструктура, підвищуються стандарти надання послуг, йде пошук найбільш ефективних організаційних моделей.



Рис. 1.5. Процес формування вартості в морській портової галузі

Джерело: [9]

На відміну від UNCTAD фахівці Світового банку також вирішили визначити, як еволюціонує портова галузь, проте подивитися на цей процес з іншої точки зору [9]. Порти були розділені на чотири типи залежно від таких характеристик:

- форма власності суб'єктів, що надають портові послуги: державна, приватна або змішана;
- по територіальній орієнтації: місцеві, регіональні або світові;
- за типом власності: на інфраструктуру порту, включаючи землю;
- за можливостями і приналежності портової суперструктури порту або приватним суб'єктам;
- за ступенем регулювання систем управління портом;
- врахування громадських і приватних інтересів [13, 14].

Першим типом була названа модель сервісного, або обслуговуючого, порту (наприклад, Буенос-Айрес, Маніла, Бангкок, Дурбан, Майамі),

керованого національним урядом або муніципалітетом міста і знаходиться переважно в державній власності. Відповідно до моделі порт надає повний спектр послуг, необхідних для функціонування морської портової системи. Порту належать всі наявні активи, які він підтримує в належному стані і використовує на свій розсуд, виконуючи також і вантажно-розвантажувальні роботи. Діяльність підприємства, як правило, регулюється міністерством транспорту, а генеральний директор порту є держслужбовцем, призначається і підзвітний міністру.

Основною функцією порту є обробка вантажів. У деяких країнах, що розвиваються ці роботи виконують окремі державні компанії, діяльність котрих також регулюється галузевим міністерством. І для того щоб уникнути плутанини в звітності портових адміністрацій і стивідорних компаній, намагаються уникати поділів портових функцій між цими суб'єктами [15, 16].

Модель «порт - інструмент» (який реалізує напівдержавну модель управління) має на увазі, що портові адміністрації володіють, розвивають і підтримують інфраструктуру і суперструктуру порту. Співробітники порту експлуатують для виконання вантажно-розвантажувальних робіт устаткування, що належить порту. Обробка вантажів на борту судна, на причалах і набережних проводиться приватними фірмами, що працюють за контрактом з судовими агентами або отримали ліцензію в порту на інших засадах. У деяких портах приватні стивідори інвестують власні кошти в портальні крани та інше обладнання, що викликає конфлікти між владою та операторами терміналів, знижуючи ефективність роботи обох сторін. Дана модель управління породжує проблеми з поділом функціональних обов'язків.

У той час як порт володіє і розпоряджається вантажно-розвантажувальним обладнанням, судовласники зазвичай підписують договори на обробку вантажів з приватними компаніями, які не в змозі повністю контролювати робочий процес. Для запобігання конфліктів між стивідорними компаніями часто портова влада дозволяє використовувати власні фонди. Таким чином, відповідно до розуміння порту як інструменту

портові адміністрації надають можливості приватним стивідорам використовувати територію і обладнання порту. Така модель управління використовується як можливість випробувати механізми державно-приватного партнерства, перевірити ефективність співпраці портових адміністрацій і приватних компаній. Порт-інструмент дозволяє знизити інвестиційні ризики, знижує потребу в первинному капіталі для приватників, є способом прискорення портових реформ, однак вимагає серйозного аналізу, повноцінної правової бази та професіоналізму менеджерів порту [17].

Порт як орендодавець - це модель, якій притаманне широке використання приватного капіталу: порт виступає як власник території і інфраструктури, який здає її в оренду, а всі портові операції здійснюють приватні компанії (наприклад, порти Роттердам, Сінгапур, Нью-Йорк і Нью-Джерсі, Антверпен). Портові оператори створюють і підтримують в належному стані інфраструктуру, що належить порту, будують власні будівлі, склади, майстерні, також можуть придбати і встановити на причалах крани, конвеєрні ремені. Персонал, що виконує роботи по обробці вантажів, належить приватним операторам, хоча іноді до такої діяльності можуть залучатися і співробітники порту.

Повністю приватизовані порти - це явище нечисленне, і в основному такі підприємства мають місце в Великобританії та Нової Зеландії. Повна приватизація вважається крайньою і ризиковою формою реалізації портових реформ і означає повну відсутність участі держави в безпосередній реалізації політики управління портовою галуззю [10]. У таких портах навіть земля знаходиться в приватній власності, що породжує ризик її використання для непортової діяльності і спекуляцій, особливо коли порт знаходиться в великому місті. Основними причинами повної приватизації, які лягли і в основу політики роздержавлення в Великобританії, фахівці називають необхідність модернізації підприємств, розширення спектру джерел її фінансування, досягнення стабільності функціонування, більш швидкого реагування на потреби ринку. Тобто повна приватизація при вмілому її

проведенні, відповідної законодавчої бази, чіткому дотриманні правил і домовленостей може істотно підвищити ефективність роботи галузі.

Кожна з представлених моделей має свої переваги і недоліки, пов'язані з використання різних форм власності та механізмів управління портовою діяльністю (таблиця. 1.3) [9].

Таблиця 1.3.

Сильні і слабкі сторони основних моделей управління портом

Сервісний порт	Сильні сторони	за інфраструктуру і вантажно-розвантажувальні роботи відповідальний один орган - портова адміністрація.
	Слабкі сторони	обмежена роль приватного сектора; менша гнучкість у вирішенні кадрових проблем; відсутня внутрішня конкуренція; недолік фінансування і залежність від бюджетів; недотримання принципів маркетингу; недостатня увага до інновацій.
Порт інструмент	Сильні сторони	рішення про інвестування в інфраструктуру порту і обладнання приймається і реалізується держорганами, що дозволяє уникнути дублювання.
	Слабкі сторони	конфліктні ситуації між портовими адміністраціями та приватними операторами; невеликі перспективи розвитку операторів в великі компанії через відсутність права володіння інфраструктурою і обладнанням; ризик недофінансування; відсутність інновацій.

Порт орендодавець	Сильні сторони	приватний сектор виконує вантажно-розвантажувальні роботи і володіє відповідним обладнанням; оператори терміналів більш лояльні до портової влади і швидше інвестують кошти в інфраструктуру; у приватних компаній вище ефективність роботи.
	Слабкі сторони	ризик тиску на приватний сектор; ризик недооцінки корисного терміну експлуатації інфраструктури
Приватний порт	Сильні сторони	гнучкість в інвестуванні і портових операціях; відсутність прямого втручання уряду; можливість розширити спектр діяльності через зручне розташування території порту; зростання вартості підприємства.
	Слабкі сторони	можливе створення урядового регулюючого органу; уряд втрачає можливість реалізовувати довгострокові плани розвитку регіонів за участю портової галузі; при необхідності буде потрібно викуповувати землю у приватного власника; існує ризик спекуляцій.

Джерело: [9]

Таким чином, якщо взяти за основу класифікації портів модель управління, форму власності на землю, інфраструктуру і суперструктуру, портові функції, можна отримати такий узагальнений зріз повноважень і

відповідальності державного і приватного сектора, який представлений в таблиці 1.4. [9].

Таблиця 1.4.

Узагальнена модель типів портів за способом управління, формі власності і розподілу виконуваних функцій

Елементи системи порту	Модель порту			
	Сервісний порт	Порт інструмент	Порт орендодавець	Приватний порт
Активи				
Земля	ДС	ДС	ДС	ПС
Інфраструктура	ДС	ДС	ДС/ПС	ПС
Суперструктура	ДС	ДС/ПС	ПС	ПС
Діяльність порту				
Вантажні роботи	ДС	ПС	ПС	ПС
Обслуговування суден	ДС	ДС/ПС	ПС	ПС
Обслуговування акваторії	ДС	ДС	ДС/ПС	ПС
Маркетинг	ДС	ДС	ПС	ПС
Персонал	ДС	ПС	ПС	ПС
Безпека	ДС	ДС/ПС	ДС/ПС	ДС/ПС

ДС - державний сектор; ПС - приватний сектор.

Джерело: [9]

Але фактично більшість портів використовують гібридну модель, що складається з елементів двох-трьох типів портів. Така ситуація зазвичай спостерігається в світових і міжнародних портах, де складно організувати роботу, строго відповідає за своєю структурою і способом реалізації або

певним зразком. До того ж практика свідчить, що саме оптимальне поєднання позитивних рис і сильних сторін кожного типу порту дозволяє досягти особливих конкурентних переваг і підвищити ефективність його діяльності.

Підсумувавши вищевикладене, можна зробити наступний висновок: незалежно від того, до якого покоління належить порт, яку модель правління він використовує, до якого типу належить, на нього впливають тенденції розвитку світової торгівлі, реформи, що проводяться в портовій галузі в різних країнах, політика, що реалізується міжнародною спільнотою. Внаслідок цього виникає необхідність визначити, що таке порт в нових умовах світового ринкового середовища, яким він повинен бути, якщо дивитися на нього ззовні (для держави, місцевої влади, жителів міста) або з точки зору ефективності для внутрішніх користувачів (власників, адміністрації, орендарів, співробітників, судноплавних компаній та інших зацікавлених осіб). Маючи на увазі інтереси обох сторін, можна зробити висновок, що сучасний порт повинен бути соціально спрямованим, тобто поряд з економічними параметрами стратегії стійкого розвитку порт повинен бути екологічно безпечним, енергетично ефективним, оптимально інтегруватися в регіональне середовище, бути основою для зростання якості життя мешканців територій, активно брати участь в громадських ініціативах [18, 19].

Крім того, забезпечити довгострокове зростання може універсальність порту, ефективна взаємодія державного і приватного сектора, розвиток партнерства з іншими видами транспорту, оптимальна структура управління (фінансова свобода і оперативна самостійність адміністрацій), підвищення ролі персоналу, застосування сучасних інформаційних технологій, інновації.

РОЗДІЛ 2

ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В РИНКОВИХ УМОВАХ

2.1. Світові тенденції розвитку морських торговельних портів

Пандемія Коронавірусного захворювання (COVID-19) наочно продемонструвала глобальну взаємозалежність держав і послужила поштовхом до розвитку нових тенденцій, які змінюють вигляд морського транспорту. Сектор знаходиться на переломному етапі, стикаючись не тільки з безпосередніми проблемами, які визвала пандемія, але і з довготривалим факторами в діапазоні від зрушень в структурі виробничо-збутових систем і моделей глобалізації до змін стереотипів споживання і витрачання коштів, зростаючої уваги до питань оцінки ризиків та підвищення стійкості до потрясінь, а також в галузі сталого розвитку та низьковуглецевої економіки.

В умовах пандемії на перший план вийшло питання про значення морського транспорту як ключового сектора для здійснення безперебійних поставок життєва важливих продуктів і глобальної торгівлі в кризовий період, на етапі відновлення і після повернення до нормального життя. Багато організацій, в тому числі ЮНКТАД та інші міжнародні організації, опублікували рекомендації та роз'яснення, в яких підкреслюється необхідність забезпечення безперебійного функціонування даного сектора з захистом при цьому працівників портів та моряків від пандемії. Вони підкреслили, що судна повинні відповідати міжнародним вимогам, включаючи санітарні обмеження, а порти - залишатися відкритими для морських і змішаних перевезень.

Глобальна криза в сфері охорони здоров'я і економіки, спровокована пандемією COVID-19, в корені змінила ситуацію в області морського транспорту і торгівлі та серйозно позначилася на перспективах зростання. За даними ЮНКТАД у 2020 році обсяг міжнародних морських перевезень

скоротився на 4,1%. Як показано на рис.2.1., зростання морської торгівлі сповільнюється відповідно до уповільнення зростання світового ВВП. В умовах викликаних пандемією дезорганізації виробничо-збутових ланцюжків, скорочення попиту і невизначеності світової економічної ситуації глобальна економіка серйозно постраждала від подвійного шоку - і в області попиту, і в області пропозиції.

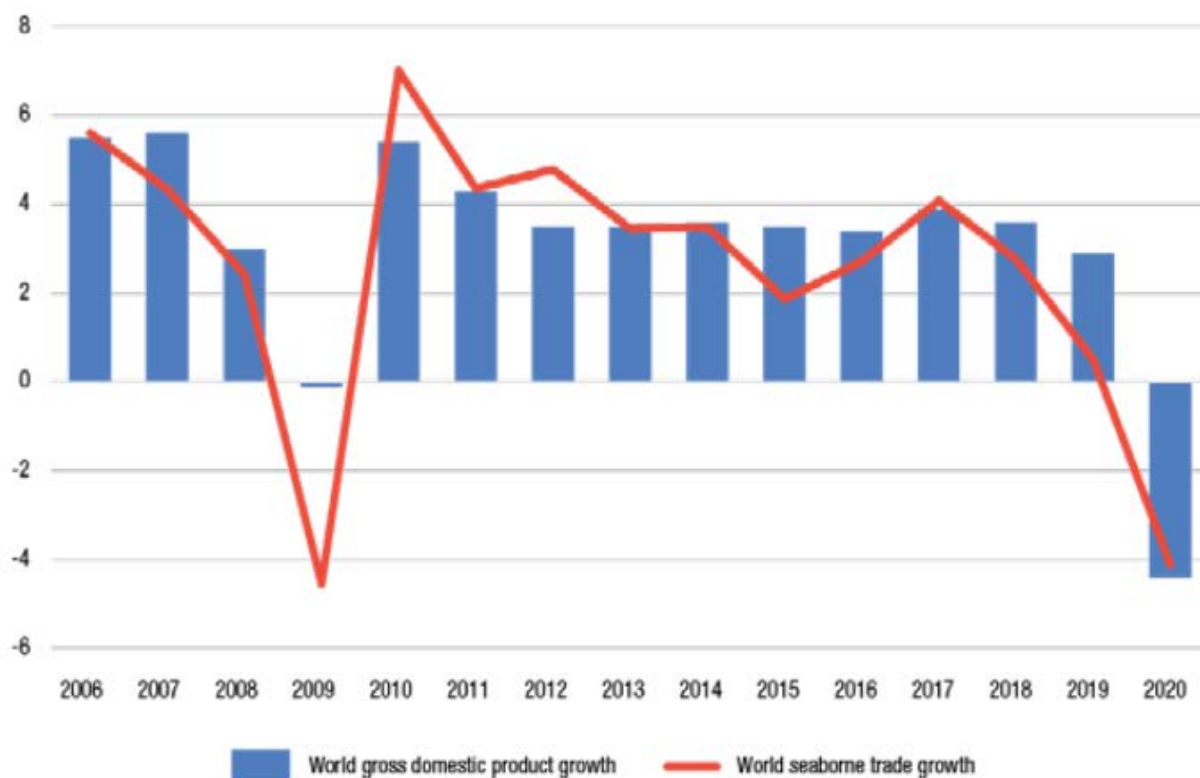


Рис. 2.1. Розвиток міжнародної морської торгівлі та світового виробництва, 2006–2020 рр., (щорічна зміна у відсотках)

Джерело: [20]

Ці тенденції розвивалися на тлі показників 2019 року, коли спостерігалось уповільнення динаміки міжнародних морських перевезень. Зростання світового обсягу виробництва і товарної торгівлі стримувалося хронічної напруженістю в торгових відносинах і значущою невизначеністю в політиці, так у 2019 обсяг перевезень зріс на 0,5% проти 2,8% в 2018 році, склавши 11,08 млрд тон. Паралельно з цим темпи зростання вантажообігу

контейнерних портів світу сповільнилися до 2% у порівнянні з 5,1% в 2018 році.

Фактори напруженості в торгівлі обумовили зміну сформованої картини перевезень, оскільки в результаті пошуку альтернативних ринків і постачальників відбулася переорієнтація вантажопотоків з Китаю на інші ринки, особливо в країнах Південно-Східної Азії. Сполучені Штати Америки збільшили свій товарний експорт в інші країни світу, що допомогло компенсувати скорочення їх експорту в Китай.

Виступаючи ключовими учасниками міжнародної торгівлі і найважливішими центрами логістичних мереж і глобальних виробничо-збутових ланцюжків, морські порти є двигуном процесів глобалізації виробництва, розширення доступу до ринків і ефективної інтеграції в глобальну економіку. Світові морські порти є основними інфраструктурними об'єктами, обслуговуючими судноплавство і торгівлю, і їх показники роботи багато в чому визначається розвитком світової економіки і торгівлі.

Оскільки більше 80% світової торгівлі товарами по фізичному обсягу проходить через порти всіх країн світу і майже дві третини вантажів завантажуються і вивантажуються в портах країн, що розвиваються, неможливо переоцінити стратегічне значення портів, які добре функціонують і ефективні для економічного зростання і розвитку. У світових портах здійснюється обробка суден і вантажів на різних етапах портових операцій, включаючи берегову зону, причал, складські площі і тилові райони порту. Тому підвищення ефективності роботи порту на різних етапах обробки вантажів і суден має вирішальне значення для загальної ефективності і забезпечення того, щоб вигоди, одержувані на одному сегменті логістичного ланцюжка морського транспорту, що не були зведені нанівець неефективністю, існуючої в інших ланках цього процесу.

Як зазначено на рис. 2.2, незважаючи на пандемію, заходи суден в порти збільшилися на 6,07 %, у зв'язку з тим, що порти ще більше покращили

загальну ефективність, так як середній час перебування судна в порту зменшився на 0,41% , від 0,970 до 0,966 днів.

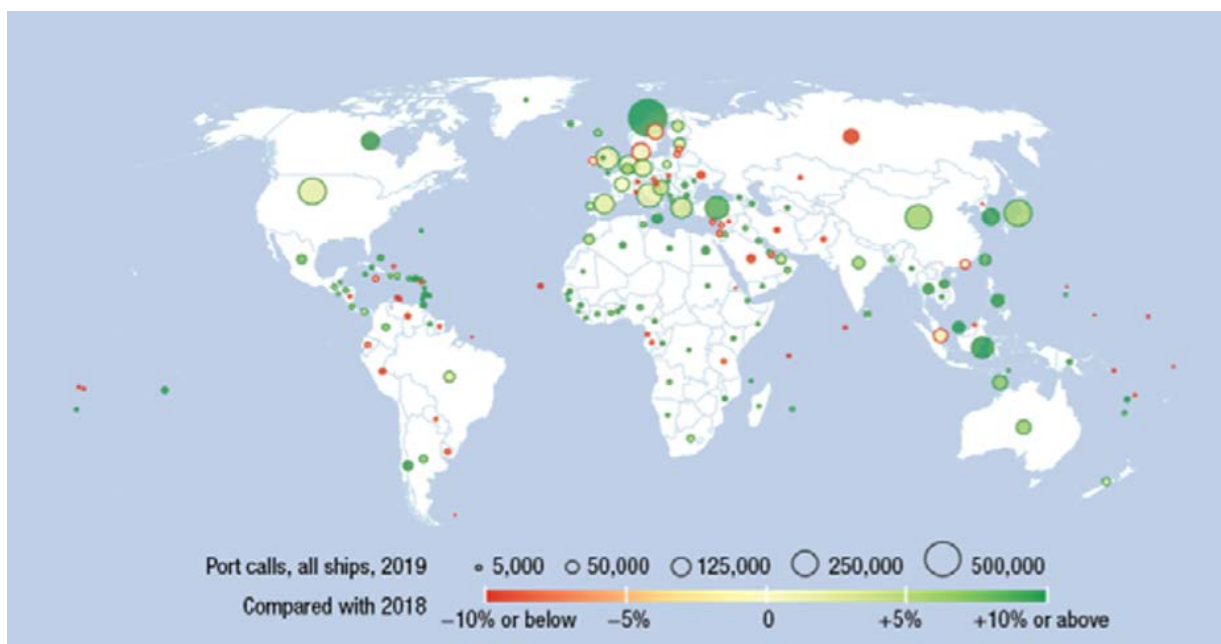


Рис. 2.2. Заходи в порти, всі типи суден, 2020 р.

Джерело: [20]

Діяльність морських портів є важливим фактором, що визначає складову логістичних витрат у виробництві товарів. Чим більше часу судно проводить в порту, тим менше часу воно має для перевезення вантажів морем. Більш тривалий час перебування в порту призведе або до підвищення швидкості на морі і, отже, до більших витрат палива і викиду вуглекислого газу або до потреби використання додаткових суден для підтримки вантажообігу. Це також призводить до збільшення часу транзиту та підвищення витрат на зберігання товарів. Жоден із цих результатів не бажаний для перевізників або вантажовідправників. Для портів теж швидший час обороту важливий, оскільки вони ефективно збільшують свою пропускну здатність та потужність. Тому оперативні оберти взаємно приносять користь.

Глобальна зміна кількості заходів суден в порти в першому та другому кварталах 2020 року порівняно з першим та другим кварталами 2019 року за типами суден зазначена на рис. 2.3.

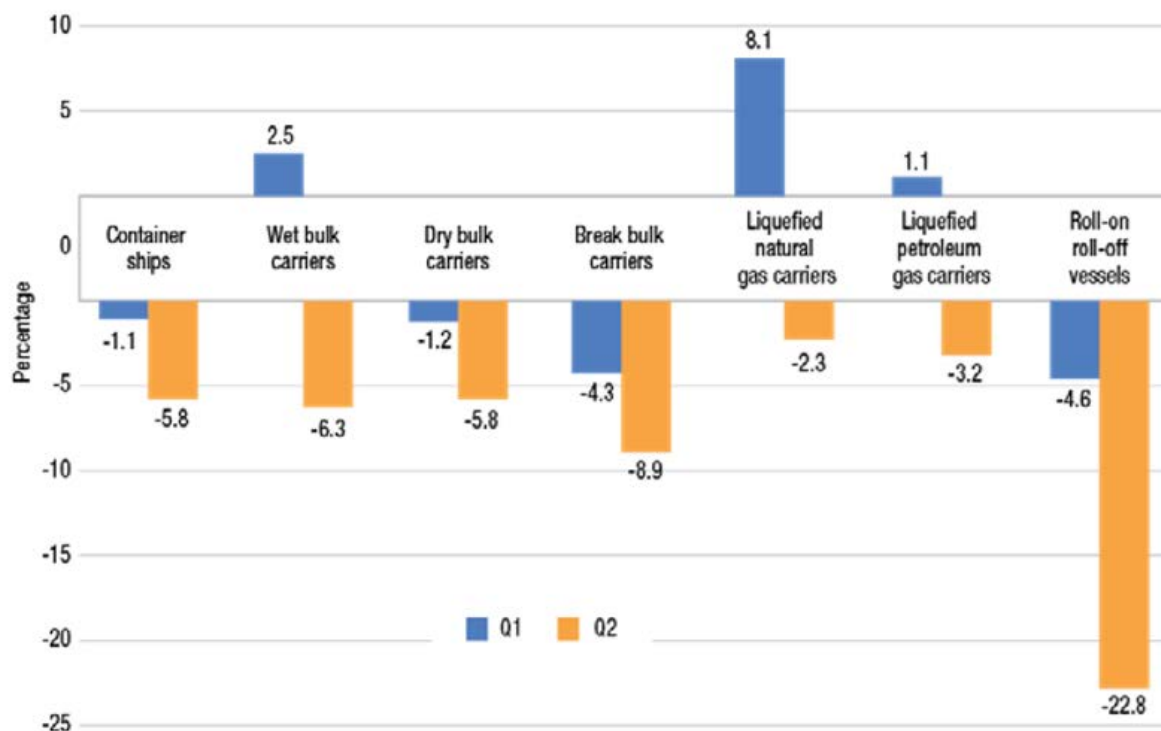


Рис. 2.3. Глобальна зміна кількості заходів суден в порти в першому та другому кварталах 2020 року порівняно з першим та другим кварталами 2019 року, вибрані типи суден

Джерело: [20]

Порти також стикаються з проблемами, обумовленими мінливою динамікою ринку лінійного судноплавства, необхідністю впровадження технологічних нововведень, пов'язаних з поширенням цифрових технологій, вимогами виконання широкого глобального порядку в галузі сталого розвитку та завданням підтримки конкурентоспроможності та задоволення потреб світової економіки і торгівлі [21, 22].

У 2020 році п'ять з 10 найкращих портів розташовані в Китаї (Шанхай, Нінбо, Гонконг, Циндао та Сямень), три знаходяться в інших країнах Азії (Малайзія, Республіка Кореї та Сінгапуру), а два - в Європі (Бельгія та Нідерланди). Індекс участі у лінійному судноплавстві майже всіх 10 найкращих портів значно зріс з 2006 р., крім Гонконгу та Китаю (зазначено на рис. 2.4).

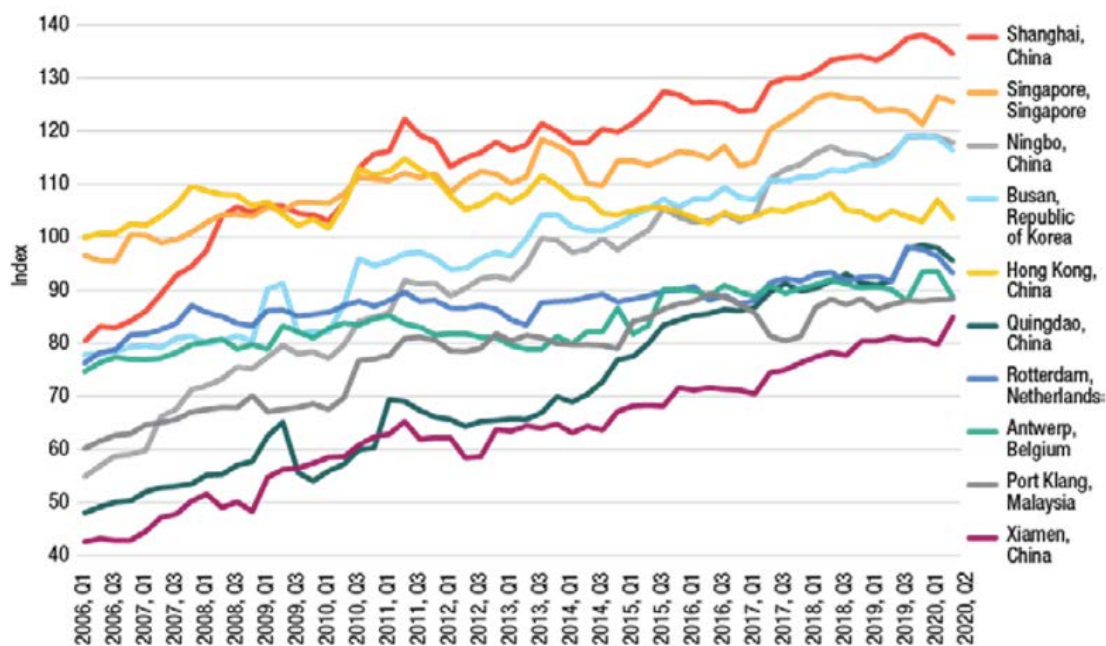


Рис. 2.4. Індекс участі у лінійному судноплаванні 10 найкращих портів,
перший квартал 2006 р. - другий квартал 2020 р

Джерело: [20]

Індекс участі порту у лінійному судноплаванні генерується для всіх контейнерних портів світу, які регулярно отримують послуги з перевезення контейнерів. У другому кварталі 2020 року, послуги з перевезення контейнерів у 939 портах по всьому світу, збільшилися на 12,6 % порівняно з 2006 роком, але це на 3,6 % менше порівняно з першим кварталом 2019 року, коли відбувся глобальний пік у галузі лінійних перевезень. Найбільший спад відбувся протягом перших 6 місяців 2020 року у відповідь на пандемію COVID-19.

На рис. 2.5 зображено індекс зв'язку лінійного судноплавання провідних регіональних портів. Кілька регіональних лідерів відчували стрибок індексу у другому кварталі 2020 року, оскільки їм вдалося залучити додаткові послуги за допомогою більших суден.

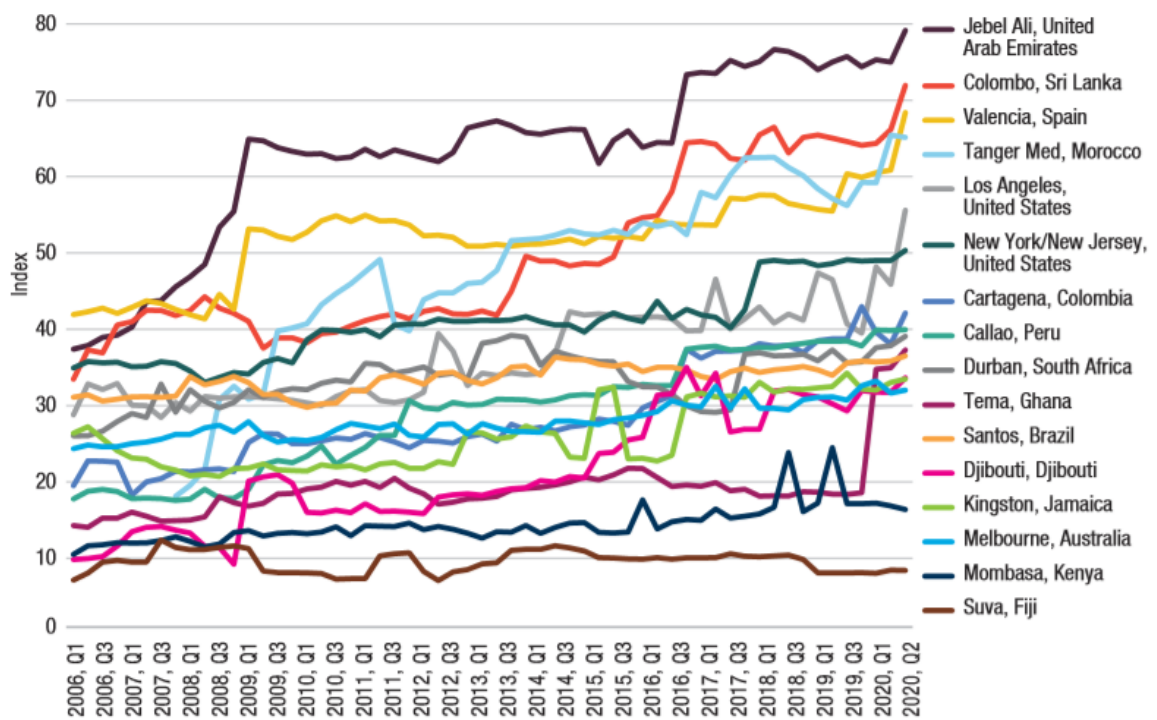


Рис. 2.5. Індекс зв'язку лінійного судноплавства провідних регіональних портів, перший квартал 2006 р. - другий квартал 2020 р

Джерело: [20]

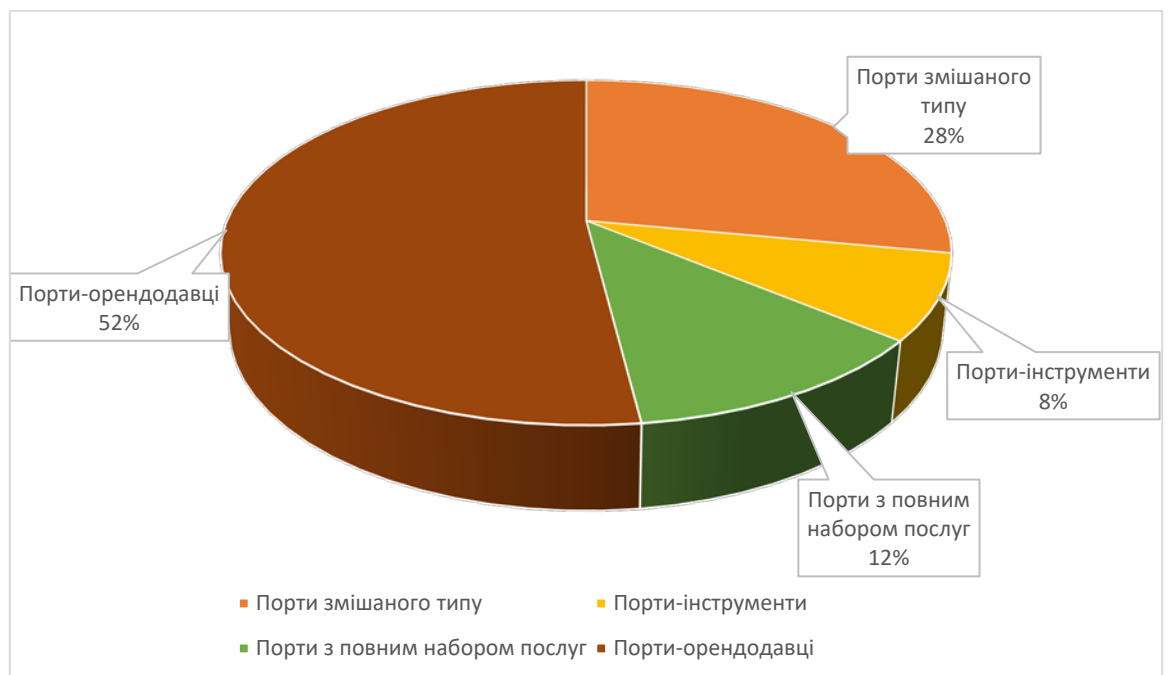
Вантажообіг портів є широко використовуваним показником, що дозволяє судити про функціонування портів і їх здатності залучати вантажі і судна.

Оскільки вантажопотоки в значній мірі визначаються змінами в попиті, обсяг вантажообігу портів дає уявлення про стан світової економіки і потенційних потребах в розвитку транспортної інфраструктури та інвестиціях. Тому обсяг вантажообігу портів, включаючи всі види вантажів, може служити одним з ключових економічних показників.

Світова торгівля, ланцюжки поставок, виробничі процеси і економічна інтеграція країн багато в чому залежать від ефективності портових систем та відповідного логістичного забезпечення. Тому все більшого значення набуває аналіз і оцінка експлуатаційних, фінансових, економічних, соціальних і екологічних показників роботи портів.

У 2013 році в рамках Програми ЮНКТАД з питань управління портами, що є частиною рамкової програми «Трейнфортрейд», була розроблена методика оцінки ефективності роботи портів. Ця робота завершилась прийняттям 26 показників в 6 областях: фінанси, людські ресурси, гендерні аспекти, суднові операції, вантажні операції і екологічні аспекти [23].

Головна мета полягала в тому, щоб надати членам мережі портів, охоплених програмою, корисний інструмент, за допомогою якого можна було б оцінювати ефективність роботи портів і проводити порівняльний аналіз між портами і регіонами. Серед портів, які беруть участь в програмі і щодо яких проводиться оцінка ефективності їх роботи, є порти-орендодавці, порти з повним набором послуг, порти-інструменти і порти змішаного типу, їх частках (у відсотках) у програмі зазначена на рис. 2.6.



2.6. Моделі портів, що входять в мережу портів програми з питань управління портами, 2020 рік (частка у відсотках)

Джерело: [23]

Прийнята в рамках програми система оцінки ефективності роботи портів в значній мірі ґрунтується на збалансованій методології, яка враховує різні параметри роботи. В таблиці 2.1. представлені 26 показників продуктивності портів згруповані за групами, які застосовуються для оцінки ефективності роботи портів.

Таблиця 2.1.

Показники продуктивності портів			
Група		Індикатор	Середнє у відсотках
			2016-2020
Фінанси	1	EBITDA / дохід (операційна маржа)	35,80
	2	Суднові збори / дохід	16,40
	3	Вантажні збори / дохід	37,00
	4	Оренда / дохід	9,40
	5	Праця / дохід	22,20
	6	Комісії / дохід	12,40
Людські ресурси	7	Тон на одного працівника	52 034
	8	Дохід на одного працівника	\$233 564
	9	EBITDA на одного працівника	\$117 776
	10	Вартість праці на одного працівника	\$36 633
	11	Вартість навчання / заробітна плата	1,40
Гендерні аспекти	12	Рівень участі жінок (глобальний)	16,80
	12.1	Рівень участі жінок (менеджмент)	34,30
	12.2	Коефіцієнт участі жінки (операції)	12,10
	12.3	Коефіцієнт участі жінки (обробка вантажу)	5,10
	12.4	Рівень участі жінок (інші працівники)	30,60
	12.5	Рівень участі жінок (управління + операції)	21,90
Суднові операції	13	Середній час очікування (години)	15
	14	Середній валовий тоннаж на судно	17315
	15.1	Середній рівень прибуття нафтового танкера	10,90
	15.2	Середній об'єм прибуття перевізника	10,70
	15.3	Середній рівень прибуття контейнерного судна	32,70
	15.4	Середній прибуток на круїзному судні	1,60
	15.5	Загальний середній прибуток вантажного судна	22,40
	15.6	Інші середні судно-заходи	20,20

Вантажні операції	16	Середній тоннаж за захід (усі)	6918
	17	Тон за робочу годину	416
	18	TEU за годину судна на причалі	24
	19	Час перебування TEU в порту (дні)	6
	20	Тон на годину, рідкий об'єм	436
	21	Тон з гектара (усі)	140 220
	22	Тон на метр причалу (все)	4 077
	23	Всього пасажирів на поромках	1058762
	24	Всього пасажирів на круїзних суднах	78 914
Екологічні аспекти	25	Інвестиції в екологічні проекти / загальний CAPEX	1,30
	26	Екологічні витрати / доходи	0,40%

Джерело: [24]

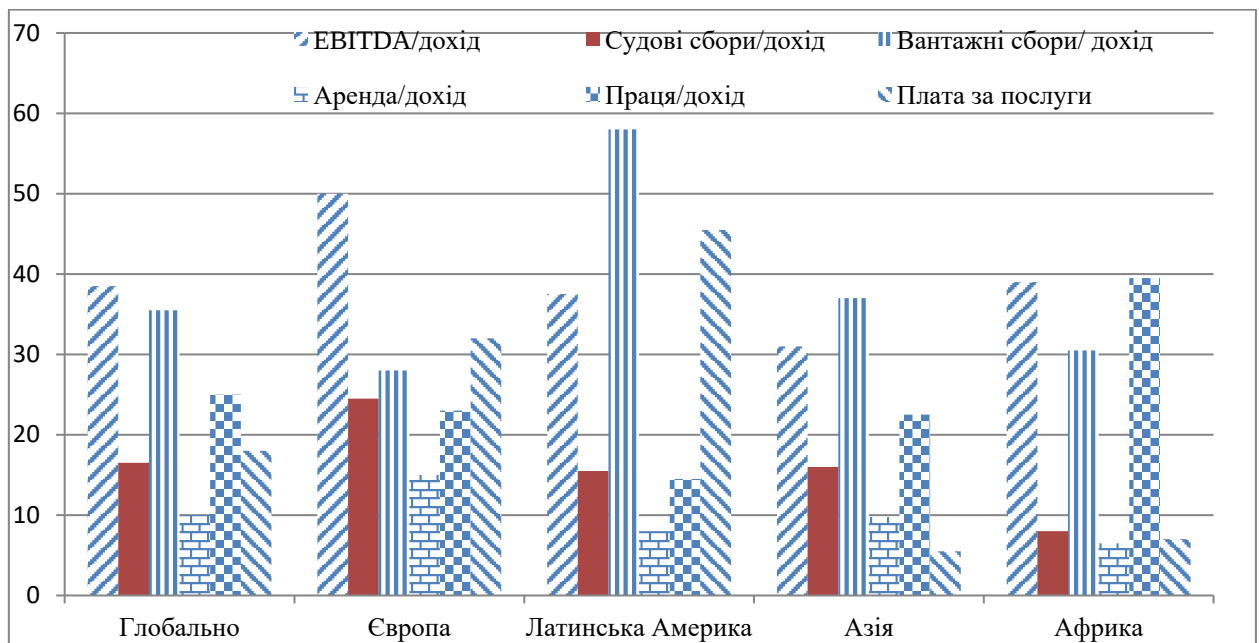


Рис. 2.7. Індикатори прибутковості портів за регіонами за 2016-2020

рр. доля %

Джерело: [24]

При порівнянні продуктивності портів слід звернути увагу на те, що порти важко порівняти, за багатьма змінними контексту. Рівень прибутку може значно відрізнятись між портами, залежно від режиму обліку, структури винагороди капіталу та визначення прибутку, що використовується в

показнику. На рис. 2.7 представлено показники продуктивності портів за регіонами.

Як основні учасники міжнародної торгівлі та логістики, центральні вузли у світових ланцюгах поставок, морські порти продовжують підтримувати глобалізовані процеси захисту, доступ до ринку та ефективну інтеграцію у світову економіку. Світові морські порти є основними інфраструктурними надбаннями, які обслуговують судноплавство та торгівлю, і їх ефективність значною мірою визначає розвиток світової економіки та торгівлі.

2.2. Сучасний стан морських портів України

Україна володіє найпотужнішим портовим потенціалом серед всіх країн Чорного моря. На узбережжі Чорного та Азовського морів знаходиться 18 морських торгових портів і 12 портпунктів.



Рис. 2.8. Географічне положення портів України

Джерело: [25]

Причальний фронт і територію портів обслуговують близько 600 порталних кранів, тисячі навантажувачів різних типів і інших одиниць портової техніки. Порти мають більше 330 тис. м² критих складів і більше 2,5 млн. м² відкритих складських площ.

Найбільш значними з морських торговельних портів України є розташовані неподалік один від одного Одеський, Чорноморський і Южний порти. На їх частку припадає приблизно 60% усього вантажообігу українських морських торговельних портів. Ці порти мають найкращі морські підходи, осадка прийнятих суден до 14,5 м., в той час як інші в стані приймати судна зі значно меншою осадкою.

У гирлової частини найбільших українських річок Дніпра і Південного Бугу розташована інша група морських торговельних портів - Миколаївський, Херсонський, Октябрськ, що працюють як з навалювальними, так і з генеральними вантажами.

На північному узбережжі Азовського моря розташовані Бердянський і Маріупольський морські торговельні порти, для яких характерна близькість до найбільш промислово розвинених районів України.

Україна має також три морських торговельних порти в низов'ях Дунаю - Ренійський, Ізмаїльський і Усть-Дунайський. Через ці порти проходять вантажопотоки в напрямку придунайських країн [26].

Динаміка перевантаження вантажів портами України по роках з 2016 по 2020 рік представлена на рис. 2.9.

За 12 місяців 2020 року оператори в морських портах України обробили 158,86 млн т вантажів, що на 1,14 млн т або на 0,7% менше, ніж в 2019 році.

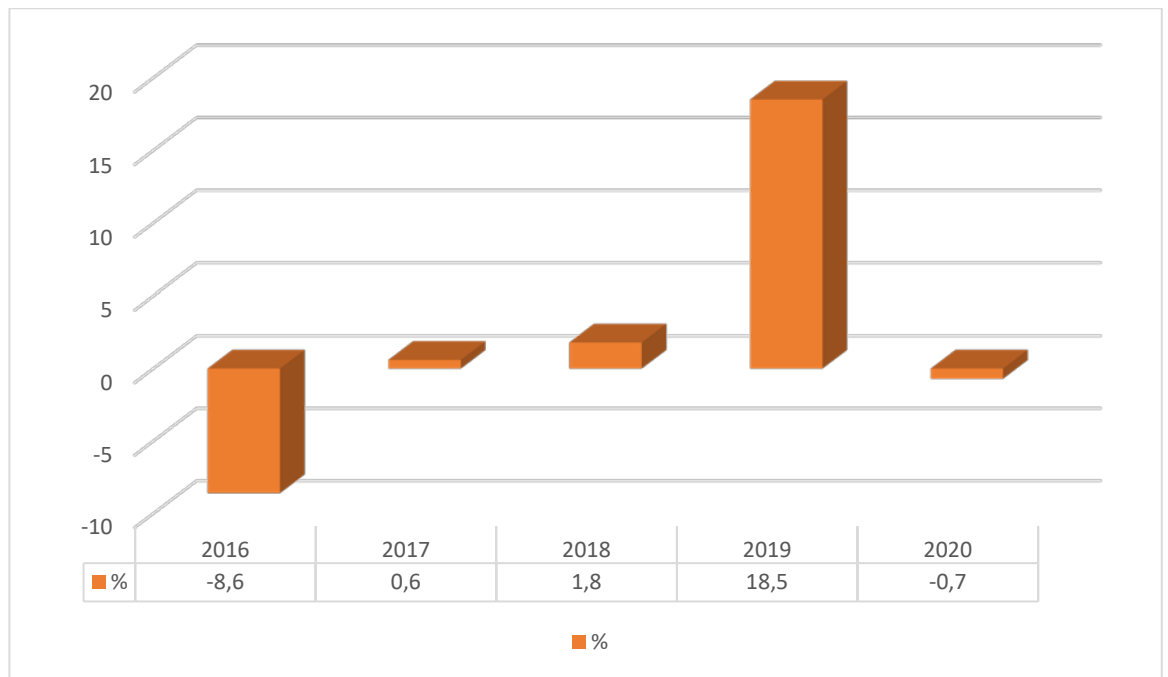


Рис. 2.9. Динаміка перевантаження вантажів портами України по роках, %

Джерело: [27]

Перевалка вантажів в портах України в розрізі експорту, імпорту та транзиту за 2020 рік представлена на рис. 2.10. Відзначається, що перевалка експортних вантажів зросла до 122,84 млн т (+ 1,5% р / р), каботажних - до 2,37 млн т (+ 10,7%). Імпортних вантажів було перевантажено 23,63 млн т, що на 8,6% менше, ніж роком раніше, транзитних - 10 млн т (-9,1% р / р).

У п'ятірку найбільших портів за вантажообігом традиційної входять - Южний, Миколаїв, Чорноморськ, Одеса і Маріуполь. В цілому їх вантажообіг становить 91,8% від усього обсягу, який перевалюється в портах. Порт Південний за підсумками року збільшив перевалку на 14,5% до 61,7 млн т, Маріупольський - на 8,4% до 7 млн т. Решта портів спрацювали з негативною динамікою. Так, Миколаївський порт скоротив показники на 9,9% до 30,1 млн т, Чорноморський - на 8,7% до 23,9 млн т, Одеський - на 7,8% до 23,4 млн т. Порівняльний аналіз портів-лідерів за обсягами перевалки вантажів в 2019 та 2020 році представлений на рис. 2.11.

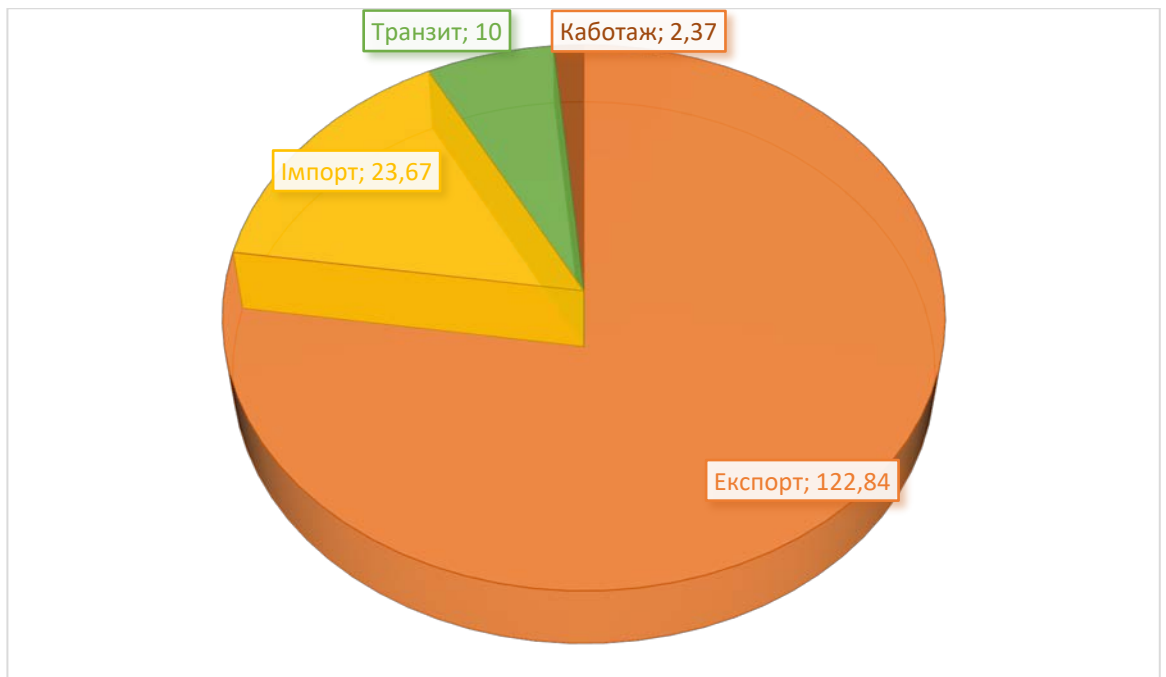


Рис. 2.10. Перевантаження вантажів в портах України в розрізі експорту, імпорту та транзиту за 2020 рік, тон

Джерело: [28]

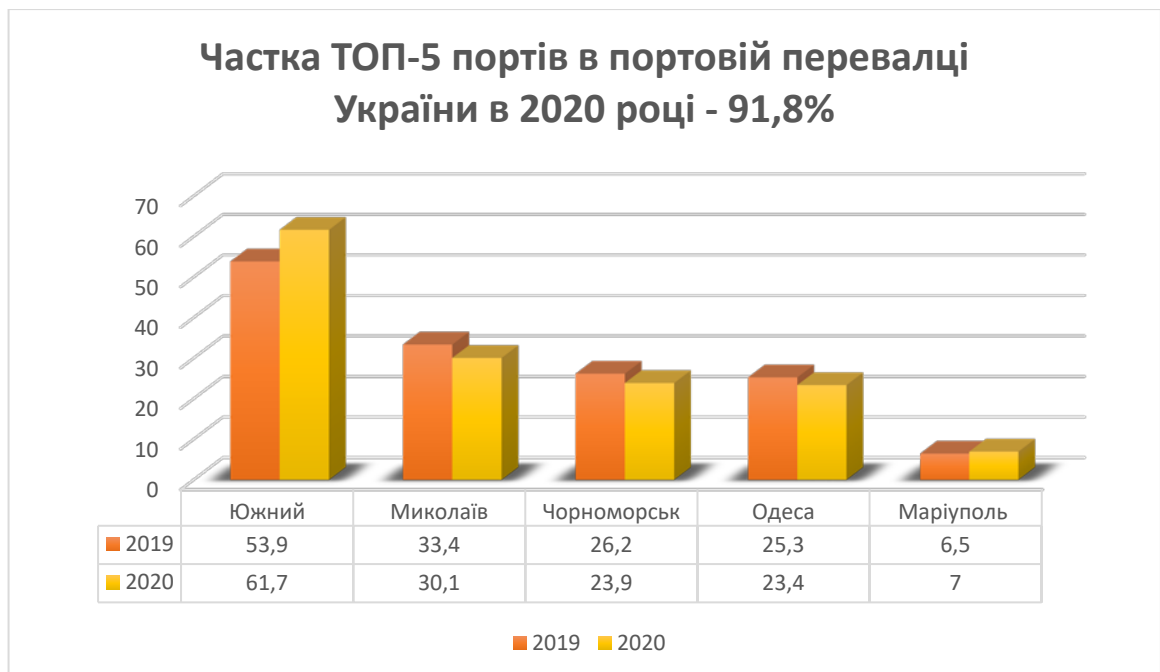


Рис. 2.11. Лідери за обсягами перевантаження вантажів в 2020 та 2019 роках, МЛН. ТОН

Джерело: [28]

У топ-п'ятірку державних стивідорних компаній за підсумком року потрапили МТП Южний, Маріупольський МТП, МТП Чорноморськ, Ізмаїльський МТП і СК Ольвія. Дані приведені у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

Топ-5 державних стивідорних компаній

	Млн т	Динаміка р/р	Доля в перевантаженні
МТП Южний	18,80	24,0 %	11,8 %
Маріупольський МТП	6,21	7,6 %	3,9 %
МТП Чорноморськ	4,11	-39,2 %	2,6%
Ізмаїльський МТП	2,92	-27,7 %	1,8 %
СК Ольвія	1,69	5,2 %	1,1 %

Джерело: [29]

Серед приватних, лідерами стали - ТІС, "Трансбалктермінал", Ніка-Тера, Бруклін-Київ, Миколаївський глиноземний завод. Дані приведені у таблиці 2.3.

Таблиця 2.3

Топ-5 приватних стивідорних компаній

	Млн т	Динаміка р/р	Доля в перевантаженні
ТІС	32,5	4,8 %	20,4 %
"Трансбалктермінал"	7,8	51,8 %	4,9 %
Ніка-Тера	7,3	-15,4 %	4,6%
Бруклін-Київ	6,2	1,4 %	3,9 %
Миколаївський глиноземний завод	5,0	-1,6 %	3,1 %

Джерело: [29]

Приватні стивідори вже давно показали свою ефективність в порівнянні з державними. І показником тут є саме обсяг перевантаженого вантажу. Якщо в 2020 році п'ятірка найбільших державних стивідорних компаній перевантажила 33,6 млн т вантажів, то показники приватних компаній майже вдвічі більше - 58,8 млн т. Перше місце серед державних компаній займає МТП Южний, оборот якого в 2020 році склав 18,8 млн т, що на 24% більше, ніж в 2019 році. Зростання відбулося завдяки збільшенню експорту руди і чорних металів. Лідером серед приватних компаній залишається група терміналів ТІС, яка змогла обробити 32,5 млн т, що на 4,8% більше, ніж роком раніше. (за даними оперативної статистики АМПУ, за даними ТІС - 36,67 млн т і + 10,6%). Лідером зростання став Трансбалктермінал, який в 2020 році збільшив вантажообіг на 51,8% до 7,8 млн т.

Лідерами за обсягами перевалки залишилися зернові вантажі та руда. За підсумками 2020 року перевалка зернових вантажів склала 48 млн т, що на 6,61 млн т або на 12,1% нижче за показник 2019 року.

Руди було оброблено 44,22 млн т, що на 6,9 млн т (+ 18,5%) більше аналогічного показника 2019 року.

Перевалка чорних металів зросла на 8,6%, склавши 16,64 млн т, масла - на 6,7% (в обсязі 6,2 млн т), нафти - в 2,2 раз (2,15 млн т).

Вантажопереробка за видами вантажу у 2020 році та 2019 році зазначені на рис. 2.12.

Перевалка контейнерів досягла позначки 1,05 млн TEU і перевищила минулорічний показник на 4,1%.

Аналіз перевантаження зерна, який вже багато років поспіль є лідером за обсягом перевалки в українських портах представлений на рис. 2.13.

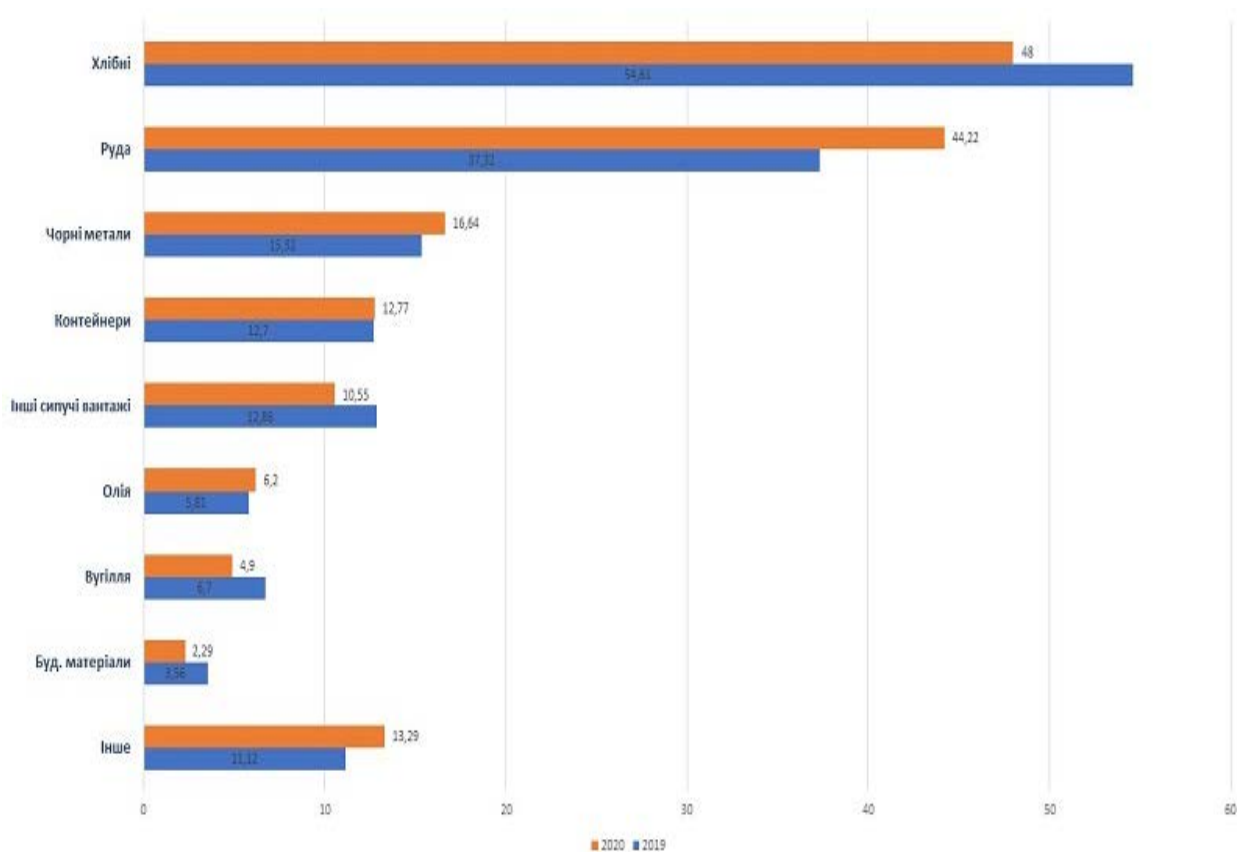


Рис. 2.12. Вантажопереробка за видами вантажу у 2020 році та 2019 році

Джерело: [30]



Рис. 2.13. Вантажопереробка зерна по роках, млн т

Джерело: [30]

Морська індустрія в Україні представлена розвиненою мережею морських, річкових і рибних портів, а також перевантажувальних терміналів, комплексів і причалів різних форм власності.

Одеський порт - один з найбільших портів Чорноморсько-Азовського басейну, розташований в північно-західній частині Чорного моря на перетині історично сформованих торгових шляхів Сходу і Заходу. Порт є лідером за обсягами перевалки вантажів серед портів України і найбільшим пасажирським портом на Чорному морі.

Загальне управління портом і контроль за судноплавством в акваторії Одеського порту здійснює Одеська філія Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (скорочені назви - адміністрація Одеського морського порту, ОФ ДП «АМПУ») [29].

Площа території: 205,72 гектар. Кількість причалів: 55. Довжина причальної лінії: більш 10200 м. Максимальні параметри прийнятих суден: довжина - до 330 м, ширина - до 40 м, осадка - до 13,0 м.

Технічні можливості порту дозволяють перевантажувати понад 25 млн. т сухих і 25 млн. т наливних вантажів на рік. Контейнерні термінали розраховані на перевантаження понад 900 000 TEU на рік. Пасажирський комплекс здатний обслужити до 4 млн. туристів в рік.

Приймаються до перевалки наступні види вантажів: нафта і нафтопродукти наливом, зріджений газ, тропічні і рослинні масла, технічні масла, контейнери всіх типів і розмірів, кольорові і чорні метали, руда, чавун, цукор-сирець навалом, зернові насипом, швидкопсувні вантажі в тарі, різні вантажі в мішках, ящиках, пакетах, біг-бегах і укрупнені вантажні одиниці, автотранспорт.

Морський порт Чорноморськ - це міжнародний універсальний високоомеханізований транспортний вузол сучасного класу, основною спеціалізацією якого є перевалка насипних, наливних, навалювальних, а також генеральних вантажів.

Порт знаходиться на перетині важливих транспортних артерій, що з'єднують Східну і Центральну Європу, Азію і Європу, Південь і Північ і провідних через Індійський океан, Атлантику і Середземне море. Завдяки

порту, в Україні налагоджені міжнародні зв'язки з більш ніж сотнею світових країн.

Порт в Чорноморську цілодобово і цілорічно надає всі види стивідорних послуг, при цьому маючи в своєму розпорядженні:

- призначені для перевалки вантажів виробничі потужності, обсяг яких становить понад 30 мільйонів т на рік;
- причальна лінія протяжністю близько 6 км і декількома сучасними причалами під номерами 1-29;
- складські площі для розміщення понад 1,5 мільйонів т вантажів різного типу;
- достатні навігаційні глибини: біля причалів глибина досягає 7,5-14 метрів, в підхідному каналі 16 м, а на зовнішньому рейді - близько 21 метра;
- залізнична інфраструктура, куди входить 6 в'їздів і понад півсотні кілометрів шляхів з перевантажним обладнанням, забезпечуючи прийом порядку 1.3 тис вагонів за добу;
- власний допоміжний флот [32, 33].

Найважливішою характеристикою Чорноморського порту є його універсальність. Спеціалізовані термінали порту з великим парком перевантажувальної техніки і вантажозахоплювальних пристроїв дозволяють перевантажувати широкий діапазон вантажів - генеральні, в т. ч. контейнери і вантажі, що перевозяться суднами РО-РО, навалочні, наливні [34, 35].

Порт Южний - один з наймолодших і глибоководних портів України. Його будівництво почалося в 1973 році в 30 км від Одеси на західному березі Аджаликського лиману, розташованого в північно-західній частині Чорного моря. Збіглися дві обставини. По-перше, країна потребувала нового глибоководного, спеціалізованого, оснащеного найсучаснішим перевантажним обладнанням порту на Чорному морі. По-друге, продукцію нового Одеського припортового заводу (ОПЗ), який почали будувати на березі цього ж лиману, передбачалося експортувати морським транспортом [36].

Порт призначався для експорту продукції ОПЗ (аміак, метанол, карбамідно-аміачна суміш), а також для перевалки аміаку, що надходить по трубопроводу з Тольятті, і хімічних вантажів (перш за все добрив), що надходять по залізниці з України, Росії, Білорусії.

2.3. Проблеми та перспективи підвищення потенціалу морських торговельних портів України в контексті забезпечення національних інтересів

Реальність управління портовою галуззю України характеризується істотним відставанням інфраструктури портів від існуючих світових тенденцій і потреб судно- і вантажовласників.

Національні експерти відзначають недовантаження наявних портових потужностей, використовуваних лише на 60-70%. З іншого боку, проблема полягає і в нездатності портів приймати максимальні вантажопотоки, так як формально наявна інфраструктура та допоміжні об'єкти знаходяться в не дуже задовільному стані і не можуть забезпечити потреби порту в повному обсязі. Саме реконструкцію, модернізацію і технічне переозброєння портів багато хто вважає першочерговим завданням розвитку галузі і запорукою успішної конкуренції. Крім того, існують проблеми з фінансуванням, плануванням і управлінням, своєчасним технічним обслуговуванням, якістю надання послуг, прозорістю проведення адміністративних процедур. Вирішувати дані проблеми можна з двох сторін: або самостійно з державного апарату, або залучаючи приватний капітал і досвід ведення бізнесу.

Отже, можна виділити такі проблеми підвищення потенціалу морських торговельних портів України:

- нестача коштів для фінансування усіх видів робіт;
- необхідність вдосконалення законодавчих актів України;
- існування бюрократії та корупції у веденні господарської діяльності;

- незбалансованість розвитку перевантажувальних потужностей та наземної інфраструктури загального користування;
- низький рівень координації між видами транспорту та місцевою владою із забезпечення розвитку припортової інфраструктури;
- низька ефективність використання потенціалу існуючих перевантажувальних потужностей;
- обмеженість інструментів залучення приватних інвестицій;
- недостатньо розвинута транспортна інфраструктура в морських портах та на акваторіях;
- недостатній рівень та невідповідність глибин в окремих морських портах;
- повільне оновлення основних фондів та невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам;
- втрата національними портами транзитних вантажопотоків, їх переорієнтація на порти країн Балтики, Польщі, Румунії, Німеччини;
- недосконалість процедур митного оформлення та наявність високих корупційних ризиків;
- недостатній рівень впровадження електронних систем оформлення вантажів та недосконала тарифна політика у сфері надання послуг;
- недостатній рівень якості послуг;
- відсутність повноцінно функціонуючих вільних економічних зон та індустріальних парків в морських портах;
- недостатній рівень кібербезпеки в морських портах;
- неможливість здійснення повномасштабної оптимізації діяльності державних підприємств морської галузі у зв'язку з високим рівнем витрат на утримання об'єктів соціальної інфраструктури;
- низький рівень участі органів місцевої влади в процесі розвитку морських портів регіону;
- надмірне фіскальне навантаження на портові збори;

- відсутність сформованої політики щодо забезпечення соціальних гарантій та оптимізації персоналу галузі на тлі зростаючої інтенсифікації та автоматизації виробничих процесів.

Можна зазначити такі шляхи вирішення проблем щодо підвищення потенціалу морських торговельних портів України:

- розробка генерального плану розвитку морських портів із урахуванням планів розвитку акваторій морських портів;

- гармонізація планів розвитку припортової інфраструктури та пропускної спроможності портів з програмами розвитку транспортної інфраструктури загальнодержавного рівня;

- вироблення дієвих механізмів інвестування у розвиток припортових станцій, під'їзних залізничних шляхів та електрифікації магістральних шляхів в напрямку портів;

- перепрофілювання існуючих портових потужностей з перевалки вантажів на спеціалізовані перевантажувальні комплекси із залученням приватних інвестицій на умовах державно-приватного партнерства;

- розробка техніко-економічних обґрунтувань проектів будівництва нових морських терміналів;

- прийняття 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;

- створення умов на законодавчому рівні для розвитку морських портів із застосуванням моделі управління «порт-ленлорд»;

- забезпечення ефективного державного регулювання в сфері надання у морських портах спеціалізованих послуг;

- впровадження спільних з ЄС процедур забезпечення безпеки судноплавства, моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі,

морського зв'язку, реагування у випадках забруднення з суден та створення національного сегменту системи обміну інформацією SafeSeaNet щодо руху суден та аварійних подій;

- модернізація та будівництво портових потужностей, оновлення національного 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;

- впровадження смарт-інфраструктури та технологій, запровадження інституту авторизованого економічного оператора що сприятиме автоматизації процесів на морських терміналах та втілення сучасних інформаційних систем із високим рівнем захисту від кібер-загроз та практичне використання системи відкритих даних доступу до публічної інформації.

Світовий банк пропонує рамкову схему, яка показує, як державно-приватного партнерство може сприяти вирішенню інфраструктурних проблем [37]. Якщо прикласти цю методику до аналізу проблем портової галузі, можна отримати наступні напрямки їх вирішення (рис. 2.14). На жаль, можливості державних органів влади обмежені, в першу чергу, механізмом роботи державних фінансів - їх хронічною нестачею, бюрократизмом процедур залучення, вилученням прибутку морських портів, порядком розробки та реалізації тарифної політики, що не дозволяє портам виходити на більш високий рівень конкурентоспроможності та низька увага уряду до проблем галузі, недолік кваліфікованого управління, розуміння важливості морського транспорту в міжнародній торгівлі, в якій активно бере участь Україна.

Приватні інвестори звільнені від необхідності врахування безлічі політичних чинників при веденні ефективного бізнесу і пов'язаних з цим обмежень. Приватний капітал має безліч можливостей і джерел залучень фінансових та інших ресурсів, слабо доступних державі. Крім того, професійне ставлення до підприємництва, володіння кращими практиками

управління портами, зацікавленість в економічному результаті, орієнтованість в сучасних тенденціях ринку і здатність їх передбачати робить приватного інвестора ефективним учасником портового бізнесу. Дані факти не означають, що морська портова галузь України повинна повністю перейти в приватні руки. Проте реальність показує, що власними силами держава не зможе впоратися з поставленим завданням розвитку морського транспорту і морських портів зокрема.

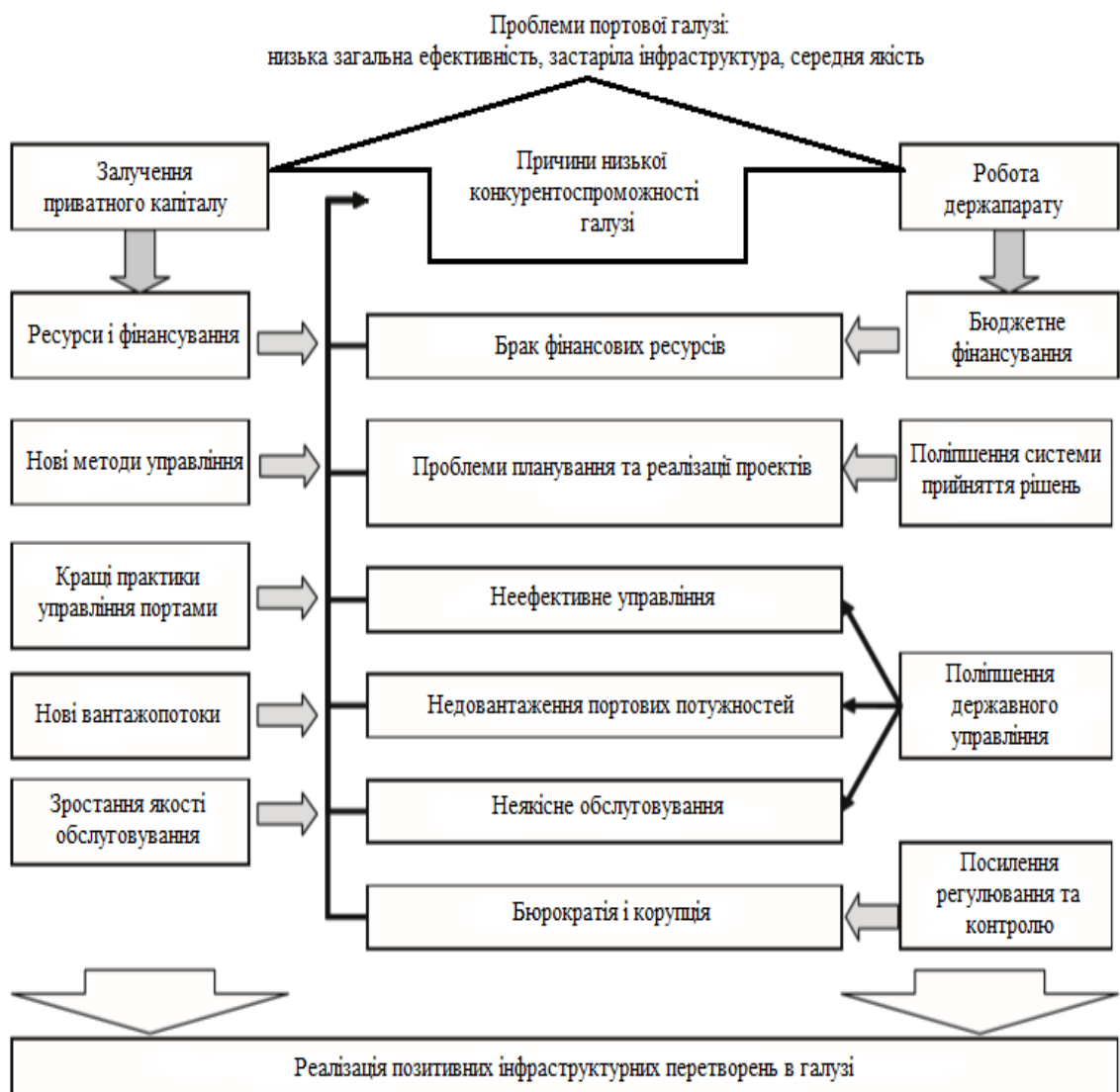


Рис. 2.14. Напрямки рішень проблем портової галузі в Україні

Джерело: сформовано автором за джерелами [37, 38]

Морські порти України - важлива ланка логістичного ланцюжка збуту продукції гірничо-металургійного, агропромислового комплексів; інструмент обслуговування зростаючої зовнішньоекономічної діяльності, підтримки ефективного партнерства зі світовою економічною спільнотою; великі підприємства, що забезпечують зайнятість в своїх регіонах і економічну підтримку; потенційно потужна, конкурентоспроможна галузь, яка потребує великої уваги з боку державної влади, широкомасштабних стратегій і програм реформування, інвестиційних вкладень і грамотного управління.

Мільярди гривень, які збирає з судновласників і вантажовласників Адміністрація морських портів України (АМПУ), йдуть на латання держбюджету. Інфраструктура недофінансована і занепадає [39].

У АМПУ - дві з половиною сотні причалів загальною довжиною 40 км. З них півсотні або вже виведені з експлуатації, або не придатні до використання. Понад півсотні вимагають капітального ремонту.

В середньому знос причалів АМПУ - 90%. При несвоєчасному проведенні капремонтів щорічно п'ять-шість причалів можуть виводитися з експлуатації. Решта насилу утримуються в придатному для роботи стані.

Плани, які ставилися три роки тому, реалізовані на 20%. Обсяг капітальних інвестицій в 2020 році на 13 портів - 500 млн грн.

Для порівняння: реконструкція причалу довжиною 250 метрів коштує 700 млн грн. і це не інженерні мережі та акваторії, а лише причали. В уряді, мабуть, впевнені, що проблему можна вирішити, "скидаючи" порти концесіонерам. Мовляв, нехай бізнес сам розбирається. Чи не розбереться.

Візьмемо гучний Херсонський порт, де концесійний конкурс намагалися блокувати в суді. У Херсоні на каналі глибина 15 м, біля причалів - 7-8 м. Щоб порт зміг приймати великі судна, потрібно проводити і реконструкцію причалів, які знаходяться в аварійному стані, і днопоглиблення [40].

До порту немає під'їзних шляхів - тільки через місто. Який б не прийшов концесіонер, він зіткнеться з інфраструктурою АМПУ і просто зніме з себе

зобов'язання по інвестиціям. Ситуація з причалами в Чорноморському порту, наступного претендента на концесію, близька до катастрофічної.

Наглядова рада АМПУ розглядає «Стратегічний план розвитку на період 2021-2025 рр.». Серед пріоритетних питань, на вирішення яких спрямована стратегія АМПУ, слід визначити:

- упорядкування питань землекористування в межах портів і транспортних комунікацій, від яких залежить їх робота;
- відповідальне державно-приватне партнерство зі зрозумілими зобов'язаннями і гарантіями сторін, визначеними контрактом і відповідальністю за результат;
- сучасний фінансовий менеджмент - прозорість оцінки капітальних інвестицій, прийняття обґрунтованих рішень по реалізації проектів, фінансова звітність, яка відповідає міжнародним стандартам;
- підвищення ефективності роботи - реструктуризація відповідно до сучасних вимог управління портами, впровадження цифрових сервісів, спрощення всіх процедур, пов'язаних з наданням послуг;
- прозорість і постійний діалог з портовою спільнотою - постійне обговорення з представниками держави і бізнесу основних напрямків розвитку галузі та проектів, які повинні відповідати державній політиці і створювати умови для розвитку бізнесу і залучення інвестицій [39].

Результатом реалізації Стратегії стане корпоратизація ДП «АМПУ», перехід системи управління морськими портами України до моделі управління «порт-лендлорд», подальший розвиток міжнародної торгівлі через морські порти, забезпечення умов і послуг європейського рівня, забезпечення реалізації сталого розвитку портової системи України.

Ефективне використання можливостей такого потужного потенціалу як море-господарський комплекс і його галузей має бути суттєвим важелем стабілізації, поліпшення і розвитку економічного стану морської держави України. Аналіз динаміки переробки вантажів морськими портами; зменшення обсягів Державного суднового реєстру України; кількості

судноплавних компаній; втрата конкурентоспроможності Регістру судноплавства України; зростання рівня аварійності в акваторіях морських портів України в 2,5 рази та інше, - все це говорить про негативні тенденції в роботі морської галузі нашої країни.

РОЗДІЛ 3
ОБҐРУНТУВАННЯ НАПРЯМКІВ ПІДВИЩЕННЯ
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ
ПОРТІВ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ

3.1. Основні аспекти формування організаційно-економічного механізму розвитку портів

Процеси реформування економіки, що проходять в Україні протягом останніх двадцяти років, привели до суттєвих перетворень в організаційно-правових та господарських механізмах функціонування багатьох підприємств і галузей, в ряду яких присутній морегосподарський комплекс. Однак більшість основних цілей цього реформування досі є не вирішеними. Морегосподарський комплекс в цілому залишається високо витратним і неефективним, що зумовлює його неконкурентоспроможність на світовому ринку. Поряд з цим, малоефективна система управління економічними перетвореннями з боку держави, на початкових етапах розвитку ринкових відносин, призвела до появи нової проблеми - захоплення ринків західними компаніями. На тлі істотно низького рівня ефективності функціонування національного морегосподарського комплексу по відношенню до західних портів, які добре організаційно структуровані і технічно оснащені, що призводить в кінцевому підсумку до втрати економічної безпеки держави.

Підвищення конкурентоспроможності морського порту в основі своїй базується на потребах ринків, які він обслуговує, а також використанні наявних ресурсів для збільшення попиту з боку цих ринків. Таким чином, формування організаційно-економічного механізму, що забезпечує конкурентоспроможність морського порту, є розробкою заходів, спрямованих на підвищення ефективності використання наявних ресурсів, розвитку

портової інфраструктури, підвищенні якості послуг, безпеки функціонування і т. д. Формування такого механізму, в дійсності, є систематичним і безперервним процесом, за допомогою якого порт реалізує свою програму розвитку, коригує напрям діяльності і функцій. Іншими словами, цей інструмент, за допомогою якого можлива реалізація довгострокових перспектив діяльності, середньострокових цілей і стратегій розвитку морського порту. Традиційна практика формування організаційно-економічного механізму включає ряд напрямків дослідження факторів, що підвищують конкурентоспроможність порту, таких як:

- оцінка сильних і слабких сторін порту;
- оцінка виробничої бази;
- оцінка вантажної бази;
- пріоритети розвитку порту;
- вивчення ринкової кон'юнктури;
- динаміка зовнішнього оточення порту.

Протягом багатьох років одним із головних завдань адміністрації портів було одночасне досягнення економічної ефективності та екологічної стійкості, а також соціальної стабільності. Однак лише протягом останніх років можна помітити слабкий рух по цьому питанню.

Відомо, що в порту завжди існує небезпека погіршення стану морського середовища, земельних ресурсів та повітряного середовища в результаті можливих аварій в портовій зоні або навіть внаслідок повсякденних портових операцій. Для запобігання цієї небезпеки в порту функціонують ряд служб, частина з яких в дійсності виконують всі необхідні заходи щодо забезпечення безпеки акваторії, а інша частина за роки незалежності України практично не перетерпіла змін, залишаючись бюрократично малорухливим механізмом та витрачаючи кошти порту. І це не єдина структура, в організації порту, що заважає стрімкому руху вперед.

Міжнародна практика показує, що сталий розвиток і підвищення конкурентоспроможності не може бути досягнуто в ході здійснення

одиничних змін, що не зачіпають загально-структурних модернізацій. Для цього потрібно налагодження керованого процесу, заснованого на досить чітко сформульованій політиці, що враховує місцеві умови. Цілі розвитку портової інфраструктури в галузі сталого розвитку повинні бути включені в програму розвитку портової адміністрації та інших відповідних організацій або компаній, що працюють на території порту. Багатофункціональність діяльності портового комплексу, породжена попитом на виконання різних транспортних і спеціальних сервісних операцій, зумовлює найважливіше завдання оптимізації організаційно-економічних відносин і вибору раціональної організаційної структури управління діяльністю порту з урахуванням таких підприємств [41].

В рамках портової адміністрації та інших органів, що функціонують в портовій зоні, повинні бути встановлені конкретні завдання для кожної організації або підрозділу. Слід встановити пріоритети серед різних цілей, підцілей та завдань в залежності від їх результатів і структурних впливів на систему в цілому. Питання організації національної портової системи мають актуальне значення в зв'язку з вимогами, які диктують міжнародною торгівлею. Правильний вибір ключових питань дозволить залучити всі зацікавлені міністерства, відомства, основні підприємства та організації всіх видів транспорту і клієнтури до роботи по вдосконаленню організації і планування передачі вантажів в морському порту в заданому напрямку [42]. Організація такої системи має на увазі чітке уявлення про ті функції, які покладає на торговельні порти держава. Міжнародний досвід процесів управління показує, що вирішення даного питання може бути сформульовано у вигляді системи заходів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності (рис. 3.1).



Рис. 3.1. Система заходів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності порту

Джерело: [43]

Відповідно до даного підходу, одна з першочергових задач порту полягає в зведенні до мінімуму витрат, пов'язаних з проходженням товарів через порт. У більшості випадків національні, регіональні або місцеві державні органи очікують від портів відповідної участі в соціально-економічному розвитку регіону і держави в цілому. У ряді випадків на основі процесів функціонування порту формується і розвивається вся прилегла територія життєдіяльності населення [43, 44].

Таким чином, ця мета повинна переважати над індивідуальними цілями кожного порту і тим більше кожного оператора. На практиці така мета

знаходить відображення в зусиллях, спрямованих на зведення до мінімуму витрат, пов'язаних з транзитом товарів через порти. Важливий етап в організації функціонування портової системи полягає у визначенні та аналізі основних оперативних та адміністративних функцій порту. Необхідно розрізняти так звані зовнішні функції, тобто операції, що здійснюються в акваторії порту з обслуговування судна, а також на стику між акваторією і територією, і на самій території порту з обслуговування інших видів транспорту шляхом пропозиції різних послуг, коло яких постійно розширюється. Не менш важливе значення мають так звані внутрішні функції: адміністративні, економічні, фізичні, соціальні та комерційні, а також функції розвитку. Всі вони необхідні для нормального функціонування порту і задоволення потреб його клієнтів. Ефективне управління портовими внутрішніми функціями передбачає постановку відповідних завдань управління, що доповнюють і конкретизують цілі діяльності портів.

Одним з ефективних засобів управління виступають адміністративні інструменти, що реалізовані відповідно до організаційної структури порту. Економічними інструментами, що регулюють фінансові потоки, можуть вважатися доходи і інвестиції, перші з яких відносяться до засобів гнучкого механізму встановлення тарифів, другі - до засобів привабливого зовнішнього менеджменту. Тут необхідно зазначити, що на сьогоднішній день взаємовідносини держави і інвестора чітко не відрегульовані національним законодавством, це тягне за собою стримування потоку інвестицій [45].

До фінансових інструментів можна віднести загальний аналіз господарської діяльності та аналіз витрат або аналітичний бухгалтерський облік. Комерційні, технічні та оперативні інструменти включають, зокрема, впровадження експлуатаційних систем, що стосуються, наприклад, терміналів і технічного обслуговування обладнання.

Таким чином, приступаючи до виділення основних аспектів організаційно-економічного механізму розвитку морського порту, відзначимо, що основа цього механізму повинна формуватися конкурентоспроможною на

міжнародному рівні інфраструктурою, комплексом портових послуг, що повністю відповідають потребам національної економіки, торгівлі та транспорту, реалізації сучасних стратегічних підходів і кращої світовою практикою.

Визначимо наступні основні аспекти у формуванні організаційно-економічного механізму, що спрямовані на підвищення конкурентоспроможності морського порту. Для задоволення рівня потреби національної економіки в частині обсягів перевалки імпорتنих, експортних, каботажних і транзитних вантажів в першу чергу необхідно визначити пріоритетні потреби розвитку та напрями підвищення ефективності спільної роботи морської, портової та наземної інфраструктури за всіма типами вантажних і пасажирських перевезень. Вирішення цього завдання поряд з чітким вибудовуванням адаптивної системи прогнозування розвитку навігаційних послуг і розвитку бізнесів, пов'язаних з портом, дозволить повною мірою забезпечити потреби країни в торгівлі і транспорті. Позначимо цей аспект як - забезпечення достатніх потужностей для переробки вантажів.

Економічна ефективність будь-яких процесів і альтернатив в рамках організаційно-економічного механізму є одним з найважливіших пріоритетів. Для досягнення економічної ефективності в галузі створення портової інфраструктури та управління нею потрібна розробка механізму ефективного виділення ресурсів і визначення рамок взаємодії державного і приватного капіталу. Прагнення до досягнення транспортної ефективності за допомогою прорахунку економіки логістичних ланцюжків поставки товарів є основою для визначення найбільш бажаних місць розміщення портової та наземної інфраструктури, а також досягнення збалансованої спеціалізації портів в кожному басейні.

Ефективність і прозорість законодавства, схеми регулювання ринку, системи управління в портах, створення позитивного ділового макроекономічного клімату і умов для регіонального розвитку утворюють умови для сталого розвитку галузі на довгострокову перспективу [46, 47].

Розвиток сучасних інформаційних технологій на морському транспорті також входить в число пріоритетів. Зазначимо другий аспект як - досягнення економічної ефективності розвитку портової інфраструктури.

Впровадження та адаптація кращих світових практик в області надання послуг в портах є нагальною проблемою національних морських портів. Для підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи на міжнародній арені і реалізації транзитного потенціалу країни необхідно збалансовано розвивати потужності морських портів і наземного транспорту. Це дозволить задовольнити прогнозований кількісний і якісний попит на послуги з перевалки міжнародних транзитних вантажів, підвищити потенціал зовнішньої торгівлі, істотно збільшити обсяги експорту транспортних послуг, що включають перевалку зовнішньоторговельних вантажів в морських портах.

Особливу увагу слід приділяти розвитку найбільш конкурентоспроможних регіональних і трансконтинентальних транспортних коридорів. Даний аспект можна відобразити як досягнення міжнародної конкурентоспроможності послуг морських портів.

Для підвищення комплексної безпеки і стійкості розвитку і функціонування транспортної системи необхідно забезпечити надійність і безпеку функціонування морського транспорту, досягти сучасних світових стандартів у сфері забезпечення безпеки інфраструктури в портах, сучасних світових стандартів у сфері забезпечення безпеки мореплавства, сформувані систему охорони відповідно до вимог Міжнародної морської організації; забезпечити захист об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів від актів незаконного втручання. Все це дозволить підвищити рівень безпеки судноплавства на морських шляхах, підхідних каналах і в акваторіях портів, знизити кількість аварійних випадків на морському транспорті та мінімізувати їх наслідки [47].

Четвертий аспект - забезпечення безпечного функціонування і розвитку морської портової інфраструктури та морського транспорту. Захист довкілля та здоров'я людини забезпечується перш за все шляхом реалізації закладених

в інвестиційні проекти технічних і технологічних рішень, які відповідають сучасним стандартам і підвищеним екологічним вимогам [48]. Додатково заходи щодо зниження шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище можуть реалізовуватися у вигляді спеціальних екологічних проектів. Природоохоронні заходи передбачають будівництво нових і реконструкцію старих споруд з очищення стічних вод, переробки та знешкодження відходів виробництва, при цьому особлива увага повинна приділятися збереженню балансу державних і приватних інтересів і відповідальності в сфері забезпечення екологічної безпеки. Як механізм взаємодії з іноземними партнерами можуть бути активно використані сучасні міжнародні засоби комунікації: форуми, конференції та ін.

Підвищення сукупного світового добробуту за рахунок розвитку національної транспортної системи, в тому числі окремих трансконтинентальних коридорів, що проходять по території України, може бути одним з основних аргументів залучення іноземних інвестицій для фінансування розвитку морських портів, як єдиної транспортної інфраструктури. Даний аспект виражається як - вирішення соціальних завдань розвитку морської портової інфраструктури.

В результаті були виділені основні напрямки досліджень факторів, що впливають на підвищення конкурентоспроможності порту і заходи, реалізація яких дозволить змінити вектор і динаміку позитивних змін. Визначено основні аспекти організаційно-економічного механізму, які лежать в основі цільової програми розвитку порту і підвищують його конкурентоспроможність.

Крім того, проведене дослідження показало, що ґрунтуючись на кращих світових практиках формування організаційно-економічного механізму підвищення конкурентоспроможності морського порту має базуватися на трьох основних принципах:

- формування сучасних, високоефективних потужностей інфраструктури морського порту з метою забезпечення якісного

обслуговування судна, за мінімальний час, що дозволяє виключити його затримку в порту;

- вдосконалення тарифної політики, тобто підтримання портових зборів, тарифів на вантажно-розвантажувальні роботи і пов'язані з ними послуги та інші послуги, що надаються в морському порту, на рівні, що забезпечує конкурентоспроможність портів, що сприяє збільшенню кількості суден, які заходять в порт;

- вдосконалення організаційної структури порту з використанням прогресивних технологій, сучасних електронних систем управління технологічними та інформаційними процесами, на основі високого рівня кваліфікації адміністративного та технічного персоналу.

3.2. Напрямки розвитку морських торговельних портів України

Мінливість сьогодення та зміни у розвитку морегосподарського комплексу та світової портової системи мають вплив на діяльність морських портів України, це зобов'язує менеджмент кожної структурної ланки змінювати свою діяльність у відповідності до цих змін. Це стосується регулювання усіх рівнів портової діяльності.

Ми визначили основні напрями розвитку національних портів для досягнення конкурентоспроможності національної портової сфери та позиціонування як партнера на глобальному ринку транспортних послуг.

Основні напрямки стратегічного розвитку українських портів	диверсифікації портової діяльності	функції, пов'язані з обслуговуванням суден
		функції, пов'язані з перевантаженням
		берегові функції
	Розвиток розподільної діяльності	діяльність по розподілу товарів
		діяльність по розподілу інформації
	Створення підприємств і організацій	надання промислов послуг
		промислова переробка вантажів
	Розвиток малих підприємств і кластерів	розвиток економічної інфраструктури
		обслуговування вантажопотоків
		наявність відповідної структури
	Реформування власності	розділ видів діяльності
		розширення номенклатури послуг
	Передача портової інфраструктури у власність місцевих органів державної влади	усунення міжвідомчих бар'єрів
		розвиток міста
		вирішення соціальних проблем
	Формування ефективно функціонуючого портового співтовариства	створення мережі «зовнішніх зв'язків»
		залучення вантажопотоків
		розвиток інфраструктури
		гармонізація відносин
	Здійснення організаційних перетворень у портах	
	Вдосконалення системи портового маркетингу як найбільш важливого чинника збільшення рівня конкурентоспроможності порту	
	Вдосконалення кадрової політики	перепідготовка фахівців
		підвищення кваліфікації
		ротація фахівців

Рис. 3.2. Напрямки стратегічного розвитку українських портів

Джерело: складено автором за джерелами [48, 49]

Ці напрямки нами визначені як такі:

1. Вимоги диверсифікації портової діяльності, яка в даний час виходить за звичайно прийняті межі порту. Тобто диверсифікація має здійснюватися як зовнішня функція. Ці функції можна поділити на три основні групи:

– функції, які пов'язані зі звичайним обслуговуванням суден в портах. Тобто пошук таких робіт і операцій, що спрямовані на її економію часу стоянки суден і т. ін.;

– функції, що здійснюються на межі території та акваторії, тобто функції, які забезпечують вантажно-розвантажувальні роботи між різними видами транспорту. Основний сенс це відкритий доступ до необхідної інформації щодо просування, стадії обробки вантажу, можливості дистанційного оформлення запитів на отримання портових послуг, тощо;

– берегові функції, що виконуються за межами портових територій та в тилловій частині порту. Вони пов'язані з операціями зберігання вантажу, розподілу вантажу, маркуванням, пакуванням, та ін. Ця група функцій може бути найбільш ефективною в українських умовах функціонування портів, оскільки має певне техніко-технологічне підґрунтя їх здійснення.

2. Формування дистриб'юторських мереж, в межах яких визначальними стають інформаційні технології та засоби їх реалізації. Незважаючи на ініціативу визначення інформаційного портового середовища в мережі портів України, цей напрям в сучасних морських українських портах так і не має належного розвитку.

Сучасні процедури перерозподілу вантажів це елементи глобальних логістичних ланцюгів постачання товарів, у яких їх складові взаємозалежні один від одного. Тому при прийнятті рішень по одному з елементів цього ланцюга, потрібно враховувати специфіку кожної операції по просування вантажів «від дверей до дверей», при цьому об'єднувати усі етапи в єдину інформаційну мережу.

3. На найближчих до портів територіях, у додаток до традиційних послуг портів потрібно розвивати організації, які надають інші види послуг вантажовласникам і власникам транспортних засобів. Тобто:

- промислові послуги вантажовласникам та власникам транспортних засобів, які працюють з портами;
- виробничу обробку вантажів, що підвищує споживну цінність цих вантажів;
- розвиток інфраструктури портових зон, задля просування вантажів через порти.

4. Розвиток мережі малих підприємств в портовій зоні, комутантів, що працюють на обслуговування вантажопотоків, тобто у сфері обслуговування вантажовласників і судновласників (агентські, транспортно-експедиторські, кріюінгові, брокерські та інші послуги). Так як в цій галузі необхідна мобільність і оперативність, що властива малому підприємству.

5. Реформування власності, перш за все комерційної діяльності, шляхом використання принципу виборчої приватизації.

Така форма приватизації дозволить розширити кількість послуг для клієнтів, залучити додаткові кошти, придбати сучасні технічні засоби, підвищити ефективність діяльності у портах. Але процес загальної приватизації може мати і негативні наслідки, так як є ризик формування монопольних структур. Тому приватизація деяких важливих функцій портів, має забезпечуватися діями з організації вільної конкуренції, задля того щоб уникнути утворення монопольних структур.

6. Передача портової інфраструктури, такої як причали, захисні споруди, канали, території та склади, у власність місцевих органів державної влади, так як, одним з розглянутих підходів до розвитку ефективності діяльності та рівня конкурентоспроможності для портів України можуть бути організаційно-структурні перетворення, які пов'язані з удосконаленням ефективності економічної діяльності через розвиток форм власності.

Морські торговельні порти різних країн світу знаходяться в загальнодержавній, муніципальній, колективній та приватній власності. Проаналізувавши світовий досвід, можна зробити висновок, що найефективніше функціонують та розвиваються порти, що мають колективну та муніципальну форми власності.

7. Формування ефективно функціонуючого портового співтовариства.

Так як порт це комплекс створення портового співтовариства має об'єднати інтереси всіх задіяних у процесі діяльності та надання портових послуг, сторін, тобто структурні підрозділи, вантажовласників, організації по обробці суден та вантажів та ін.

8. Здійснення організаційних перетворень у портах. Необхідно створювати самостійні підрозділи у фінансовому відношенні, але об'єднуючи види діяльності, які приносять однаковий результат. Це може підвищити ефективність роботи не тільки цих підрозділів, але й портів в цілому, а це буде сприяти розвитку їх конкурентоспроможності.

9. Вдосконалення системи портового маркетингу як найбільш важливого чинника збільшення рівня конкурентоспроможності портів.

При визначенні порту як економічна система, портовий маркетинг повинен функціонувати на вході в цю систему, як придбання необхідних ресурсів, та на виході з системи, як реалізація продукції, послуг та робіт портовим користувачам. При формуванні системи портового маркетингу – насамперед порт має визначити свої головні цілі та стратегію, а цілі маркетингу повинні бути підпорядковані загальним цілям порту.

10. Вдосконалення кадрової політики – є дуже важливим напрямом, так як розвиток трудових ресурсів це основа підвищення рівня конкурентоспроможності портів, адже відомо, що ефективність виробництва залежить на 80 % від рівня управління та лише на 20% - від техніко-технологічних умов.

Визначені напрями функціонування та розвитку морських українських портів відображають ті шляхи, реалізація котрих дозволить вийти на гідний

рівень конкурентоспроможності в перевезеннях вантажів і пасажирів на глобальному ринку транспортних послуг.

3.3. Напрямки підвищення конкурентоспроможності ДП «Миколаївський морський порт»

Статистичні показники державного підприємства «Адміністрація морських портів України» засвідчили, що на сьогоднішній день за обсягами перевалки вантажів Миколаївський морський порт займає друге місце серед портів України і перше місце по переробці рослинної олії та зернових. (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

ТОП – 5 портів України за 2020 р., тис. т.

Порт	Експорт	Імпорт	Транзит	Вн. сполучення	Всього
Южний	47630	7212	6476	346	61665
Миколаїв	22826	5958	117	1110	30073
Чорноморськ	19478	3317	1000	65	23861
Одеса	16769	5155	1177	189	23291
Маріуполь	5986	618	-	385	7010

Джерело: [28]

Серед усіх портів України, як уже зазначалось вище ММП є лідером по обробці зернових вантажів (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Вантажообіг за номенклатурою морського порту Миколаїв за 2020 р.,
тис.тонн

Вантаж	Вантажообіг, тис. тонн
Зерно	13204
Руда	4993
Олія	3066
Інші сипучі	3214
Металопрокат	1796
Чавун	1359
Бентоніт	1214
Хімічні	469
Нафтопродукти	311
Інді	392
Вугілля	117

Джерело: [28]

Порт у межах відведеної йому території й акваторії здійснює роботи та надає послуги що включають судновласників та вантажовласників (рис. 3.4)

На сьогодні основні виробничі потужності ММП розташовані уздовж 23 державних причалів МФ ДП «АМПУ» та 14 приватних, що використовуються у вантажних операціях операторами морських терміналів.

Для забезпечення зростаючого об'єму перевалки вантажів операторами морських терміналів постає нагальна необхідність збільшення пропускної потужності причального фронту ММП в межах режимної території порту.

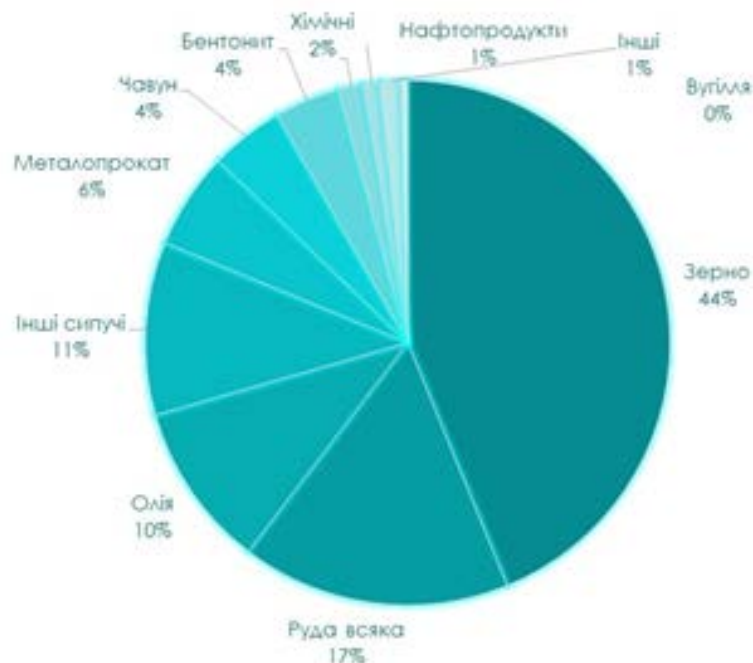


Рис. 3.3. Вантажообіг за номенклатурою морського порту Миколаїв за 2020 р., %

Джерело: [28]

Для збільшення пропускної потужності причального фронту ММП в межах режимної території, створення умов для розбудови інфраструктури морських терміналів, залучення інвестицій і додаткових вантажопотоків, що дозволить збільшити доходи ДП «Адміністрація морських портів України» (надалі – ДП «АМПУ») та об'єми відрахувань до бюджетів всіх рівнів, пропонується реалізація проекту «Будівництво причалу № 8» Миколаївського морського порту.

Проект передбачає нове будівництво причалу № 8 зі створенням причальної лінії довжиною 220,66 м, шириною 25,0 м та ділянки сполучення з причалом № 7 довжиною 60,5 м шляхом продовження лінії кордону існуючого причалу № 9, забезпечуючи можливість приймання перспективних суден найбільшої водотоннажності при дотриманні вимог безпечного судноплавства, швартування та відстою біля проектного причалу та існуючих суміжних причалів.



Рис. 3.4. Напрями діяльності Миколаївського морського порту

Джерело: складено автором за джерелами [48, 49, 50]

Реалізація проекту з будівництва причалу № 8 вирішить наступні питання:

- забезпечення перспективного розвитку морського порту Миколаїв;
- створення оптимальних для вантажовласників умов для освоєння існуючих та перспективних вантажопотоків;
- збільшення обсягів вантажопереробки;
- збільшення прибутку Адміністрації;
- збільшення перерахунів до бюджетів усіх рівнів.

Загальна кошторисна вартість будівництва причалу № 8 визначилася в поточних цінах станом на 14.05.2021 і становить 452 479,144 тис.грн, у тому числі будівельні роботи – 362 417,557 тис.грн, устаткування – 1 512,160 тис.грн, інші витрати – 88 549,427 тис.грн. Тривалість будівництва – 24 місяця.

Будівництво причалу № 8 буде планується розпочати в жовтні 2021 році генеральним підрядником ТОВ «ГідроБуд Україна».

Таблиця 3.3

Ефективність інвестиційного проекту

Найменування показника	Разом за інвест. проектом	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Виробничі показники:							
Операційні доходи від реалізації інвест.проекту, млн.грн.	36,19	0,0	0,0	36,1	36,1	36,1	36,1
Операційні витрати при реалізації інвест.проекту, млн.грн.	3,419	255,0	137,6	3,3	3,3	3,3	3,3
Амортизація, млн.грн.	9,118			9,1	9,11	9,11	9,11
Податок, млн.грн.	5,757			5,7	5,75	5,75	5,75
Чистий прибуток, млн.грн.	26,216			26,2	26,2	26,2	26,2
EBITDA, млн.грн.	31,981			31,9	31,9	31,9	31,9
Операційний грошовий потік, млн.грн.	26,316			26,3	26,3	26,3	26,3
NPV, млн.грн.	36,533						
IRR, %	5,85						
PB з урахуванням будівельного періоду, роки	14,5						

Джерело: розроблено автором

Показники економічної ефективності від капітальних видатків інвестиційного проекту представлені в таблиці 3.3.

Середня ставка дисконту прийнята в розмірі 6%, виходячи з рівня депозитних ставок міжнародних банків першої категорії надійності (3-6%) і рівня індексу інфляції в перспективі (3-5%).

РОЗДІЛ 4

ОХОРОНА ПРАЦІ

4.1. Види аварійних ситуацій та їх класифікація

Підвищена увага до питань аварійності та розслідування надзвичайних подій на морі пояснюється необхідністю виявлення причин загибелі на морі людей, суден і вантажів та вироблення заходів щодо запобігання або зменшення числа аварій. За даними ІМО, отриманим від ряду країн, які проводили розслідування морських аварій, приблизно 80% всіх аварій на морі спричинені людським фактором: помилками судноводіїв, лоцманів, операторів, диспетчерів та інших осіб; Лондонський клуб взаємного страхування морських суден називає цифру 70%.

Згідно Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами аварійна морська подія - це подія, що виникла в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, яка спричинила, або могла спричинити людські жертви, або заподіяти шкоду здоров'ю людей, загибель судна, або втрату його морехідного стану, а також забруднення навколишнього природного середовища [51].

Класифікація аварійних морських подій.

За наслідками аварійна морська подія класифікуються на:

- дуже серйозні аварії;
- серйозні аварії;
- морські інциденти (серйозні інциденти);
- інциденти.

До дуже серйозних аварій належать аварійні морські події, що спричинили:

- загибель судна або таке його конструктивне руйнування, після якого проведення відновлювального ремонту недоцільне (катастрофа);

- залишення судна в морі екіпажем і пасажирями;
- людські жертви, загибель або зникнення людини із судна;
- зникнення судна безвісти, тобто відсутність будь-яких відомостей про судно протягом трьох місяців, а якщо одержання відомостей могло бути затримано внаслідок воєнних дій, то протягом шести місяців;
- сильне забруднення навколишнього природного середовища самим судном або в результаті пошкодження судном підводних трубопроводів, берегових споруд тощо.

До серйозних аварій належать аварійні морські події, що не кваліфікуються як дуже серйозні аварії, але які спричинили серйозні тілесні ушкодження людині, а також пожежу, вибух, посадку на мілину, торкання, льодове або штормове ушкодження, утворення тріщин у корпусі судна тощо, які викликали:

- конструктивне пошкодження, що призвело до втрати судном морехідного стану;
- зсув вантажу або зміну його фізико-хімічних властивостей, що призвело до втрати судном морехідного стану;
- поломку, внаслідок якої виникла необхідність у буксируванні судна або наданні йому технічної допомоги, у тому числі з берега;
- пошкодження знарядь лову, що з'єднані із судном флоту рибного господарства;
- забруднення навколишнього природного середовища самим судном або в результаті пошкодження судном підводних трубопроводів, берегових споруд тощо.

До морських інцидентів належать аварійні морські події, через які судно або особа піддаються небезпеці або внаслідок яких може бути завдане серйозне пошкодження судну, його конструкції або заподіяна шкода навколишньому природному середовищу.

До морських інцидентів належать також:

- пошкодження засобів навігаційного обладнання, яке призвело до виведення їх з експлуатації;

- пошкодження суднових пристроїв та корпусу судна, яке не призвело до втрати морехідного стану;

- пошкодження буксирної лінії без втрати об'єкта, що буксирується;

- торкання ґрунту без пошкодження судна.

До інцидентів належать аварійні морські події, що виникли в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, які спричинили або могли спричинити незначні експлуатаційні пошкодження судну, його конструкції, обладнанню, шкоду береговим та підводним об'єктам або плавучим об'єктам, що не є суднами.

До інцидентів належать також:

- пошкодження судном засобів навігаційного обладнання, яке не призвело до виведення їх з експлуатації;

- пошкодження судном підводних інженерних споруд, що не призвело до забруднення навколишнього природного середовища;

- пошкодження судном берегових споруд (причалів, хвилерізів, молів тощо), що не призвело до забруднення навколишнього природного середовища.

Попередня класифікація аварійної морської події за її тяжкістю здійснюється капітаном судна.

Остаточну класифікацію здійснює орган розслідування аварійної морської події, встановлений згідно з нормами розділу 3 Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами [51].

Класифікація аварійної морської події відповідно до видів, причин та наслідків здійснюється згідно з класифікаційної таблицею аварійних морських подій за видами, причинами та наслідками Положення про

класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами.

4.2. Профілактика та заходи щодо зменшення впливу на організм людини електромагнітних та іонізуючих випромінювань

Сучасні судна оснащені передовим радіонавігаційним обладнанням, що є джерелом сильних електромагнітних випромінювань (ЕМВ). Електромагнітне поле (ЕМП), яке виникає навколо даних засобів має негативний вплив на людське здоров'я, і ризик його впливу збільшується, оскільки шкідливі радіочастоти не відчуються органами почуттів. Суднове радіочастотне обладнання є джерелом ЕМВ з широким діапазоном частот, а, у свою чергу, радіолокаційні станції – джерелами випромінювань надвисокої частоти. Рівень впливу ЕМВ визначається за розміром їх величин – взаємно перпендикулярних векторів потужності дії електричного, магнітного полів і щільності потоку енергії [53].

Сила дії ЕМВ на людський організм зазвичай підпорядкований частотному діапазону, тривалості, формі, часу опромінення, масштабів поверхні, що опромінюється, та власне особливостей організму. Вплив ЕМП на людський організм може викликати сильні та хронічні види фізіологічних порушень особи. Дані дефекти можуть бути викликані дією електронною складовою електромагнітного поля на різні функціональні системи організму, порушуючи їх структуру.

Форма дії ЕМВ на особу визначається поляризацією елементарних частинок організму та їх знаходження відносно елементів самого електромагнітного поля. Водночас у рідких середовищах організму виникають іонні струми, які породжують порушення функціонування цих систем. До того ж, клітини тканин людського організму поглинають ЕМВ, чим викликається

тепловий ефект, інакшими словами місцеве чи загальне підвищення температури тіла.

Для захисту від електромагнітних випромінювань на морських судах, необхідно здійснювати наступні основні міри:

1) організаційні:

- вибір оптимальних режимів функціонування обладнання;
- розташування робочих місць на прийнятній відстані від джерела випромінювання;
- скорочення часу перебування плавскладу в зоні дії ЕМВ;

2) інженерно-технічні:

- зниження інтенсивності джерел опромінення;
- оптимальне розташування засобів (шляхом здійснення дистанційного керування засобами електромагнітних випромінювань і виключення контакту плавскладу із радіаційною зоною);
- застосування поглинальних матеріалів, які обмежують дію електромагнітних хвиль на організм людей;
- використання абсорбуючих навантажень;
- екранування систем обладнання (механізм захисного впливу, дія якого полягає у тому, що внаслідок дії ЕМП в металі екрану виникають імпульси Фуко, які створюють вторинне поле, амплітуда якого майже така сама, а фаза – протилежна екрановій. Дане слабе вторинне поле знищується екраном, чим забезпечується тотальний захист відповідного об'єкта від дії ЕМП);
- використання спеціальних корпусів, які огорожують обладнання;
- автоматизація відповідних процесів роботи із радіочастотними засобами;

3) застосування знаряд індивідуального захисту [54].

Так само, електромагнітні промені при проходженні через речовини взаємодіють з їх елементарними частинками. Маючи значну енергію квантів випромінювання, такий взаємовплив може призвести до розпаду атомів і

виривання окремих електронів із електронних оболонок нейтрального атома. Через такий процес атом перетворюється на позитивно заряджений іон – здійснюється процес іонізації. Вільні електрони можуть приєднатися до нейтрального атома, утворюючи негативно заряджені іони. Аналогічно впливати на речовини можуть й елементарні частинки (електрони, протони тощо), які рухаються зі значною швидкістю. Випромінювання, взаємодія якого з середовищем призводить до його іонізації, називають іонізуючим [54].

Іонізуючі випромінювання належать до числа найбільш небезпечних і мають здатність проникати через будь-який вид живої чи неживої матерії. Проникаючи через різні речовини і взаємодіючи з ними, вони утворюють електрично заряджені атоми і молекули, що називаються іонами. Число пар іонів, створюваних іонізуючим випромінюванням, визначається рівнем його енергії. У зв'язку з тим, що іонізуючі випромінювання виникають в результаті спонтанного розпаду радіоактивних речовин, вони називаються також радіоактивними.

Іонне випромінювання може включати корпускулярні (альфа-, бета-, потоки протонів, нейтронів та важких ядер віддачі) та електромагнітні (гама-, рентгенівські) промені, які генерують заряджені елементарні частинки при взаємодії із речовинами. Фізіологічний ефект впливу іонних променів на живий організм характеризується об'ємом та часом дії цих промінів, рівнем іонізації речовин, клітин, який підпорядкований об'ємам поглиненої енергії, фазою напіврозпаду та хімічною природою ізотопу, масштабами поверхні об'єкту, який опромінюється, і, звичайно, швидкістю виведення іонізуючої речовини.

Найбільш небезпечними є іонізовані ізотопи, які мають тривалий період напіврозпаду і шкідливу властивість накопичування в людських органах. Таким чином, радіоактивний кобальт залишається в кровотворних органах, фосфор – у кісткових тканинах тощо. Водночас тривалість постійної дії променів на організм залежить від періоду напіврозпаду накопиченого ізотопу та швидкості його виведення [54].

Важливо відмітити, що важливим документом, який розкриває основні радіаційні та гігієнічні норми забезпечення дозволених рівнів радіаційного впливу, є Норми радіаційної безпеки України (НРБУ-97). НРБУ-97 встановлюють норми дії радіаційних променів на організм в умовах: нормальної роботи промислових джерел іонізуючих променів; медичної діяльності; радіаційних аварій; опромінення природними техногенними джерелами.

Зважаючи на різні ефекти дії іонізованого випромінювання на людей, їх нормування проводиться відповідно до категорій осіб, які опромінюються, та чутливості їх внутрішніх органів, на які діють іонізуючі промені. Розрізняють такі категорії: А – особи, які постійно або тимчасово здійснюють діяльність, безпосередньо контактуючи із джерелами виникнення іонізуючих променів; Б – особи, які не здійснюють діяльність, безпосередньо контактуючи з об'єктами іонізуючих променів, але через розташування місць роботи поряд із відповідним обладнанням, можуть отримати опромінення; В – усе населення.

Найважливішими заходами для захисту екіпажу морських суден від дії іонізуючих променів є наступні:

- 1) радіаційно-гігієнічні та організаційно-технічні заходи для забезпечення умов праці;
- 2) використання захисних бар'єрів, які закривають відстань до джерела і час роботи із ним;
- 3) дистанційне і автоматизоване обслуговування системи;
- 4) екранування обладнання системи;
- 5) забезпечення лікувально-профілактичними засобами захисту від опромінення;
- 6) установлення контрольних рівнів – на рівні нижчому за дозові ліміти та допустимі рівні;
- 7) здійснення радіаційного та дозиметричного контролю;
- 8) вентиляція та кондиціонування повітря суднових приміщень;
- 9) використання засобів індивідуального захисту;

10) проведення заходів щодо захисту персоналу у випадку загрози і під час виникнення радіаційної аварії [53].

4.3. Стационарні системи пінного пожежогасіння. Тактика гасіння пожежі

Кожне морське судно, з метою забезпечення пожежної безпеки, обладнують системою пожежогасіння, призначеної для локалізації пожежі, а також швидкого і безперешкодного її гасіння. Метою створення цієї системи служить захист екіпажу і його особистого складу, а також збереження матеріальних цінностей в приміщеннях судна, і вантажу, що перевозиться.

Найбільш важливим елементом захисту суден від пожежі є протипожежна профілактика. Вона містить певний комплекс заходів щодо боротьби за живучість судна, та питання конструктивного протипожежного захисту. Засадами дій екіпажу у таких ситуаціях та вживання протипожежних заходів є норми Міжнародного кодексу по управлінню безпечною експлуатацією суден і запобіганням забрудненню (МКУБ-94, ISM-Code), Конвенції SOLAS-74. За вимогою Конвенції SOLAS-74 на кожному судні повинен бути план протипожежного захисту судна і план дій екіпажу при оголошенні пожежної тривоги (FIREPLAN), складений національною і англійською мовами, один екземпляр якого розміщується у публічному доступі [53].

Існують наступні види судових систем пожежогасіння: водяного, пінного, вуглекислого, порошкового пожежогасіння та парогасіння, система інертних газів та інші.

Системи піногасіння призначені для гасіння пожежовантажних танків і трюмів, паливних резервуарів, машинно-котельних і насосних відділень, кофердамів, а також житлових і службових приміщень. Пінне пожежогасіння використовується головним чином для боротьби з пожежами класу В, а за допомогою піни з низькою кратністю (з високим вмістом води) можна гасити

пожежі класу А. У свою чергу є наступні системи піногасіння на морському судні:

1) гасіння хімічною піною. Хімічна піна утворюється в результаті хімічної реакції бікарбонату натрію із сульфатом алюмінію (або сульфатом заліза). Для поліпшення вогнегасних властивостей хімічної піни до неї додаються спеціальні присадки – стабілізатори. Хімічна піна має велику масову щільність і створює щільний шар. Генератори хімічної піни безперервної дії можуть бути стаціонарними і переносними. Генератор являє собою ежектор із встановленою на ньому завантажувальною лійкою для порошкового піноутворювача, який розчиняється в струмені води. Вхідний отвір генератора з'єднується рукавом або трубопроводом із пожежною магістраллю; на виході до генератора приєднаний рукав. Після початку подачі в генератор води при тиску 520-700 кПа в воронку завантажується порошковий піноутворювач. Хімічна реакція відбувається за ежектором.

Істотним недоліком генераторів хімічної піни є непідготовленість їх до негайної дії, тому що порошок зберігається на судах в герметично закритих банках, які необхідно розкривати при виникненні пожежі. Завантажувати же бункер піногенератора порошком заздалегідь недоцільно через високу його гігроскопічність. При тривалому зберіганні на відкритому повітрі пінопорошок злежується і швидко приходить в непридатність.

2) система повітряно-механічної піни різної кратності. Багатьох недоліків, властивих хімічній піні, позбавлений саме цей вид піни, що повністю замінив на сучасних морських судах хімічну. Ця піна утворюється шляхом механічного перемішування розчину піноутворювача та води із повітрям. Аналізуючи склад даної піни, можна виділити наступні пропорції: повітря – 91%, вода – 9,6%, піноутворювач – 0,3%. Піноутворювач, необхідний для утворення повітряно-механічної піни, випускається в двох концентраціях – 3-й 6%-й. Він може працювати на прісній або морській воді, утворюючи при змішуванні з нею пінний розчин. При перемішуванні з повітрям пінний розчин

розширюється. Повітря вводиться в пінний розчин на виході із рукава або трубопроводу у ручного або лафетного ствола [53].

У стаціонарних системах піногасіння (рис. 4.1.) співвідношення між повітрям і водою вибирається з таким розрахунком, щоб можна було забезпечити необхідні вогнегасні властивості піни. Як правило, чим нижча кратність піни, тим вона важча, тим менша її в'язкість і вища теплостійкість, тим вона більш текуча; електропровідність гірше утримується на вертикальних поверхнях і несеється вітром. Відповідно до даної конструкції, система пінопроводу проходить вздовж усього судна. Повітряно-пінні стволи 7, піноріжки 10, пінозливи 9, сполучені із магістральним пінопроводом 6 завдяки пінопроводу 8 забезпечує захист об'єктів 11, 12, 13. Також невід'ємними елементами даної системи є цистерна з піноутворювачем 5, відцентровий насос 2, дозуючий клапан 4, за допомогою якого регулюють витрати піноутворювача, що надходить до насоса.

Аби запустити цю систему, важливо відкрити запірні клапани 3 і запустити відцентровий насос 2. У цьому насосі здійснюється механічне перемішування піни, яка надходить із цистерни 5 піноутворювача і засмоктує воду через клапан 1. У підсумку, отримана суміш стає емульсією. Вона направляється насосом в пінопровід 6, від нього прямує до повітряно-пінних стовбурів 7 і піноріжок 10.

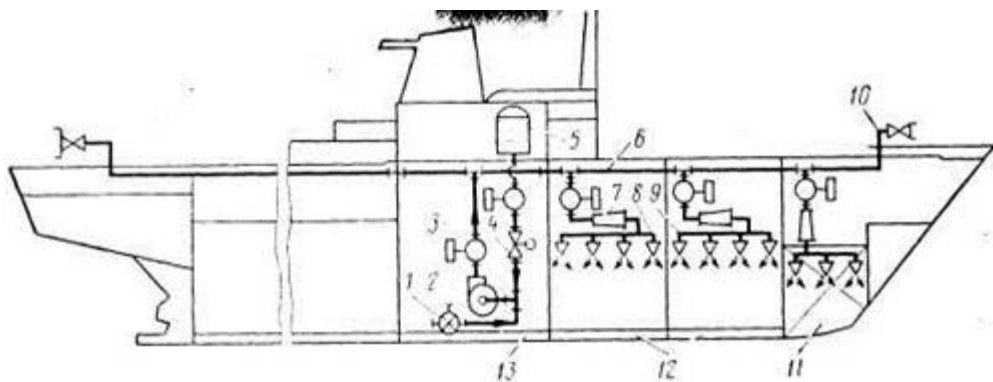


Рис. 4.1. Стаціонарна палубна система піногасіння

Джерело: [53]

Для отримання піни із високим відсотком концентрації, використовуються системи для формування емульсії із часткою води 5-6%. Потужність системи пожежогасіння піною можна розрахувати за формулою:

$$G = i * S, \quad (4.1)$$

де: i – сила подачі пінного розчину;

S – площа приміщення, m^2 .

Аби вистачило запасів порошку для утворення піни та води, необхідно, щоб об'єм одержаної емульсії у 5 разів перевищував об'єми суднових приміщень. Обсяг піни, яка може бути отримана за допомогою спеціальних генераторів, повинен бути не менше:

$$V_{п} = 60kQ_{пт} * 10^{-3}, \quad (4.2)$$

де: $k \approx 1000$ – концентрація піни;

$Q_{п}$ – потужність системи подачі;

τ – час безперервної роботи системи, хв.

Увесь час роботи системи у хвилинах можна розрахувати за наступною формулою:

$$\tau = 5V_{прим} / (60 * k * Q_{п} * 10^{-3}) = 83,3 V_{прим} * (k * Q_{п})^{-1}, \quad (4.3)$$

де: $V_{прим}$ – обсяг приміщення, m^3 .

Формули 4.1-4.3 дають можливість визначити запас порошку для утворення піни (4.4) та запаси води (4.5):

$$V_{п.у.} = 0,05 * c * V_{прим} * k^{-1}, \quad (4.4)$$

$$V_{води} = 0,05 * (100 - c) * V_{прим} * k^{-1}, \quad (4.5)$$

де: c – концентрація піноутворювача в розчині, %.

Обладнання для подачі емульсії та інші механічні засоби, які використовуються в системі пожежогасіння піною, є необхідними для отримання необхідної кількості розчину, що повинен зберігатися за межами суднових приміщень. Тому для цього виділяється окреме місце на палубі [53].

4.4. Призначення та структура Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення моря з суден 1973 року. Зміст Протоколів I та II 1973 р., Протоколу 1978р. та Протоколу 1997 р. до Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973 року, зміненої протоколом 1978 року

Після Другої світової війни країни потроху відновлювали свою міць та могутність, вибудовували економічні зв'язки, налагоджували торгівлю. У 1954 році була прийнята Міжнародна конвенція запобіганню забрудненню моря нафтою (OILPOL). Однак з розвитком морських торгових шляхів, зростала і кількість аварійних морських подій, які так чи інакше вели до забруднення океанів шляхом навмисного, випадкового скидання або скидання по недбалості з суден нафти. Усвідомлюючи необхідність охорони навколишнього середовища взагалі і морського середовища, вирішили, що така ситуація вимагала серйозних змін, посилення і розширення положень Конвенції 1954 року.

Нова Конвенція була прийнята 2 листопада 1973 року. Призначення її зрозуміле з самої назви — International Convention for the Prevention of Pollution from Ships — прописати комплекс заходів, метою яких є запобігання експлуатаційного і транскордонного забруднення моря судами з нафтою; припинення навмисного забруднення морського середовища нафтою та іншими шкідливими речовинами; і звести до мінімуму випадкові скидання

таких речовин, У 1978 році був прийнятий Протокол, що доповнює Конвенцію. Україна приєдналася до прийняття Конвенції 21 вересня 1993 року.

Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення моря з суден 1973 року складається з додатків з правилами та 20 статей [55]:

1. Стаття 1. Загальні зобов'язання по Конвенції, де сказано, що сторони Конвенції зобов'язуються здійснювати положення цієї Конвенції.
2. Стаття 2. Визначення, де надається трактування понять «Шкідлива речовина», «Скидання», «Судно», «Адміністрація», «Інцидент», «Організація».
3. Стаття 3. Застосування, де зазначається до яких суден застосовується та не застосовується Конвенція.
4. Стаття 4. Порухення, де оговорюється, що порушення положень Конвенції забороняється, і що законодавством Адміністрації відповідного судна встановлюються санкції за порушення.
5. Стаття 5. Свідчення і спеціальні правила інспектування суден, де стверджується, що судно зобов'язане мати спеціальне Свідчення згідно з положеннями і воно підлягає інспектуванню, якщо перебуває в портах Сторони, що підписала цю Конвенцію. У випадку, якщо судно не має дійсного Свідчення, Сторона, що здійснює інспектування, вживає заходів, що забезпечують невихід у море такого судна.
6. Стаття 6. Виявлення порушень і забезпечення виконання Конвенції — якщо в результаті інспектування буде виявлене порушення, то Адміністрації надсилається повідомлення для вжиття відповідних заходів. Кожна Сторона надає Адміністрації докази, якщо такі є. Після отримання таких доказів Адміністрація проводить розслідування справи.
7. Стаття 7. Необґрунтовані затримки суден, де прописано, що необхідно вживати всі можливі заходи для того, щоб уникнути необґрунтованої затримки судна або необґрунтованої відстрочки його відходу.

8. Стаття 8. Повідомлення про інциденти, пов'язані з скиданням шкідливих речовин, де наголошується про необхідність повідомлення про інцидент без затримки й у якомога більш повному обсязі, а також інформування Адміністрації судна, з яким відбувся інцидент та будь-яку іншу Державу, яку може це торкатися.
9. Стаття 9. Інші договори і тлумачення, де говориться, що Конвенція 1973 замінить Конвенцію 1954 р.
10. Стаття 10. Врегулювання спорів, які вирішено розглядати в арбітражу.
11. Стаття 11. Напрямок інформації, де указано, що сторони Конвенції зобов'язуються надсилати Міжурядовій морській консультативній організації тексти законів, наказів, декретів, правил та інших актів, виданих ними з різних питань щодо застосування цієї Конвенції; офіційні доповіді або огляди офіційних доповідей, що відображають результати застосування цієї Конвенції тощо.
12. Стаття 12. Аварії із суднами, де зазначається, що кожна Адміністрація зобов'язується проводити розслідування будь-якої аварії та передавати інформацію про результати такого розслідування Міжурядовій морській консультативній організації
13. Стаття 13. Підписання, ратифікація, прийняття, схвалення і приєднання, де указано, що Конвенція була відкрита для підписання в штаб-квартирі Міжурядовій морській консультативній організації з 15 січня 1974 р. по 31 грудня 1974.
14. Стаття 14. Факультативні Додатки
15. Стаття 15. Набуття чинності, де оголошується набуття чинності після закінчення дванадцяти місяців з дати, на яку Сторонами згідно зі Статтею 13 стануть не менше 15 Держав, загальна валова місткість торговельних суден яких становить не менше п'ятдесяти відсотків валової місткості суден світового торговельного флоту.

16. Стаття 16. Поправки, де зазначається, що поправки можуть бути прийняті або шляхом скликання Конференції, або після розгляду в Міжурядовій морській консультативній організації.

17. Стаття 17. Сприяння технічному співробітництву, де прописується зобов'язання сторін надавати підтримку тим з Сторін, що звертаються з проханням про надання технічної допомоги

18. Стаття 18. Денонсація, де стверджується, що припинення дії міжнародного договору набуває чинності після закінчення дванадцяти місяців з дати одержання Генеральним секретарем повідомлення про денонсацію.

19. Стаття 19. Здача на зберігання і реєстрація, що оголошується відповідальним за збереження Генерального секретаря.

20. Стаття 20. Мови, де перераховують мови написання Конвенції.

Протокол I Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення моря з суден 1973 року містить положення, що стосуються повідомлення про інциденти, пов'язані з скиданням шкідливих речовин (відповідно до статті 8 Конвенції). Протокол I складається зі 5 статей [55]:

1. Стаття I Обов'язок давати повідомлення
2. Стаття II Способи передавання повідомлення
3. Стаття III Випадки, в яких даються повідомлення
4. Стаття IV Зміст повідомлення
5. Стаття V Додаткове повідомлення

Протокол II Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення моря з суден 1973 року містить положення, що стосуються в основному арбітражних процедур у Третейському суді (відповідно до статті 10 Конвенції), та складається з 10 статей.

Протокол 1978 року до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року був підписаний в Лондоні 17 лютого. Призначення цього протоколу — внести деякі корективи до конвенції 1973 року, наприклад, замінили пункт b) статті 11, прописавши необхідність Сторін Конвенції надсилати список призначених інспекторів і визнаних організацій,

які уповноважені здійснювати заходи, пов'язані з конструкцією, побудовою, устаткуванням і експлуатацією суден, що перевозять шкідливі речовини. Або зазначається, що Сторони Протоколу погоджуються з тим, що вони не будуть зв'язані положеннями Додатка II Конвенції протягом трьох років з дати набуття чинності цього Протоколу і не несуть зобов'язань і не можуть претендувати на які-небудь привілеї по Конвенції щодо питань, пов'язаних з Додатком II Конвенції. Згідно цього протоколу, Генерального секретаря Міжурядової морської консультативної організації іменують «Депозитарієм».

Протокол 1997 р. до Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973 року посилається на принцип 15 Ріо-де-жанейрської декларації з навколишнього середовища та розвитку, який закликає застосовувати запобіжний підхід. На наш погляд, вагомою зміною стало долучення у статті 2 Додатку VI, який називається "Правила запобігання забрудненню повітряного середовища з суден" [56].

ВИСНОВКИ

Сучасний порт розглядається як інтегрована система складних видів діяльності, включаючи і виробництво, і логістику, з метою зміцнення трансконтинентальних вантажопотоків в світовій торгівлі. Тобто, з одного боку, порти зосереджені на як можна більшій ефективності вантажно-розвантажувальних робіт, а з іншого - необхідні функції порту стають більш складними і різноманітними. До того ж, як і кожне підприємство, порт має свої унікальні характеристики, які накладають відбиток на структуру управління, капіталу, конкурентне становище, оптимальні напрямки реформування.

Облік просторових тенденцій дозволить ефективніше організувати управлінську структуру порту, оптимізувати взаємовідносини з безпосередніми партнерами логістичного ланцюга, швидко реагувати на зміну ринкового середовища, проте призводить до того, що порт віддаляється від свого регіону, їх розвиток йде не паралельно і не взаємообумовлена. Розуміння соціальних аспектів розвитку створює відповідальність порту перед громадянськістю міста (району), в якому він розташований, і змушує звертати увагу і мінімізувати негативні наслідки своєї присутності на території.

Незалежно від того, до якого покоління належить порт, яку модель управління він використовує, до якого типу належить, на нього впливають тенденції розвитку світової торгівлі, реформи, що проводяться в портовій галузі в різних країнах, політика, що реалізується міжнародною спільнотою. Внаслідок цього виникає необхідність визначити, що таке порт в нових умовах світового ринкового середовища, яким він повинен бути, якщо дивитися на нього ззовні (для держави, місцевої влади, жителів міста) або з точки зору ефективності для внутрішніх користувачів (власників, адміністрації, орендарів, співробітників, судноплавних компаній та інших зацікавлених осіб). Маючи на увазі інтереси обох сторін, можна зробити висновок, що сучасний порт повинен бути соціально спрямованим, тобто поряд з

економічними параметрами стратегії стійкого розвитку порт повинен бути екологічно безпечним, енергетично ефективним, оптимально інтегруватися в регіональне середовище, бути основою для зростання якості життя мешканців територій, активно брати участь в громадських ініціативах.

Крім того, забезпечити довгострокове зростання може універсальність порту, ефективна взаємодія державного і приватного сектора, розвиток партнерства з іншими видами транспорту, оптимальна структура управління (фінансова свобода і оперативна самостійність адміністрацій), підвищення ролі персоналу, застосування сучасних інформаційних технологій, інновації.

Мінливість сьогодення та зміни у розвитку морегосподарського комплексу та світової портової системи мають вплив на діяльність морських портів України, це зобов'язує менеджмент кожної структурної ланки змінювати свою діяльність у відповідності до цих змін. Це стосується регулювання усіх рівнів портової діяльності.

Ми визначили основні напрями розвитку національних портів для досягнення конкурентоспроможності національної портової сфери та позиціонування як партнера на глобальному ринку транспортних послуг.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Hall P. The institution of infrastructure and the development of port-regions / [P.Hall]. - University of California at Berkeley, 2002. – 555 p.
2. Competition in Ports and Port Services / Organization for Economic Cooperation and Development. – OECD, 2011. – 327 p.
3. The Fourth-Generation Port / UNCTAD // Ports Newsletter. – 1999. – № 19. – P. 9-12.
4. Verhoeven P. A review of port authority functions: towards a renaissance? / [P. Verhoeven]. - University of Antwerp, 2009. – 24 p.
5. Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models / The International Bank for Reconstruction and Development. – The World Bank, 2007. – 78 p.
6. Baird A. J. Port privatization: Objectives, extent, process and the UK experience / A.J. Baird // International Journal of Maritime Economics. – 2000. – №2 (3). – P. 177-194.
7. Сомко М. Л. Транспортный комплекс как элемент региональной экономики: перспективы инновационного развития // Новый университет. Серия «Экономика и право». 2011. №2 (2). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnyy-kompleks-kak-element-regionalnoy-ekonomiki-perspektivy-innovatsionnogo-razvitiya>
8. Костров, С.В. Тенденции развития воднотранспортного комплекса за рубежом [Электронный ресурс] / С.В. Костров // Вестник Самарского государственного университета путей сообщения. – 2013. – №2. – Режим доступа: http://www.samgups.ru/science/nauchnye_izdaniya/vestnik-samgups/
9. Хаммер, М. Революция в бизнесе: реинжиниринг бизнес-процессов / М. Хаммер, Дж. Чампи. – М.:Омега, 2007 – 319 с.
10. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта. [текст] – Одесса: Феникс, 2005 – 229 с.

11. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. [текст] – Одеса.: ПРРЕД, 2004. – 454 с.
12. Структура и параметры развития рынка транспортных услуг [текст] / Под общей ред. Примачёва Н.Т. – Одесса.:«ИздаТИнформ», 2008. – 268 с.
13. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг [текст] / Под общей ред. Примачёва Н.Т. – Одесса.: Автограф, 2004. – 320 с.
14. Робинсон Стивен П., Коултер Мери. Менеджмент [текст], 6-е изд-е.: пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2004. – 880 с.
15. Винников В.В. Экономика предприятия морского транспорта (экономика морских перевозок): - 3 изд., перераб. доп. – О.: Феникс, 2011. – 944 с.
16. Винников С.В., Голубкова И.А., Сотниченко Л.Л. Проблемы и стратегия интеграционных процессов в морском транспортном комплексе. // Экономические инновации. Выпуск 14: Сборник научных работ. – Одесса: ИПР И ЭЭИ НАН Украины, 2003. – С. 159-167.
17. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. Одеса: ПРРЕД НАН України, 2004. – 453 с.
18. Винников В. В. Принципы и система управления эффективностью устойчивого развития морского транспортного комплекса // Вісник економіки транспорту і промисловості. 2010. №29. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/printsipy-i-sistema-upravleniya-effektivnostyu-ustoychivogo-razvitiya-morskogo-transportnogo-kompleksa>
19. Примачев Н. Т., Печерская Н. В. Проблемы и инструментарий формирования стратегии развития торгового флота. – Одесса: ИПРЭЭИ, 2003. – 279 с.
20. <https://unctad.org/en/pages/> - Review of Maritime Transport 2020 (Обзор морского транспорта)

21. <https://unctad.org/en/pages/> - Review of Maritime Transport 2019 (Обзор морского транспорта)
22. <http://portsukraine.com/> - официальный сайт журнала «Порты Украины»
23. <https://logist.fm/publications?page=1> - офіційний сайт аналітики перевезень
24. <https://sudohodstvo.org/> - офіційний сайт журналу «Судоходство»
25. <https://mtu.gov.ua/> - Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України
26. <http://www.ukrstat.gov.ua/> - офіційний сайт Державної служби статистики
27. <https://index.minfin.com.ua/economy/index/prodprice> - Офіційний сайт Міністерства фінансів України
28. <http://uspa.gov.ua/> – офіційний сайт Адміністрації морських портів України
29. Глушко Г. М. Стратегії розвитку портової діяльності: принципи формування та реалізації // Економічні інновації : зб. наук. пр. Одеса, 2017. Вип. 64. С. 65—70.
30. Примачев Н.Т, Примачева Н.Н., Голубкова И.А., Сотниченко Л.Л. Глобализм и внешнеэкономическая деятельность морского транспорта. Учебное пособие для курсантов морских вузов. – Одесса: ОНМА, 2007.– 310 с.
31. Глушко Г. М., Ильченко С. В. Конкурентоспроможність вітчизняних портів в умовах фінансово-економічної кризи // Економічні інновації : зб. наук. пр. Одеса, 2016. Вип. 62. С. 34—40.
32. Примачев Н.Т. Предпринимательство в торговом судоходстве. – Одесса, 2008 г. – 376 с.
33. Примачев Н.Т. Проблемы сбалансированности мирового рынка морской торговли: Монография. – Одесса: «ИздатИнформ», 2011 г. – 320 с.

34. Сотниченко Л.Л. Оценка инвестиционных проектов морехозяйственного комплекса Украины. // Трансформація курсу “Економічний аналіз діяльності підприємства”: – К.: КНЕУ, 2002. – С. 483-486.
35. Грузовой транзит на морском транспорте: состояние, проблемы, перспективы для Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://reftrend.ru/9721.html><http://reftrend.ru/9721.html>
36. Port Benchmarking for Assessing Hong Kong’s Maritime Services and Associated Costs with other Major International Ports [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/port_bm_study.pdf
37. COMPETITION IN PORTS AND PORT SERVICES // Organisation for Economic Cooperation and Development / DAF/COMP (2011) 14, 2011, 327 p.
38. Теория и практика морской деятельности: Серия научных публикаций / Под ред. проф. Г.К. Войтоловского. – Вып. 17. – М., 2010.
39. Глушко Г. М., Головченко О. М. Формування господарського механізму функціонування підприємства з позиції системного підходу // Наук. вісник міжн. гуманіт. ун-ту. Одеса, 2013. Вип. 5. С. 9—19
40. Зеркалов Д.В. Международные перевозки грузов / Д.В. Зеркалов, Е.Н. Тимошук. – К.: Изд-во «Основа», 2009. – 475 с.
41. Financial Times (2013b). Private equity investment in shipping predicted to double. 20 June.
42. Axel Schulz, Josef Auer Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus/ Oldenbourg, 2008, 397 p.
43. Кругман П.Р. Международная экономика/ П.Р. кругман, М. Обстфельд; пер. с англ. В Кузина и др. – [5-е изд.] – СПб.: Питер, 2003. – 832 с.
44. Котлубай А. М. Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины. – Одесса: ИПРиЭЭИ НАН Украины, 2011, - 268 с.
45. Примачев Н.Т., Примачева Н.Н., Эффективность развития морской транспортной индустрии: монография. Одесса: ОНМА, 2011. – 374 с.

46. Боди З., Кейн А., Маркус А. Дж. Принципы инвестиций - М.: Вильямс 2002. – 984 с.
47. Глэдстоун Д., Глэдстоун Л. Інвестування венчурного капіталу: Детальний Проблеми транспортного комплексу України Вісник економіки транспорту і промисловості № 51, 2015. – 99 с.
48. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и техника оценки любых активов/ А. Дамодаран; пер. с англ. Д. Липинского и др. – М.: Альпина Бизнес Бук, 2004. – 342 с.
49. Сотниченко Л.Л., Бабаченко М.В. Економіка водного транспорту: методичні вказівки розрахункової роботи. – Одеса: НУ «ОМА», 2017, с. 20.
50. Глушко Г. М. Мета формування ринкової стратегії підприємства в умовах сучасної української економіки // Наук. вісник міжн. гуманіт. ун-ту. Одеса, 2012. Вип. 4. С. 38—42. 4.
51. Про затвердження Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами [Електронний ресурс] // Офіційний вебпортал парламенту України / Законодавство України. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06#Text>.
52. Про захист людини від впливу іонізуючого випромінювання [Електронний ресурс] // Офіційний вебпортал парламенту України / Законодавство України. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/15/98-%D0%B2%D1%80#Text>
53. Іванов Б.М., Колегаєв М.О., Касилов Ю.І., Іванов О.І. Основи охорони праці на морському транспорті: Підручник для студентів вищих навчальних закладів. / Керівник авторського колективу — Б. М. Іванов - Одеса: КОМПАС, 2003.-416 с.
54. Шудренко І. В. Основи охорони праці : навч. посіб. / І. В. Шудренко. – Житомир: Видавець, О. О. Євенок, 2016. – 214 с.
55. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (укр/рос) [Електронний ресурс] // Офіційний вебпортал парламенту

України / Законодавство України. –Режим доступу до ресурсу:
https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text.

56. Протокол 1997 року про внесення змін до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї [Електронний ресурс] // Інформаційне агенство "ЛІГА:ЗАКОН". – 1997. – Режим доступу до ресурсу:
http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU97592.html.

АНОТАЦІЯ

Мета дипломної роботи полягає в дослідженні тенденцій розвитку портів України в контексті забезпечення національних інтересів.

В першому розділі дипломної роботи визначено загальні характеристики морських портів, досліджено роль морських торговельних портів в транспортній системі, розглянуто організацію управління діяльністю морських портів.

В другому розділі проаналізовано світові тенденції розвитку морських торговельних портів, визначено сучасний стан морських портів України, зроблено аналіз проблем та перспектив підвищення потенціалу морських торговельних портів України в контексті забезпечення національних інтересів.

В третьому розділі досліджено основні аспекти формування організаційно-економічного механізму розвитку портів, обґрунтовано напрямки розвитку морських торговельних портів України та визначено напрями підвищення конкурентоспроможності ДП «Миколаївський морський порт».

Ключові слова: морський порт, порти України, тенденції розвитку портів, забезпечення національних інтересів.