

УДК 339.56:339.924

Огієнко А.В.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри менеджменту організації та ЗЕД
Миколаївського національного університету
імені В.О. Сухомлинського

Бурцев О.В., Вьюнік С.В., Мечкар Л.М.

магістранти
Миколаївського національного університету
імені В.О. Сухомлинського

РОЗВИТОК МИКОЛАЇВСЬКОГО МОРСЬКОГО ПОРТУ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА АКТИВІЗАЦІЮ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЕКОНОМІКИ РЕГІОНУ

DEVELOPMENT OF MYKOLAIV SEA PORT AND ITS INFLUENCE ON ACTIVATION OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY OF THE REGIONAL ECONOMY

АНОТАЦІЯ

У статті досліджено теоретико-методичні засади формування стратегії розвитку морського порту. Проаналізовано сучасний стан реалізації стратегії розвитку портового господарства та визначено особливості розвитку зовнішньоекономічної діяльності економіки Миколаївської області. Обґрунтовано основні складники стратегії розвитку Миколаївського морського порту та визначено їх вплив на активізацію зовнішньоекономічної діяльності економіки регіону.

Ключові слова: зовнішньоекономічна діяльність, стратегія, порт, економічний механізм активізації концесійної діяльності порту, інвестиційна привабливість порту.

АННОТАЦИЯ

В статье исследованы теоретико-методические основы формирования стратегии развития морского порта. Проанализировано современное состояние реализации стратегии развития портового хозяйства и определены особенности развития внешнеэкономической деятельности экономики Николаевской области. Обоснованы основные составляющие стратегии развития Николаевского морского порта и определено их влияние на активизацию внешнеэкономической деятельности экономики региона.

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность, стратегия, порт, экономический механизм активизации концессионной деятельности порта, инвестиционная привлекательность порта.

ANNOTATION

In the work the theoretical and methodological foundations of development strategy seaport. The current state of development strategy of port management and the features of foreign economic activity of the agricultural sector Mykolaiv region. The basic components of the development strategy of Nikolaev seaport and determines their impact on the activation of foreign economic activity of the region.

Keywords: foreign trade strategy, the port, the economic mechanism of activation of the port concession, investment attractiveness of the port.

Постановка проблеми. В умовах міжнародної економічної інтеграції транспорт стає однією з найважливіших галузей економіки України, яка забезпечує функціонування всього народно-господарського механізму. Основна маса зовнішньоторговельних перевезень припадає на морський транспорт. Сьогодні морська транспортна система України не повною мірою готова до забезпечення росту перевезень. Збільшується

знос технічних засобів портів, погіршується їхня структура, що негативно впливає на обсяги перевезень. Унаслідок цього в умовах конкуренції відбувається витіснення українських портів із міжнародних ринків транспортних послуг. Саме тому актуальність питання вибору правильної стратегії розвитку підтверджується.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем розвитку морських торговельних портів сьогодні приділяється значна увага з боку таких науковців, як: С.М. Боняр, В.В. Вінніков, О.В. Воркунова, В.В. Жихарева, К.О. Ільницький, І.Т. Кіщак, В.Г. Коба, М.В. Ковбатюк, О.М. Котлубай, С.В. Крижанівський, М.Т. Примачов, С.І. Примачова, В.І. Чекаловець та ін.

Наукові та практичні проблеми, пов'язані із зовнішньоекономічною діяльністю суб'єктів різних рівнів управління економікою, і шляхи їх вирішення відображені в роботах багатьох вітчизняних учених, серед яких: В. Білий, В. Вінніков, В. Губенко, П. Зав'ялов, А. Кредісов, Ф. Павленко, В. Щербак, А. Яковлев та ін. Утім, висновки вчених є дещо суперечливими, не існує єдиного погляду на проблематику та концептуальні основи розвитку портового господарства та його впливу на зовнішньоекономічну діяльність підприємств.

Мета статті полягає у формуванні теоретико-методичних основ розроблення стратегії розвитку морського порту та визначенні її впливу на активізацію зовнішньоекономічної діяльності економіки.

Виходячи із сформульованої мети, у роботі вирішуються такі завдання:

- систематизувати теоретичні, методичні і практичні положення щодо формування стратегії розвитку морських портів;
- охарактеризувати основні методичні підходи до вибору пріоритетної стратегії розвитку порту;

- здійснити діагностику сучасного стану розвитку портової галузі Миколаївської області;
- проаналізувати зовнішньоекономічну діяльність економіки регіону;
- обґрунтувати концептуальні основи формування стратегії розвитку морського порту Миколаївської області;
- визначити перспективи залучення інвестицій у портове господарство України.

Об'єктом дослідження є процеси обґрунтування стратегії розвитку морського порту та визначення її впливу на активізацію зовнішньоекономічної діяльності аграрного сектора економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Портова галузь Миколаївської області представлена трьома морськими портами й одним річковим, а також двома крупними приватними терміналами.

ДП «Миколаївський морський торговельний порт» є одним із морських портів, який входить у ДП «Адміністрація морських портів України». Порт у межах відведеної йому території й акваторії здійснює роботи та надає послуги,

що включають судновласників та вантажовласників (рис. 1) [1, с. 23–25].

У розпорядженні порту:

1. порталні крани вантажопідйомністю від 5 до 40 т;
2. автонавантажувачі вантажопідйомністю від 1,5 до 25 т;
3. трактори, бульдозери, тягачі, екскаватори;
4. трюмні та складські машини;
5. ролтрейлери та низькорамні причепа;
6. плавкрани вантажопідйомністю 5 та 100 т для перевантаження великовагових вантажів.

У порту створені приватні стивідорні компанії, які працюють на принципах державно-приватного співробітництва. З кожним роком ними переробляється усе більше вантажів як на причалах АМПУ, так і на власних.

Для оцінки факторів і явищ, що впливають на конкурентоспроможність морського порту, розглянемо ці фактори, розподіливши на чотири категорії: strengths (сильні сторони), weaknesses (слабкі сторони), opportunities (можливості) і threats (загрози) (SWOT-аналіз, табл. 1) [2, с. 117–118].



Рис. 1. Напрями діяльності Миколаївського морського торговельного порту

На даному етапі аналізу можна відзначити, що портова галузь Миколаївської області має значну кількість слабких і сильних сторін, а також загроз і можливостей [3, с. 75]. Очевидно, що, не знаючи середовища, порти не зможуть існувати. Порти вивчають середовище, щоб забезпечити собі успішне просування до своїх цілей. Визначення сильних та слабких сторін підприємств допомагає виділити напрями, в яких вони можуть досягти успіху, однак цьому є певні загрози: нестійкий фінансовий стан, постійне зростання конкурентоспроможності конкурентів, недостатній рівень інвестицій.

На основі проведених досліджень можна виділити основні проблеми, які стримують збалансований розвиток портів України і Миколаївської області зокрема [4, с. 30]:

- спад обсягу транзитних вантажопотоків у зв'язку з недостатньо розвинутою інфраструктурою (глибина та довжина причалів), низьким рівнем здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт (якість, технологічність, швидкість), процедур оформлення транзитних документів, подальшим посиленням конкурентів;

- законодавство у сфері митного оформлення та перетину кордону є недостатньо прозорим, що суттєво ускладнює прикордонні операції та збільшує їх тривалість та вартість;

- спад прибутковості портів у зв'язку з подальшим зносом їх основних засобів, зниженням вартості послуг як результат росту внутрішньої конкуренції;

- недофінансування галузі на оновлення основних засобів, зниження завантаженості портів у зв'язку з утратою транзиту, розрізне-

ними планами щодо нарощування потужностей і, як результат, внутрішньою конкуренцією між українськими портами;

- повільне вдосконалення транспортних та перевантажувальних технологій, недостатня їх пов'язаність із виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;

- низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії морського з іншими галузями економіки, недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надходження інвестицій у розвиток портів.

Ураховуючи особливості розвитку української економіки та основні тенденції розвитку світового портового господарства, можна сформулювати декілька напрямів розвитку Миколаївського морського порту (рис. 2) [5, с. 200].

Узагальнюючи досвід управління портами в різних країнах світу, робоча група по портах Європейської Комісії в Брюсселі [6, с. 30] виділяє два підходи: макро- і мікроекономічний (табл. 2).

Об'єктивно назріла необхідність створення єдиної системи управління якістю послуг порту й окремо працюючих структур на його території. Складність полягає у тому, що порт та всі організації, які діють на території порту, обслуговують його, повинні тісно взаємодіяти, цілеспрямовано проводити політику якості послуг, бути готовими, за необхідності, навіть до підвищення витрат на забезпечення якості. Ця політика не завжди влаштовує підприємницькі структури, однак системна документація і суворий контроль процесу створюють імідж «якості» для порту. Стосовно морського тран-

Таблиця 1

SWOT-аналіз портової галузі Миколаївської області

	Сильні сторони	Слабкі сторони
Внутрішнє середовище	<ol style="list-style-type: none"> 1. Привабливість географічного розташування 2. Порти з достатніми потужностями і високим рівнем покриття системами забезпечення безпеки мореплавства 3. Цілорічна навігація 4. Можливість взаємодії з усіма видами транспорт (ж/д, авто, внутрішній водний) 5. Розвинена залізнична інфраструктура під'їзних шляхів 6. Кваліфікована робоча сила і управлінський персонал 7. Багаторічний досвід 8. Використання механізмів державно-приватного партнерства 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Низький відсоток використання транзитного потенціалу 2. Необхідність постійного проведення днопоглиблюваних робіт у портах 3. Складна процедура митного оформлення вантажів 4. Недостатній обсяг інвестицій в оновлення портових технологій 5. Низький рівень інновацій, нових портових технологій 6. Залежність від залізничної станції (недостатня потужність, відсутність електрифікованих шляхів) 7. Недостатня потужність зовнішніх кабельних ліній електропередач від «Миколаївобленерго»
	Можливості	Загрози
Зовнішнє середовище	<ol style="list-style-type: none"> 1. Територіальна та технологічна можливість розвитку портової інфраструктури 2. Перспективне зростання вантажообігу 3. Створення сучасних логістичних комплексів поблизу портів 4. Створення вільних портових економічних зон 5. Конкурентоспроможні тарифи 6. Розвиток транспортних коридорів 7. Реалізація інвестиційних проектів на необлаштованих територіях 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Негнучкість тарифної політики 2. Зростання конкуренції сторонніх організацій-перевізників 3. Розвиток портової інфраструктури країн Чорноморського басейну 4. Зменшення обсягів світової торгівлі 5. Форс-мажорні загрози

спорту якість – це процес делікатних послуг і скорочення часу. Для реальної й ефективної реалізації стратегії необхідні всебічна діагностика та обґрунтування майбутнього Миколаївського морського торговельного порту й окре-

мих обслуговуючих бізнес-одиниць. Систему відносин адміністрації порту в процесі стратегічного планування наведено на рис. 3.

Пріоритетами в процесі стратегічного планування мають бути ресурсозбереження та інно-



Рис. 2. Основні напрями розвитку Миколаївського морського порту

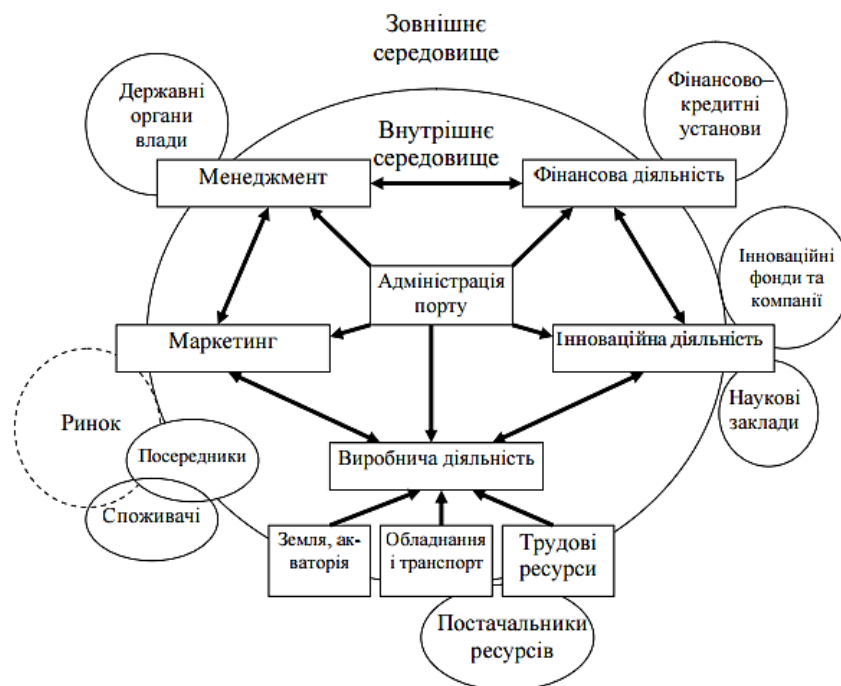


Рис. 3. Система відносин адміністрації порту в процесі стратегічного планування

Таблиця 2

Підходи до управління портами (за визначенням Європейської Комісії)

Підхід	Країни	Функції адміністрації порту
Макроекономічний	США, Японія	Державні органи втручаються у питання витрачання коштів на створення та підтримання в робочому стані інфраструктурних об'єктів. Інвестиції за такого підходу розглядаються як такі, що дають макроекономічні вигоди. Відповідно до цього підходу, інфраструктура частково знаходиться у веденні приватного сектору, діяльність якого обкладається податками. За рахунок останніх і покриваються витрати на інфраструктуру
Мікроекономічний	Країни ЄС	Компетенція адміністрації портів часто поширюється на будівництво, обслуговування й експлуатацію морських підхідних каналів та інфраструктуру порту. При цьому портова адміністрація водночас виступає як комерційне підприємство, яке має оплачувати всі витрати, пов'язані з інфраструктурою порту. З іншого боку, адміністрація порту є «підприємством» з обслуговування суден і вантажів та сама отримує дохід

ваційний якісний підйом технології переробки вантажів і обслуговування клієнтів у порту. У ситуації, що склалася у діяльності портового господарства, можна запропонувати три моделі участі регіону у функціонуванні та розвитку Миколаївського морського порту.

Запропоновані моделі базуються на експертній оцінці і можуть бути використані як для теоретичних висновків про закономірності можливих змін досліджуваного об'єкту, так і для прийняття рішень, що відбиваються на життєдіяльності порту та регіону. Ми вважаємо, що стосовно Миколаївського морського торговельного порту муніципалізація є недоцільною, оскільки потужність та економічний стан порту не співвідноситься із господарством міста.

Висновки. Отже, на нашу думку, у сучасних умовах життєздатними є підтримуюча та протекціоністська моделі участі регіону в розвитку порту, і вибір однієї із цих моделей сьогодні насамперед знаходиться в руках керівництва держави, галузі та порту. Проведений комплекс досліджень дає змогу запропонувати динамічний механізм реалізації моделей залежно від закономірностей розвитку національної економіки у цілому. На сучасному етапі для Миколаївського морського порту, без сумніву, прийнятна «стимулююча» модель, орієнтована на підтримку з боку держави. У динаміці розви-

тку можливий послідовний перехід до ринкової моделі, яка потребує адаптації не тільки системи портового господарства, а й усієї економіки регіону для гармонійних взаємовідносин і взаємної підтримки у розвитку.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Букач Т.М., Огієнко А.В. Роль транспортного забезпечення Миколаївської області. Актуальні проблеми менеджменту ЗЕД в контексті євроінтеграційних процесів: матеріали I Всеукраїнської науково-практичної Інтернет-конференції. Миколаїв: МНУ імені В.О. Сухомлинського, 2015. С. 23–25.
2. Дергаусов М. Управління морськими портами України в умовах глобалізації економіки. Економіка України. 2001. № 11. С. 28 – 30.
3. Кіщак І.Т., Шевчук С.П. Водні транспортні коридори у контексті євроінтеграції України. Четверті економіко-правові дискусії: матеріали міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції. Львів, 2014. С. 74–76.
4. Серейкіна Т.М., Дьоміна В.М. Перспективи розвитку транспортної галузі Миколаївської області. Наука. Студентство. Сучасність: матеріали VI Всеукраїнської студентської науково-практичної конференції; МНУ ім. В.О. Сухомлинського. Миколаїв, 2015. 29 с.
5. Експорт, імпорт і транзит вантажів в Україні : Статистичний збірник. К.: Держкомстат України, 2014. 217 с.
6. Sherwood C.S., Burns R. Solving international transportation problems. Transportation Journal 1 USA. 2009. 35 p.