

УДК 656.61

**Оксана Петрівна КОРНІЄНКО**

кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки та організації виробництва,  
Національний університет кораблебудування ім. адмірала Макарова,  
e-mail: [depdean339@gmail.com](mailto:depdean339@gmail.com)

**Катерина Андріївна КОШАРА**

Спеціаліст, кафедра економіки та організації виробництва, Національний університет  
кораблебудування ім. адмірала Макарова, e-mail: [senyk5361@mail.ru](mailto:senyk5361@mail.ru)

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ  
МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В СИСТЕМІ РИНКУ  
ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

*Корнієнко, О. П., Кошара, К. А. Організаційно-економічні засади функціонування морських портів України в системі ринку транспортних послуг // Вісник соціально-економічних досліджень: зб. наук. праць; за ред. М. І. Зверякова (голов. ред.) та ін. (ISSN 2313-4569). – Одеса: Одеський національний економічний університет. – 2017. – № 1 (62). – С. 84–93.*

*Анотація.* У статті розглянуто питання інтенсифікації соціально-економічного розвитку регіонів України. Сформульовано принципи функціонування та розвитку морських портів та підвищення їх конкурентоспроможності. Проаналізовано досвід міжнародної практики щодо стійкого розвитку економіки порту. Виявлено проблеми, які не дозволяють розвиватися вітчизняним портам та мати гідну конкурентоспроможну площу для переробки та перевалки вантажів. Обґрунтовано еволюцію «поколінь» портів згідно з UNCTAD.

*Ключові слова:* морський порт; транспортні послуги; економічні засади; механізм оновлення; фінансовий результат; підвищення конкурентоспроможності; UNCTAD.

**Оксана Петровна КОРНИЕНКО**

кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и организации производства,  
Национальный университет кораблестроения им. адмирала Макарова,  
e-mail: [depdean339@gmail.com](mailto:depdean339@gmail.com)

**Екатерина Андреевна КОШАРА**

специалист, кафедра экономики и организации производства, Национальный университет  
кораблестроения им. адмирала Макарова, e-mail: [senyk5361@mail.ru](mailto:senyk5361@mail.ru)

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ  
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ В СИСТЕМЕ  
РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

*Корниенко, О. П., Кошара, Е. А. Организационно-экономические основы функционирования морских портов Украины в системе рынка транспортных услуг // Вестник социально-экономических исследований: сб. науч. трудов; под ред. М. И. Зверякова (глав. ред.) и др. (ISSN 2313-4569). – Одесса: Одесский национальный экономический университет. – 2017. – № 1 (62). – С. 84–93.*

*Аннотация.* В статье рассмотрены вопросы интенсификации социально-экономического развития регионов Украины. Сформулированы принципы функционирования и развития морских портов и повышения их конкурентоспособности. Проанализирован опыт международной практики по устойчивому развитию экономики порта. Выявлены проблемы, которые не позволяют развиваться отечественным портам и иметь достойную конкурентоспособную площадь для переработки и перевалки грузов. Обоснована эволюция «поколений» портов согласно UNCTAD.

*Ключевые слова:* морской порт; транспортные услуги; экономические предпосылки; механизм обновления; финансовый результат; повышение конкурентоспособности; UNCTAD.

**Oksana KORNIYENKO**

*PhD in Economics, Associate Professor, Department of Enterprise Economics,  
Admiral Makarov National University of Shipbuilding, e-mail: depdean339@gmail.com*

**Ekaterina KOSHARA**

*MA in Economics, Department of Enterprise Economics,  
Admiral Makarov National University of Shipbuilding, e-mail: senyk5361@mail.ru*

**ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC BASES OF UKRAINIAN SEAPORTS  
FUNCTIONING IN THE SYSTEM OF TRANSPORT SERVICE MARKET**

*Korniyenko, O., Koshara, E. (2017), Organizational and economic bases of Ukrainian seaports functioning in the system of transport service market. Ed.: M. Zveryakov (ed.-in-ch.) and others [Orhanizatsiino-ekonomichni zasady funktsionuvannia morskyykh portiv Ukrainy v systemi rynku transportnykh posluh; za red.: M. I. Zveriakova (gol. red.) ta in.], Socio-economic research bulletin; 'Visnik social'no-ekonomichnih doslidzen' (ISSN 2313-4569), Odessa National Economic University, Odessa, No. 1 (62), pp. 84–93.*

**Abstract.** *The questions of intensification of Ukrainian regions socio-economic development are considered in the article. The principles of seaports functioning and development and increasing their competitiveness are formulated. The experience of international practice for sustainable development of port economy is analyzed. Problems that do not make possible to develop of domestic ports and to have a decent competitive area for handling and trans-shipment of cargo are identified. The evolution of ports «generations» according to UNCTAD is substantiated.*

**Keywords:** *seaport; transport services; economic bases; updating mechanism; financial result; increasing the competitiveness; UNCTAD.*

**JEL classification:** *R110*

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** В умовах економічної і політичної кризи в суспільстві дедалі більше зростає роль морегосподарського комплексу України як одного із засобів розвитку економіки, особливо з обранням нашою країною шляху євроінтеграції. Останніми роками обсяги вантажопотоків між центрами світової економіки і окремими державами зростають і ця тенденція буде зберігатися в найближчому майбутньому, враховуючи, що через територію України проходить низка міжнародних транспортних коридорів. Водночас, основною проблемою морегосподарського комплексу є загроза можливої втрати вантажопотоків. Висока конкуренція на ринку портових послуг при існуючому міжнародному поділі праці вимагає постійного підтримання основного капіталу морських торговельних портів на належному техніко-економічному рівні. Ефективність господарської діяльності підприємств – це одна із складових економічної могутності держави. І оскільки галузь має чимало проблем, постає завдання їх дослідити та винайти економічне підґрунтя для їх розв'язання.

**Аналіз досліджень і публікації останніх років.** Проблеми розвитку портів є актуальними і широко обговорюються вітчизняними та зарубіжними спеціалістами. Дослідження українських вчених, а саме Б. В. Буркинського та М. І. Котлубая [3] доводять, що саме морський порт спроможний здійснити прорив у забезпечені країни валютою і, в перспективі, витягнути наступні ланки економіки. Зарубіжні вчені, такі як П. Холл [7], визначили різні підходи, завдяки яким ця проблема може бути вирішена. Завдяки роботі та висновкам Р. Е. Мансурова маємо змогу розглянути портову діяльність з точки зору його конкурентоспроможності [5].

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Морські порти є складовою транспортної і виробничої інфраструктури держави на різних напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності їх функціонування, рівня технологічного й технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку.

Серед головних проблем функціонування та розвитку портової галузі можна назвати:

- зниження рівня прибутковості морських портів у зв'язку із значним зносом основних засобів (понад 70%);
- повільне оновлення основних фондів морських портів;
- відсутність дієвого механізму залучення приватних інвестицій для розвитку морських портів та захисту прав інвесторів;
- зменшення обсягу транзитних вантажопотоків у зв'язку з недостатньо розвинутою інфраструктурою морських портів;
- недосконалість законодавства з питань митного оформлення, перетинання державного кордону;
- зниження рівня завантаженості морських портів у зв'язку зі зменшенням обсягу транзитних вантажопотоків; зниження попиту на продукцію вітчизняного виробництва на світовому ринку;
- зменшення обсягів експортних вантажопотоків через морські порти у зв'язку з перевезенням вантажів іншими видами транспорту (автомобільним, залізничним);
- нерозвинена транспортна інфраструктура в морських портах та на під'їзних шляхах;
- низький рівень технічної безпеки в морських портах тощо [1].

Інтеграція України в світову господарську систему та активізація транзитних перевезень зумовлюють необхідність збільшення обсягів та підвищення якості транспортних послуг. Основними завданнями морської транспортної галузі мають стати: забезпечення безпеки перевезень та збереження вантажів; прискорення обслуговування; зменшення цін і витрат на транспортні послуги.

Сьогодні морська транспортна система України неспроможна забезпечити зростання обсягів перевезень. Підвищується зношеність технічних засобів портів, погіршується їх структура, що негативно впливає на розвиток морських портів та галузі в цілому. Внаслідок цього українські порти витісняються з міжнародних ринків транспортних послуг.

**Постановка завдання.** З наведених причин авторами було поставлено за мету розглянути можливі методи покращення роботи порту, враховуючі останні дослідження видатних науковців в цій галузі.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Морські торговельні порти – це важливий елемент морегосподарського комплексу держави. В епоху глобалізації від ефективності роботи торгових портів залежить конкурентоспроможність окремих територій і держави в цілому. Вартість портових послуг включається в сукупні транспортні витрати і, як наслідок, вартість товарів. Портова діяльність впливає на рівень виробничої спеціалізації і концентрації, робить можливим міжнародний поділ праці. Таким чином, порти відіграють важливу роль у технологічних та організаційних перетвореннях, завдяки яким сталася інтернаціоналізація економіки в світовому масштабі.

Основною проблемою, що постала перед морськими портами є загроза можливої втрати вантажопотоків. Висока конкуренція на ринку портових послуг при існуючому міжнародному поділі праці вимагає постійного підтримання основного капіталу морських торговельних портів на техніко-економічному рівні. Нестабільною залишається вантажна база українських морських портів, що залежить від світового попиту на продукцію вітчизняних експортно-орієнтованих галузей та транзитних вантажів.

Розглядаючи питання інтенсифікації соціально-економічного розвитку регіонів України, особливу роль необхідно відвести розбудові транспортної інфраструктури та міжнародних транспортних коридорів. Якість транспортної інфраструктури є одним із найважливіших факторів для інвесторів. Від розв'язання цього завдання залежить швидкість залучення України до європейського економічного простору. Вважаємо, що це повною мірою стосується розвитку водного транспорту та портового господарства.

Морська портова галузь безпосередньо пов'язана з розвитком світової та вітчизняної економіки, від її стану залежить ефективність логістики великих експортоорієнтованих підприємств, її удосконалення забезпечує не тільки зниження витрат по закупівлях

імпортних товарів і збут готової продукції, але й дозволяє збільшити доходи за рахунок розширення обсягів транзиту. Як і кожне підприємство, порт має свої унікальні характеристики, серед яких можна виділити наступні [2]:

- порти забезпечують широкий спектр послуг, а не спеціалізуються на декількох продуктах, що відрізняє їх від підприємств комунальних послуг;
- склалася різноманітна практика участі приватного капіталу – від оренди та експлуатації до приватизації;
- існує можливість внутрішньої конкуренції внаслідок присутності на території підприємств, що роблять як схожі послуги, так і взаємодоповнюючі;
- доступно дроблення основної послуги (переробка вантажів) на елементи, які можуть виконувати різні учасники портової діяльності;
- з часом, вартість землі, на якій розташовується порт, а також його активів істотно зростає, що робить порт привабливим об'єктом для інвестицій;
- 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 зі збільшенням його розмірів і активності.

Морський транспорт є найбільш поширеним при перевезенні вантажів. Погоджуємося з поглядами Б. В. Буркинського та М. І. Котлубая, які вказують, що морський транспорт має реальні передумови для розвитку експортного потенціалу [3]. На їх думку, саме морський транспорт спроможний здійснити прорив у забезпеченні країни валютою і в перспективі витягнути інші ланки економіки, що мають з ним господарські зв'язки.

Функціонування та розвиток морських портів здійснюються за принципами:

- 1) об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту;
- 2) збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих в межах території та акваторії морського порту;
- 3) забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;
- 4) розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності;
- 5) розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;
- 6) забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;
- 7) цільового використання портових зборів;
- 8) збереження в державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;
- 9) рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.

Підвищення конкурентоспроможності морського порту базується переважно 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, розвиток портової інфраструктури, підвищення якості послуг, безпеки функціонування тощо.

Р. Е. Мансуров [5] розглядає конкурентоспроможність підприємства, яка:

- визначає величину та ефективність використання всіх ресурсів підприємства;
- є динамічним показником, зміни якого залежать як від зовнішніх, так і внутрішніх чинників;
- є показником відносним. Базою для порівняння слугують аналогічні показники конкурентоспроможності підприємств-конкурентів або ідеальних (еталонних) підприємств;
- є властивістю об'єкта, який характеризується ступенем задоволення ним конкретної потреби порівняно з аналогічними об'єктами, що представлені на ринку;
- є здатністю витримувати конкуренцію порівняно з аналогічними об'єктами на певному ринку;
- характеризує величину привабливості певного підприємства для інвестора;
- підлягає впливу соціального та екологічного середовища [5, с.91].

Розрахунок загальної конкурентоспроможності підприємства ґрунтується переважно на аналізі основних показників його фінансово-господарської діяльності порівняно з аналогічними показниками підприємств-конкурентів та може застосовуватися до підприємств сервісної діяльності на морському транспорті, а саме, на аналізі:

- прибутковості підприємства;
- фінансової стійкості підприємства (темپ приросту реальних активів, коефіцієнт автономії, коефіцієнт фінансової стійкості);
- кредитоспроможності підприємства (норма прибутку, коефіцієнт абсолютної ліквідності, коефіцієнт залучення коштів);
- використання капіталу;
- рівня самофінансування;
- валютної самоокупності тощо [6, с.185].

Формування такого механізму, в дійсності, є систематичним і безперервним процесом, за допомогою якого порт реалізує свою програму розвитку, коригує напрям діяльності і функції. Інакше кажучи, – це інструмент, за допомогою якого можлива реалізація довгострокових перспектив діяльності, середньострокових цілей і стратегій розвитку морського порту. Традиційна практика формування організаційно-економічного механізму включає низку напрямків дослідження факторів, які 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.

Міжнародна практика свідчить про те, що стійкий розвиток і підвищення конкурентоспроможності не можуть бути досягнуті в процесі здійснення одиничних змін, що не зачіпають загальноструктурних модернізацій. Для цього потрібно налагодження керованого процесу, заснованого на досить чітко сформульованій політиці, що враховує місцеві умови. Цілі розвитку портової інфраструктури в області сталого розвитку повинні бути включені в програму розвитку портової адміністрації та інших відповідних організацій або компаній, які працюють на території порту. Багатофункціональність діяльності портового комплексу, породжена попитом на виконання різних транспортних і спеціальних сервісних операцій, зумовлює найважливішу задачу оптимізації організаційно-економічних відносин і вибору раціональної організаційної структури управління діяльністю порту з урахуванням таких підприємств.

В рамках портової адміністрації та інших органів, що функціонують в портовій зоні, повинні бути встановлені конкретні цілі, які визначають кількісно підцілі і завдання для

кожної організації або підрозділу. Варто встановити пріоритети серед різних цілей, підцілей та завдань залежно від їх результатів і структурних впливів на систему в цілому. Питання організації національної портової системи мають актуальне значення у зв'язку з вимогами, які диктуються міжнародною торгівлею. Правильний вибір ключових питань дозволить залучити до роботи щодо вдосконалення організації та планування передачі вантажів в морському порту в заданому напрямку всі зацікавлені міністерства, відомства, основні підприємства та організації всіх видів транспорту і клієнтури. Організація такої системи має за мету чітке уявлення про ті функції, які покладає на торгові порти держава. Міжнародний досвід показує, що вирішення цього питання може бути сформульовано у вигляді системи заходів, спрямованих на підвищення конкурентоспроможності (рис. 1).

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

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 операції, що здійснюються в акваторії порту з обслуговування судна, а також на стику між акваторією і територією, і на самій території порту по обслуговуванню 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. Усі вони необхідні для нормального функціонування порту і задоволення потреб його клієнтів. Ефективне управління портовими внутрішніми функціями передбачає постановку відповідних завдань управління, які доповнюють і конкретизують цілі діяльності портів.



Рис. 1. Заходи, спрямовані на підвищення конкурентоспроможності порту (розроблено авторами)

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 у цьому питанні. Відомо, що в порту завжди існує небезпека погіршення стану морського середовища, земельних ресурсів і повітряного середовища в результаті можливих аварій в портовій зоні або навіть внаслідок повсякденних портових операцій. Для запобігання цій небезпеці в порту функціонує низка служб, частина з яких реально виконують всі необхідні заходи щодо забезпечення безпеки акваторії, а друга частина за роки незалежності України фактично не піддалася змінам, залишаючись бюрократично малорухливим механізмом, який «пожирає» кошти порту. І це не єдина структура в організації порту, що заважає стрімкому руху вперед.

Таким чином, вивчаючи 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 світової практики.

Визначимо наступні основні аспекти в формуванні організаційно-економічного механізму, спрямованого на підвищення конкурентоспроможності морського порту. Для задоволення рівня потреби національної економіки в частині обсягів перевалки імпортованих, 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 у рамках організаційно-економічного механізму є одним із найважливіших пріоритетів. Для її досягнення в сфері створення портової інфраструктури й управління нею потрібна розробка механізму ефективного виділення ресурсів і визначення меж взаємодії державного і приватного капіталу. Прагнення до досягнення транспортної ефективності через прорахунок економіки логістичних ланцюгів поставки товарів є основою для визначення найбільш бажаних місць розміщення портової і наземної інфраструктури, а також досягнення збалансованої спеціалізації портів у кожному басейні. Ефективність і прозорість законодавства, схеми регулювання ринку, системи управління в портах, створення позитивного ділового макроекономічного клімату і умов для регіонального розвитку створять умови для сталого розвитку галузі на довгострокову перспективу. Розвиток сучасних інформаційних технологій на морському транспорті також входить до пріоритетних завдань. Зазначимо другий аспект як досягнення економічної ефективності розвитку портової інфраструктури.

Впровадження та адаптація кращих світових практик в області надання послуг в портах є сутнісною проблемою морських портів. Для підвищення конкурентоспроможності вітчизняної транспортної системи на міжнародній арені та 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 варто приділяти розвитку найбільш конкурентоспроможних регіональних і трансконтинентальних транспортних коридорів. Цей аспект можна відобразити як досягнення міжнародної конкурентоспроможності послуг морських портів.

Для підвищення комплексної безпеки, 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

мореплавання, сформувати систему охорони відповідно до вимог Міжнародної морської організації; забезпечити захист об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів від актів незаконного втручання.

Усе 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. Четвертий аспект – забезпечення безпечного функціонування і розвитку морської портової інфраструктури та морського транспорту.

Захист довкілля та здоров'я людини забезпечується, насамперед, шляхом реалізації закладених в інвестиційні проекти технічних і технологічних логічних рішень, які відповідають сучасним стандартам і підвищеним екологічним вимогам. Як механізм взаємодії з іноземними партнерами можуть бути активно використані такі сучасні міжнародні засоби комунікації як форуми, конференції тощо. Підвищення сукупного світового добробуту за рахунок розвитку вітчизняної 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. Цей аспект полягає у вирішенні соціальних завдань розвитку морської портової інфраструктури. Таку точку зору обрав П. Холл, який у своєму дослідженні виділив три підходи до визначення сутності порту і напрямків його роботи [7]:

1. Порти певних вантажів, ключова роль яких – отримання доходів від основної діяльності, створення робочих місць в регіоні, участь у формуванні бюджету. Ефективність існування такого порту визначається наступними характеристиками: обсяги перероблених вантажів, їх вигляд, режим морського перевезення, напрямки і призначення вантажу, ступінь заміненості перевезення, кінцеве використання вантажів.

За ступенем охоплення різних видів вантажів порти можна розділити на три групи: хаби – найбільші представники галузі, рівномірно обробні всі види вантажів, що мають широкий спектр обладнання, транспортну інфраструктуру, зв'язки 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 ті, які 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 залежно від значення коефіцієнта: менше 0,2 – низький; 0,2–0,4 – середній, 0,4–0,6 – високий, більше 0,6 – дуже високий [8, с.154].

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

3. Порти як вузлові ланки в транспортній мережі. У 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, здійснюється пошук найбільш ефективних організаційних моделей. Цей процес UNCTAD (United Nations Conference for Trading and Development – Конференція ООН з торгівлі та розвитку) в 1992 р. запропонував організувати як еволюцію «поколінь» портів. Залежно від різноманітності, ступеня



технологічності інфраструктури, спеціалізації та пропускної здатності в 1992 р. виділили три, а в 1999 р. і четверте покоління розвитку порту [9, с.15].

Порти першого покоління – це організації, потужності яких, стратегія і діяльність зосереджені на наданні основних послуг – обробка вантажів і суден, безпеку. 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 вантажооброблювальним, і сервісним центром.

Робота портів третього покоління спрямована не тільки на обробку вантажів та надання супутніх послуг. Їх завдання – розширюючи спектр послуг, створити ефективну платформу для повноцінної логістики. Типовою діяльністю цих портів 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.

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 та світові ланцюги поставок. Як засвідчує досвід, до четвертого покоління еволюціонують порти, що спеціалізуються на контейнерних перевезеннях.

**Висновки і перспективи подальших розробок.** Реалізація ефективної державної політики розвитку морських портів України дозволить: підвищити імідж України як морської держави, конкурентоспроможність морегосподарського комплексу та портової сфери, зокрема; вдосконалити систему державного управління портовою галуззю; впровадити дієвий механізм залучення приватних інвестицій; провадити морськими портами інноваційну діяльність шляхом застосування новітніх технологій; запровадити заходи щодо ресурсозбереження та зменшення негативного впливу на довкілля тощо.

За умов подальшого розвитку й модернізації власної транзитної транспортної інфраструктури, передбачається суттєве збільшення обсягів перевезень транзитних вантажів морським транспортом. У цьому контексті зростатиме роль морських портів як однієї із найважливіших ланок національної транзитно-транспортної інфраструктури.

Розвиток морського транспортного комплексу України має значення не лише для країни, тому можемо розраховувати на підтримку світових фінансових структур. Вітчизняні морські порти без особливих проблем можуть бути задіяні в системі міжнародних транспортних коридорів, оскільки в останні роки їх колективи приділяли серйозну увагу реконструкції, модернізації й технічному переозброєнню перевантажувальних потужностей. Тому доцільним є спрямування на інтеграцію в світову економіку за допомогою міжнародних транспортних коридорів.

Розбудова портової сфери має орієнтуватися на поліпшення якості обслуговування населення за рахунок впровадження інноваційних підходів, а також поповнення і поновлення морських суден. З цієї причини постає самостійне наукове завдання щодо оцінки взаємозалежності між реалізацією зазначених заходів та їхніми впливами на економічну ефективність діяльності підприємств портової сфери. Сподіваємось, що його вирішення відкриє перспективи для подальших досліджень з приводу вдосконалення організаційно-економічного механізму морських торговельних портів.

### **Література**

1. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України № 548-р від 11.07.2013 р. URL: [www.kmu.ua](http://www.kmu.ua).
2. Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models // The international Bank for Reconstruction and Development. – The World bank, 2013. – 78 p.

3. Котлубай О. М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2014. – 453 с.
4. Про морські порти України: Закон України № 4709-VI від 17.05.2012 р. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
5. Мансуров Р. Е. Об экономической сущности понятий «конкурентоспособность предприятия» и «управление конкурентоспособностью предприятия» // Маркетинг в России и за рубежом. – 2006. – № 2 (25). – С. 91–94.
6. Дубовик Н. В. Оцінка конкурентоспроможності підприємств сервісної діяльності на морському транспорті // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2012. – № 4 (41). – С. 166–185.
7. Hall P. *The institution of infrastructure and development of port-region*. – University of California at Berkeley, 2010. – 555 p.
8. Жудро М. К., Жудро М. М. Экономика предприятия: курс лекций. – Горки: БГСА, 2011. – 288 с.
9. Барышникова В. В. Современный порт в логистической цепочке доставки грузов // Экономика и управление предприятиями машиностроительной отрасли: проблемы теории и практики. – 2010. – № 4 (8). – С. 15–26.

### References

1. On approval of Ukrainian seaports development Strategy till 2038: Law of Ukraine, No. 548-p, 11.07.2013 [Pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku morskyykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku: Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy, No. 548-p, 11.07.2013]. URL: [www.kmu.ua](http://www.kmu.ua) [in Ukrainian]
2. Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models (2013). The international Bank for Reconstruction and Development. The World bank, 78 p.
3. Kotlubay, O. M. (2014). Economic mechanisms of development of merchant shipping in Ukraine [Ekonomiczni mekhanizmy rozvytku torhovelnoho moreplavannia v Ukraini], Instytut problem rynku i ekonomiko-ekolohichnykh doslidzhen NAN Ukraine, Odessa, 453 p. [in Ukrainian]
4. About seaports of Ukraine: Law of Ukraine, No. 4709-VI, 17.05.2012 [Pro morskii porty Ukrainy: Zakon Ukrainy, No. 4709-VI, 17.05.2012]. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> [in Ukrainian]
5. Mansurov, R. E. (2006). On the economic nature of «enterprise competitiveness» and «enterprise competitiveness management» concepts [Ob ekonomicheskoy sushchnosti ponyatiy «konkurentosposobnost predpriyatiya» i «upravlenie konkurentosposobnostyu predpriyatiya»], Marketing v Rossii i za rubezhom, No. 2 (25), s. 91–94 [in Russian]
6. Dubovyk, N. V. (2012). Competitiveness evaluation of service activities enterprises in maritime transport [Otsinka konkurentospromozhnosti pidpriemstv servisnoi diialnosti na morskomu transporti], Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti, No. 4 (41), s. 166–185 [in Ukrainian]
7. Hall, P. (2010). *The institution of infrastructure and development of port-region*, University of California at Berkeley, 555 p.
8. Zhudro, M. K., Zhudro, M. M. (2011). Economy of enterprise [Economika predpriyatiya], BGSA, Gorki, 288 s. [in Russian]
9. Baryshnikova, V. V. (2010). Modern port in logistics chain of cargo delivery [Sovremennyi port v logisticheskoy tsepochnke dostavki gruzov], Ekonomika i upravlenie predpriyatiyami mashinostroitelnoy otrasli: problemy teorii i praktiki, No. 4 (8), pp. 15–26 [in Russian]