

Студент 4 курсу
факультету менеджменту та маркетингу ХНЕУ ім. С. Кузнеця

РОЛЬ І СТРУКТУРА МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Анотація. Визначено можливості участі підприємств України на ринку морських вантажних перевезень. Розглянуто проблеми, що перешкоджають підприємствам ефективно діяти в системі перевезень вантажів морським транспортом.

Аннотация. Определены возможности участия предприятий Украины на рынке морских грузоперевозок. Рассмотрены проблемы, препятствующие предприятиям эффективно действовать в системе перевозок грузов морским транспортом.

Annotation. Possibilities of participation of Ukraine's enterprises in the market of sea cargo transportation are defined. The problems are considered, that prevent enterprises from working effectively in the system of transportation of goods by sea transport.

Ключові слова: морський транспорт, вантажні перевезення, морський порт, морські перевезення.

Морський транспорт відіграє важливу роль у міжнародних зв'язках України. На нього припадає чверть загального вантажообігу. За середніми відстанями перевезень вантажів (близько 6 000 км) морський транспорт посідає перше місце серед інших видів транспорту. Але за відстанню перевезення пасажирів він значно поступається залізничному й особливо повітряному транспорту. Реальність управління портовою галуззю України характеризується істотним відставанням інфраструктури портів від існуючих світових тенденцій і потреб судодержавних вантажовласників. Вітчизняні науковці, такі, як: Барішніков В. В., Бажин І. І., Котлубай М. І., Новікова А. М., Лимонов Е. Л., Сич Є. М., Воркут А. І., зазначають проблему недовантаження наявних портових потужностей, що використовуються лише на 60 – 70 %. З іншого боку, проблема полягає і в нездатності портів приймати максимальні вантажопотоки, оскільки формально наявна інфраструктура і допоміжні об'єкти знаходяться в незадовільному стані і не можуть забезпечити потреби порту в повному обсязі.

Актуальність даної теми зумовлена тим, що морський транспорт є важливою галуззю економіки країни. Його ефективне функціонування є необхідним чинником становлення України як морської держави, сталого розвитку її транспортно-дорожнього комплексу й економіки в цілому.

Метою статті є визначення потенційних можливостей підприємств України на ринку морських вантажних перевезень та проблем, що перешкоджають їм ефективно діяти в системі перевезень вантажів морським транспортом.

Головною особливістю морського транспорту порівняно з іншими видами транспорту (автотранспорт, авіатранспорт, залізничний транспорт) є вантажопідйомність. Саме морським транспортом найбільш вигідно здійснювати транспортування великих партій товару в міжконтинентальному просторі. Часто морський порт спеціалізується на морському перевезенні вантажу навалом (зерно, руда, вугілля тощо); перевезенні наливних вантажів (нафта, нафтопродукти, добрива тощо); контейнерних перевезень; перевезення великогабаритної і великотонажної продукції [1]. Доставка вантажів із Китаю в порти України, Прибалтики, Росії, а також доставка автотранспортної техніки зі США – це теж невід'ємна частина морських міжнародних вантажних перевезень. Найбільшим морським портом України є Одеса. Серед інших – Іллічівськ, Миколаїв, Херсон, Маріуполь, Бердянськ, Ізмаїл. Пасажирські перевезення здійснюють в Україні 17 морських портів. Морські перевезення відрізняються від інших видів вантажоперевезень та мають переваги [2].

Переваги морських перевезень:

Один із найдешевших видів транспорту для перевезення на далекі відстані.

Значна вантажопідйомність, здатність перевозити великогабаритні і великотонажні вантажі.

Гнучкість і мобільність, виражена в легкій зміні маршрутів вантажоперевезення, залежно від потреб замовника.

Недоліки морських перевезень:

Обмежена пропускна спроможність каналів і портів.

Обмеження за географічним розташуванням вантажовідправника і вантажоодержувача.

Не найшвидший вид транспорту.

Структура й основні функції відділів управління порту. Склад кожного з відділів визначається виробничими потребами конкретного порту. Самостійні відділи створюються при чисельності працівників не менше чотирьох людей, включаючи начальника. У малих портах (II і III категорій) при обмеженому обсязі роботи можуть об'єднуватися планово-економічний відділ і відділ організації праці та заробітної плати, відділ матеріально-

технічного постачання з адміністративно-господарським відділом, комерційний відділ із транспортно-експедиторської конторою та ін. Кожен із відділів має свій функціональний напрям діяльності [3].

Порт має свої функції, серед яких можна виділити такі [4]:

- 1) організація та здійснення вантажно-розвантажувальних робіт на судах та інших транспортних засобах із високою якістю і в мінімальні терміни;
- 2) виконання окремих видів комплексного обслуговування суден (бункерування, постачання водою тощо) і надання місця для безпечної стоянки при здійсненні інших видів обслуговування, які виконуються іншими організаціями та підприємствами морського флоту (постачання продуктами, виробництво дрібного ремонту тощо);
- 3) обслуговування пасажирів;
- 4) виконання транспортно-експедиторських операцій, які передбачають оформлення вантажних документів, розрахунок і стягування плат за послуги морського транспорту;
- 5) організація та здійснення перевезень на місцевих лініях судами портового флоту;
- 6) накопичення вантажів на складах порту і організація їх якісного короткострокового зберігання, обумовленого нерівномірністю роботи морського і суміжних видів транспорту;
- 7) адміністративно-державний нагляд, що передбачає контроль з боку порту за виконанням судами, що знаходяться в порту, звичаїв порту. Кодексу торговельного мореплавства та Міжнародних конвенцій у галузі безпеки плавання суден;
- 8) забезпечення правильної технічної експлуатації, збереження та ремонту обладнання, будівель, споруд порту і навігаційної обстановки на акваторії порту;
- 9) планування та облік господарської діяльності порту;
- 10) розробка місцевих тарифів на оплату послуг, що надаються портом;
- 11) забезпечення своїх підрозділів кваліфікованими кадрами й організація їх підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації;
- 12) нормування, організація праці та заробітної плати і впровадження госпрозрахунку у виробничих підрозділах;
- 13) удосконалення технологічних процесів, упровадження нової техніки, реконструкції та забезпечення освоєння нових виробничих потужностей;
- 14) запобігання та боротьба із забрудненням водного середовища;
- 15) аварійно-рятувальна робота передбачає надання портом притулку будь-яким судам, що потребують допомоги, і надання допомоги судам, що зазнали лиха в районі порту і на його акваторії.

На думку автора, основними функціями є здійснення перевантажувальних операцій, та обслуговування пасажирів. Із виконанням цієї функції тією чи іншою мірою пов'язані всі інші [5].

Реалізація саме цих функцій є основним виробничим процесом порту, сутністю його експлуатаційної діяльності.

Незважаючи на всі позитивні характеристики морського транспорту, подальший розвиток морських шляхів залежить безпосередньо від реконструкції, модернізації і технічного переозброєння, що є першочерговим завданням розвитку галузі і запорукою успішної конкуренції. Крім того, існують проблеми з фінансуванням. Держава не спроможна фінансувати судноплавство, тому шляхом вирішення економічних проблем є вдосконалення використання фондів коштів підприємства.

Відсутність вираженої державної морської політики, недостатній державний вплив та контроль за морською діяльністю виробничих підрозділів призвели до дезорганізації виробництва, розриву технологічних і господарських зв'язків із колишньою клієнтурою, суміжниками, до неефективного використання майна та втрати перспектив розвитку.

Україна володіє найпотужнішим портовим потенціалом серед усіх країн Чорного моря. Морські порти України – важлива ланка логістичного ланцюжка збуту продукції гірничо-металургійного, агропромислового комплексів; потенційно потужна, конкурентоспроможна галузь, що вимагає великої уваги з боку державної влади, широкомасштабних стратегій і програм реформування. Новий підхід до розвитку передбачає визначення спеціалізації для кожного порту і розвиток його в рамках цієї спеціалізації. Це допоможе розробити обґрунтовані інвестиційні проекти, реалізація яких концесіонерам дозволить забезпечити якісний розвиток і зростання конкурентоспроможності з урахуванням переваг та особливостей кожного з українських портів.

Наук. керівн. Авраменко О. В.

Література: 1. Барышникова В. В. Современный порт в логистической цепочке доставки грузов / В. В. Барышникова // Экономика и управление предприятиями машиностроительной отрасли: проблемы теории и практики. – 2009. – № 4. – С. 26. 2. Про заходи щодо забезпечення розвитку України як Морської держави [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.n2.rada.gov.ua/laws/show/n0015525-08>. – Назва з екрану. 3. Hall P. The institution of infrastructure and the development of port-regions/ P. Hall. – USA : University of California at Berkeley, 2002. – P. 555. 4. Буркинський Б. Формування Морської доктрини України / Б. Буркинський, О. Котлубай, В. Степанов // Вісник НАН України. 2008. – № 9. – С. 6–11. 5. Степанов О. Н. Стратегическое управление развитием морского порта : учебн. пособ. / О. Н. Степанов. – Одесса : Изд. "Астропринт", 2005. – 324 с. 6. Бажин И. И. Проектно-логистическое управление ресурсным обеспечением : монография / И. И. Бажин, В. В. Сысоев, О. В. Гладкова. – Н. Новгород, 2005. – 222 с.