

синергічний результат при взаємодії зі стейкхолдерами та чим більша кількість їх залучена, тим сильнішою є система вцілому.

Література

1. James F. Moore Predators and Prey: A New Ecology of Competition. *Harvard Business Review*. веб-сайт. URL: <https://hbr.org/1993/05/predators-and-prey-a-new-ecology-of-competition> (Last accessed: 02.11.2020).
2. Kasey Panetta 8 Dimensions of Business Ecosystems. *Smarter With Gartner*. URL: <https://www.gartner.com/smarterwithgartner/8-dimensions-of-business-ecosystems/> (Last accessed: 02.11.2020).
3. M.J. Greeven, W. Wei. Business ecosystems in China: Alibaba and competing Baidu, Tencent, Xiaomi and LeEco. Great Britain: Routledge. 2017. p. 1-160.
4. Івашова Н.В., Саєнко Д.А. Start-up проекти – інструмент реалізації інновацій. *Економічні проблеми сталого розвитку*: матер. Міжнар.наук.-практ.конф., присв. пам. проф. Балацького О. Ф.у 4 т. / за заг. ред. О.В. Прокопенко. Суми: Сумський державний університет, 2019. – Т. 4. – С. 115- 116.
5. Моїсеєнко Т.Є., Ківа А.А. Особливості розвитку екосистеми стартапів в Україні. *Міжнародна економіка: інтеграція науки та практики*: Збірник наук. праць: НТУУ «КПІ». 2017. С. 34–39.

МОРСЬКІ ПОРТИ ЯК ПОЛЮСИ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ПРИЛЕГЛИХ ТЕРИТОРІЙ

А.Є. Іванова, здобувач вищої освіти 3 курсу факультету судноводіння

Т.А. Стовба, к.е.н., доцент кафедри економіки та морського права

Херсонська державна морська академія

Розвиток територій України потребує створення нових джерел наповнення бюджету. Одним з таких джерел може стати модернізація транспортної системи та реалізація її потужного транзитного потенціалу (враховуючи вдале геостратегічне розташування України) для забезпечення європейських торговельно-економічних зв'язків.

Морський транспорт має значні переваги: великі пропускну здатність та вантажопідйомність, яка дозволяє перевозити значні партії вантажу; низьку собівартість перевезень на далекі відстані; використання контейнерів, що дозволяє захистити вантаж не тільки від злочинних посягань та випадкових пошкоджень, але й від несприятливих впливів природи; екологічність транспортування (оскільки вуглеводневі викиди на морських суднах складають 3% від загального обсягу викидів, на легковому автотранспорті – 6%, на вантажних автомобільному і залізничному – 4%) [1].

Управління портами світу базується переважно на двох концепціях. Англійська концепція розглядає порти як самостійні підприємства, що розвиваються на умовах самофінансування та самоокупності. Відповідно до зазначеної концепції морські порти – це комерційні підприємства, які надають клієнтам відповідні портові послуги та виконують цілий ряд функцій, що належать до сфери державного управління [1].

Відповідно до французької концепції морські порти – частина єдиної національної транспортної системи, завдання якої полягає у задоволенні потреб країни щодо перевезення вантажів. Тому передбачено лише часткове покриття витрат порту за рахунок зборів, дефіцит коштів має компенсуватися за рахунок державного (місцевого) бюджету, тобто за рахунок коштів платників податків господарюючих суб'єктів, що діють на території порту у прилеглому економічному районі. Як правило, вони мають податкові пільги, які істотно зменшують розмір портових зборів. Відповідно до неї визначають портові збори в деяких портах Бельгії (Антверпен), Німеччини (Гамбург, Бремен), Франції (Марсель, Гавр), Іспанії, Канади, Норвегії, США тощо, тобто у портах з гострою конкурентною боротьбою. Проте французька концепція спотворює конкуренцію внаслідок використання державних субсидій і не прийнятна для України через існуючий дефіцит бюджету. За оцінками ЮНКТАД понад дві третини досліджених портів фінансуються за англійською концепцією. Аналіз свідчить, що лише у 10% випадків портова влада при формуванні рівня зборів має на меті лише покриття поточних та експлуатаційних витрат, амортизаційних нарахувань, виплат відсотків за позиками, а в 90% випадків – планують отримання прибутку і розвиток порту за рахунок їх використання. Тому, враховуючи успішний міжнародний досвід, використання англійської концепції дозволить відродити морські порти України на інноваційній основі і стати полюсом розвитку прилеглих територій [1].

Морська галузь України має значний потенціал для розвитку транспортних шляхів і вантажопотоку, але для цього потрібно вирішити певні питання, які стримують її розвиток. Основними проблемами українських морських портів є зношеність основних виробничих фондів, застарілі технології обробки суден, неефективність митно-тарифної політики, невідповідність портових потужностей структурі сучасних вантажопотоків, відсутність гарантії збереження вантажів та їх своєчасної переробки, відсутність компетентності розвитку портів, відсутність стратегії розвитку портового господарства України [2].

Більшість іноземних морських суден намагається прокладати свої курси оминаючи порти України, пояснюючи це високими тарифами портових зборів та корупцією. Щодо портових зборів Наказом Міністерства інфраструктури від 27.12.2017 р. № 474 «Про зниження ставок портових зборів» ухвалено рішення щодо зниження портових зборів на 20%. Однак значного зростання суднозаходів до українських морських портів, на жаль, не відбувається. Проте для конкуренції з іншими портами Чорноморського басейну, за розрахунками Світового банку, портові збори в Україні мають знизитися ще на 54% [2].

Потребує негайного вирішення проблеми корупції у галузі [1]. Стосовно інвестицій варто зазначити, що прийняття Закону України «Про концесії» має на меті створення стимулів для залучення приватних інвестицій, що може стати основою інноваційного розвитку усієї портової інфраструктури [2].

Сучасний морський порт – це місце, де учасники ланцюга поставок взаємодіють для створення доданої вартості. Застосування концепції хабів та розвиток системи взаємопов'язаних лінійних сервісів у глобальних ланцюгах поставок дозволили б портам змагатися з конкурентами за вантажі, які зароджуються далеко та розташовані на великій відстані.

Конкурентоспроможність сучасних морських портів визначається низкою чинників: розташування порту щодо основних морських шляхів, свобода виходу на океанські комунікації, відсутність на морських шляхах до порту ділянок зі складним трафіком; глибиною біля причалів порту, а також глибинами і габаритами підхідних каналів, котрі визначають лінійні розміри суден, що заходять у порт і, отже, розмір суднової партії, яка може бути сформована для відправки через даний порт; довжина причальної лінії порту, кількість причалів, їх адаптованість для обробки певних типів суден і вантажів; вантажопідйомність і продуктивність підйомно-транспортного обладнання порту; швидкість виконання технологічних, комерційних та адміністративних операцій у порту; наявні складські потужності, наявність резервних територій для розвитку порту; пропускна здатність існуючих транспортних комунікацій, порту та хінтерланду; кількість та якість регулярних судноплавних ліній та потенціал інтермодальних перевезень до пунктів хінтерланду; ціна та набір основних і додаткових послуг порту; рівень інформаційного забезпечення порту тощо.

Підвищенню конкурентоспроможності сприятимуть стратегії розвитку сучасних морських портів, які мають бути націлені на модернізацію та створення причалів з сучасним обладнанням для обробки суден. Розмір деяких типів суден останнім часом зростає через отримання ефекту масштабу, що змушує змінювати портову інфраструктуру (зокрема, збільшувати довжину причалів) та суттєво скорочувати час обробки суден. Для цього потрібно з'ясувати існуючі та можливі вантажопотоки, які типи суден потрібні для перевезення потенційного потоку вантажів, їх можливу довжину та осадку, а також необхідний обсяг днопоглиблювальних робіт з метою забезпечення відповідних глибин для здійснення суднозаходів [3].

Портові операції, планування, маркетинг і конкуренція традиційно були сфокусовані на судноплавному бізнесі, розвиток «сухих портів» при цьому хінтерландом майже або повністю ігнорувався. Однак інноваційний розвиток «сухих портів» та інтеграція берегових послуг можуть створити міцні конкурентні переваги: диверсифікацію портфеля послуг і зниження залежності від кон'юнктури судноплавного бізнесу; створення робочих місць, економічний та соціальний розвиток території, надання нових послуг завдяки переорієнтації інвестицій, що може зацікавити місцеву владу та нових партнерів; комплекс

наземних транспортних сервісів і зручний доступ до дозволяє отримати ефект синергії в ланцюгах поставок.

Портовий бізнес передбачає використання морського і наземного транспорту. Морський транспорт розвивається на підставі міжнародних конвенцій, водночас функціонування наземного транспорту регламентується національними законами та стандартами, які зазвичай не узгоджені між собою. Тому потенціал морських портів не може бути реалізований без одночасної модернізації та розвитку «сухих портів», оскільки тенденція збільшення обсягів обробки суден не завжди підтримується наземним транспортом, де діють жорсткі габаритні та вагові обмеження.

Країни з добре розвиненою інфраструктурою і адекватним гнучким законодавством спромоглися створити системи інтермодальних перевезень для зв'язку портів з хінтерландом, засновані на застосуванні двоярусних контейнерних поїздів та термінових блок-поїздів. В Україні через зазначені проблеми морські порти або стають пунктами різкого зростання витрат у ланцюгах поставок, або втрачають вантажі на користь конкуруючих морських портів суміжних держав. Тому державна підтримка та формування стратегій інноваційного розвитку морських портів дозволять створити полюси економічного розвитку хінтерландів, а в подальшому можуть слугувати локомотивом для виникнення українського «економічного дива».

Література

1. Стовба Т.А. Канальний збір – гроші з неба і в нікуди / Т. А. Стовба, О. Г. Лошкарьов //Fundamental and applied research in the modern world. Abstracts of the 2nd International scientific and practical conference. BoScience Publisher. Boston, USA. 2020. Pp. 414 - 423. URL: <https://sci-conf.com.ua/ii-mezhdunarodnaya-nauchno-prakticheskaya-konferentsiya-fundamental-and-applied-research-in-the-modern-world-23-25-sentyabrya-2020-goda-boston-ssha-arhiv/> (дата звернення: 24.10.2020).
2. Сидоренко Д. «Морський» інвестор для України, або як інтегрувати країну в транс'європейську транспортну мережу. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/morskiy-investor-dlya-ukrayini-abo-yak-integrivati-krayinu-v-transeuropeysku-transportnu-merezhu.html>. (дата звернення: 27.10.2020).
3. Михайлова Ю.В., Карева А.А. Выявление проблем и обоснование стратегических приоритетов развития морской отрасли Украины на современном этапе. URL: <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/conference/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/march-2014/> (дата звернення 27.10.2020).