

3. Бабич Ю.А. Формування оптимального кредитного портфеля комерційного банку з урахуванням частки кредитів для підприємств аграрної сфери: [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [http://www.business-inform.net/pdf/2014/6\\_0/320\\_324.pdf](http://www.business-inform.net/pdf/2014/6_0/320_324.pdf)

## **ВПЛИВ АНЕКСІЇ АР КРИМ НА РОБОТУ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ МАТЕРИКОВОЇ УКРАЇНИ**

**Гуцул М.В.**

*Здобувач*

*Одеський національний університет імені І.І. Мечникова (Одеса, Україна)*

Анексія території Автономної Республіки Крим створила якісно нову ситуацію щодо подальшого розвитку морегосподарського комплексу України в цілому та роботи морських торговельних портів (далі скорочено - МТП) Південного регіону України зокрема.

Україна з квітня 2014 року втратила 5 із 18 морських торговельних портів: Євпаторія, Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта. Адміністрація морських портів України (далі скорочено – АМПУ) викреслила ці гавані зі своєї статистики, слідуючи Закону України № 255 «Про закриття морських портів» [1]. До того ж, варто зазначити, що антитерористична операція, розгорнута на сході країни, поставила під загрозу стабільність вантажопотоків через порти Азовського моря. Міжнародна морська організація була повідомлена про неможливість забезпечення безпеки судноплавства в портах Євпаторії, Керчі, Севастополя, Феодосії і Ялти. Фактично це означає, що судновласники та вантажовідправники можуть виключно на свій страх і ризик користуватися кримськими МТП, але жодної відповідальності за безпеку суден та вантажів Україна не несе. Іншими словами, кримські порти виявилися, по суті, закритими і для українських вантажовідправників [2].

Для того, щоб дати оцінку змінам, які мають місце у морегосподарському комплексі України внаслідок закриття портів Кримського півострову, необхідно проаналізувати декілька моментів.

По-перше, питома вага портів АР Крим у загальному вантажообігу портів України не була вирішальною, що свідчить про необхідність дослідження незадіяного ресурсного потенціалу інших морських портів, розташованих на території України. Питома вага портів Кримського півострова у 2013 році становила лише 7,7% від загального обсягу вантажообігу портів України. При цьому, слід зазначити, що у 2012 році ця частка становила – 10,7%, у 2011 році – 11,0%, а у 2010 році – 10,0% [3]. Отже, спостерігалась тенденція щодо зниження абсолютних показників вантажообігу кримських портів, і як наслідок цього, зменшення їх питомої ваги у загальному вантажообігу портів України. У 2013 році найбільш вагоме значення серед кримських портів (у загальному вантажообігу портів України) мав Севастопольський порт, і лише він за останні роки неухильно нарощував обсяги вантажопотоків, найменшу – Ялтинський та Євпаторійський.

По-друге, лєвова частка вантажообігу портів Кримського півострову традиційно припадала на каботажні, тобто внутрішні, перевезення: в Ялтинському порту - 100%, Севастопольському порту – 9,3%, Євпаторійському – 6,6%.

Вагому роль у структурі вантажообігу портів АР Крим традиційно відігравав транзит нафти і нафтопродуктів (Керченського порту – 69%, Феодосійського – 78%). Разом з тим, впродовж декількох останніх років спостерігалось зменшення обсягів транзиту нафтопродуктів як через порти України в цілому (у 2013 р. обсяги транзиту нафти скоротились на 58,1%, нафтопродуктів – на 3,3%), так і через порти АР Крим (у 2013 р. обсяги транзиту нафти та нафтопродуктів через Керченський порт скоротилися на 16,4%, через Феодосійський – на 2,3%) [4].

Загальний вантажообіг портів Кримського півострову у 2013 році виявився значно меншим за вантажообіг «п'ятірки» провідних портів України: порту «Южний», портів Одеси, Миколаєва, Іллічівська та Маріуполя. Вже за I квартал 2014 року порти півострова скоротили вантажопотік на 28% порівняно з аналогічним періодом минулого року.

Спільною проблемою для всіх портів України залишається питання щодо їх подальшої технічної модернізації, комплексного технічного переоснащення з метою наближення до

світових стандартів функціонування портового господарства. Такий підхід є основою підвищення ефективності діяльності порту, у т.ч. гарантування безпеки та високої якості послуг, що надаються; основою для зниження собівартості послуг, збільшення прибутку.

Економічні втрати України внаслідок втрати портів АР Крим частково може мінімізувати розвиток приватних терміналів та приватних портових комплексів, які за останній період стають альтернативою для державних портів.

У 2013 році державними портами було перероблено 53,1 млн. т. вантажів (35,8% від загальних обсягів вантажообробки), а приватними стивідорними компаніями – 95,1 млн. т. (64,2% від загальних обсягів вантажообробки). Це свідчить про стрімкий розвиток приватних терміналів та високу інвестиційну привабливість цього сектору економіки для приватних інвесторів. Проте, необхідно пам'ятати, що для залучення інвесторів ключовим фактором є політична та економічна стабільність.

Без сумніву, втрата портів Кримського півострову зменшує потенціал морегосподарського комплексу нашої держави. У зв'язку з відділенням Криму, країна втратить портові потужності з перевалки 4,0 - 4,5 млн. т. зернових вантажів із загальних потужностей в 40,2 млн. т, тобто близько 10% [5].

Водночас, ця втрата не має вирішального руйнівного впливу на подальший розвиток морського судноплавства, та не впливатиме на зменшення вантажообігу інших портів України за умови переорієнтації на інші порти Чорноморського узбережжя. Наявні потужності морських торговельних портів приморських регіонів України створюють таку можливість. У деяких випадках переорієнтація вантажів з одного порту на інший є не лише доцільною, але й економічно вигідною.

Проблемою України завжди була занадто велика наявність портів, що побудовані Радянським Союзом для задоволення військових і економічних завдань. Економіка ж незалежної України, навіть якщо вона буде дуже добре розвиватися, вийде на повне завантаження цих портів через десятки років. В даному випадку, як би це не парадоксально виглядало, але порти материкової України, в деякому сенсі, виграли від нинішньої ситуації.

Обсяг вантажообробки морських портів континентальної України за 2014 рік склав 142 млн. 796 тис. т, що на 4% вище рівня 2013 року. Обсяг вантажообробки морських портів, що знаходяться на території АР Крим, за січень - березень 2014 року склав 2 млн. 70 тис. т. При цьому порівняно з минулим роком зростання вантажообробки показали порти: Бердянський (147,8%), Ізмаїльський (112%), Іллічівський (107%), Миколаївський (102,5%), Одеський (106,1%), «Октябрьск» (125,3%), «Усть-Дунайськ» (157,4%) та «Южний» (109,2%) [6].

На збільшення товарообігу через українські порти, окрім втрати Криму, вплинув сезонний фактор – експорт зерна, а також – постачання вугілля з ПАР. В цілому, навряд чи варто очікувати подальшого збільшення вантажопотоків, оскільки в українських портів є величезний конкурентний недолік - стан інфраструктури, пов'язаної з перевалкою вантажів (сюди відносять мережі авто і залізниць) і неконкурентна тарифна сітка. Тарифна політика, яка сьогодні проводиться, змушує вантажообробників їхати в обхід України. Це питання є нагальним, адже морегосподарський комплекс України існує в умовах конкурентного простору, оскільки навпроти знаходяться болгарські та румунські порти, а трохи південніше - російські порти.

Для нейтралізації негативних наслідків втрати Україною морських торговельних портів, розташованих на Кримському півострові, та можливих загроз щодо перешкод у роботі таких портів як Маріуполь та Бердянськ необхідно вжити наступних заходів:

- вдосконалити тарифну політику, зокрема, забезпечити впровадження наскрізного залізничного тарифу для транзитних вантажів та вантажів вітчизняних експортерів з метою переорієнтації вантажопотоків з кримських портів та портів Азовського басейну на Чорноморські порти;
- сприяти підвищенню конкурентоспроможності українських портів через створення регіональних логістичних центрів в основних морських транспортних вузлах («Велика Одеса», Українське Придунав'я тощо) для оптимізації процесів проходження вантажів та створення регіональних портових кластерів, що об'єднують підприємства різних видів діяльності, пов'язаної з перевалкою та обробкою вантажів, а також із різноманітними сервісними послугами щодо вантажів, суден та портів;

- вжити заходів щодо відродження вітчизняного судноплавства через створення міжнародного (другого) реєстру (реєстру) суден з метою залучення під Державний прапор України суден (у т.ч. іноземних суден), внесення відповідних змін до Кодексу торговельного мореплавства, Податкового кодексу України та інших законодавчих актів
- здійснити аналіз європейського досвіду щодо розвитку прибережного судноплавства у приморських регіонах, створити умови для розвитку прибережного судноплавства (вантажного та пасажирського) в Україні шляхом вдосконалення митно-тарифної політики;
- забезпечити планомірний розвиток інфраструктури внутрішніх водних шляхів з метою переорієнтації комбінованих транзитних перевезень за напрямком «ріка – море».

Якщо не буде поліпшення економічних умов в портах України, вантажопереробка, як мінімум, не виросте - вона буде рости у наших конкурентів.

#### **Література:**

1. Про закриття морських портів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 16.06.2014 р. № 255: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.mtu.gov.ua/uk/mtzu\\_decrees/43462.html](http://www.mtu.gov.ua/uk/mtzu_decrees/43462.html).
2. Втрата Криму стимулює розвиток портів материкової України: [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://vkurse.ua/ua/business/stimuliruet-razvitie-portov-materikovo-ukrainy.html?top-rotate>.
3. Порти України. – 2014. - № 1 (133): [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/3554>.
4. Щодо стабілізації роботи морських портів України в умовах анексії АР Крим: Аналітична записка: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1555/>.
5. Порти України. – 2014. - № 10 (142): [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/3886>.
6. Обсяг переробки вантажів у морських портах України в 2014 році: Новини АМПУ: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uspa.gov.ua/ru/gosudarstvennye-zakupki/s-provedeniem-protsedur-torgov-zu-2289/ob-yavleniya-o-provedenii-protsedur-zakupok/24-ukrainskij/verkhne-menyu/pres-tsentri/novini/novini-ampu/2922-ob-jom-pererabotki-gruzov-v-morskikh-portakh-ukrainy-v-2014-godu-sostavil-144-mln-866-tys-tonn-3>.

## **ШЛЯХИ ФОРМУВАННЯ ЕКОСИСТЕМИ ТА ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПОТОКІВ ЯК КРЕАТИВНОГО РЕСУРСУ ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ**

**Замлинський В.А.**

*Кандидат економічних наук, доцент*

*Одеський інститут фінансів Українського державного університету фінансів та міжнародної торгівлі (Одеса, Україна)*

**Замлинська О.В.**

*Кандидат економічних наук, доцент*

*Одеський національний політехнічний університет (Одеса, Україна)*

Сучасна економічна система існує в умовах домінування глобальних гравців, постійного пошуку потенційно прибуткових проектів, скорочення життєвого циклу товару, зміни політичного напрямлення економічних зв'язків, що у сукупності суттєво ускладнює діяльність окремого підприємства. Тому необхідною умовою успіху ми вважаємо стимулювання ринкових партнерів до активної взаємовигідної співпраці. Сучасне конкурентне середовище, по-перше, вимагає від підприємств опанування нових підходів до конкурування, а саме створення нових ринкових просторів задля уникнення «лобової» конкуренції та налагодження конструктивних стосунків з конкурентами, які дають змогу підвищити результативність функціонування на ринку шляхом ефективної реалізації спільних інноваційних проектів. По-друге, сучасний ринок — це складна система, яка складається із ланцюгів поставок: постачальників, підприємств, посередників, споживачів. Співпрацюючи один з одним, розробляючи та освоюючи інновації, підприємства формують блакитні океани або екосистему інновацій.

В теперішній час на противагу класичній конкурентній стратегії починає зароджуватися і формуються засади концепції модерністської маркетингової стратегії зростання інновації