

І. М. Нєнно

к.е.н., доц.

ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ НА ОСНОВІ СТВОРЕННЯ ДІЄВИХ БІЗНЕС-МОДЕЛЕЙ РОЗВИТКУ ПОРТІВ

Порти є найважливішим елементом національної транспортної інфраструктури не тільки тому, що вони об'єднують торговельних партнерів, чим забезпечують попит на транспортні послуги, але й тому, що вони справляють ефект мультиплікатора для національного благополуччя як торговельні ворота пункт залучення комерційної інфраструктури у вигляді банків, кредитних установ, інвестиційних агенцій, установ. Порти розглядають як [1, с. 21]: центри дистрибуції; промислові зони та бази постачання енергії; торговельні центри, які залучають банків, брокерів та торговців; центри урбанізації та розвитку міст; основа ділової активності на-

селення, зокрема в сільській місцевості; центри морського дозвілля, яхтінгу, круїзних рейсів. Основні ролі в портовій зоні наступні [2, с. 25]:

1. Перша роль контролера виконується державою, яка видає дозволи на використання землі, комунікацій, встановлює правила (акти для портів, права на концесії, трудове законодавство, інше) та забезпечує і контролює виконання через митні органи.

2. Друга роль – це роль регулятора, який управляє та контролює порт.

3. Третя роль – роль девелопера чи розробника, яка включає в себе забезпечення інфраструктури, зв'язків, синергії, послуг, залучення клієнтів і так далі.

4. Четверта роль – це роль оператора який займається імпортом, обробкою та реекспортом товарів та послуг.

На функціонування бізнес-моделі морського торговельного порту впливають, в першу чергу держава, яка є регулятором порту та суб'єктом, який розвиває територію, залучаючи прямі іноземні інвестиції та потоки товарів в регіон для створення робочих місць та економічного зростання. Інвестиції та зростання експорту, в свою чергу, каталізують процеси структурних трансформацій, диверсифікації та відновлення. Тому формування державної морської політики має відбуватися у тісному зв'язку із управлінськими завданнями розвитку портів. Управлінські завдання є наслідком реалізації управлінських функцій в порту. Існує точка зору, що адміністративні та управлінські функції в порту повинні розглядатися окремо, і що адміністрація порту відповідальна за регулювання, тоді як менеджмент порту відповідає за комерційні операції [1, с. 149]. Однак така дихотомія може бути спрощеною, в той час як багато чого залежить від прийнятою моделі власності та інтерпретації терміну «адміністрування», яка значно відрізняється в різноманітних кутах світу.

Очевидним, проте дуже важливим фактом є те, що порти живуть довше, ніж кораблі. Дуже важко уникнути поганих рішень. В той час як у будь-якому бізнесі, актив який є неефективним з точки зору прибутковості чи попиту можна реалізувати, для порту набагато складніше, якщо взагалі можливо, продати термінал чи причал, побудований в помилковому місті чи з помилковою конструкцією чи незадовільним розміром. Порт представляє собою комбінацію вільного набору видів діяльності, що ускладнює розвиток теоретичної бази та розробку універсальної концепції про порти.

Існує класифікація портів відповідно до їхньої форми власності чи адміністрування. Дискусіє відносно ефективності цих форм привертають увагу сучасних інвесторів, урядовців та науковців. Типовими формами власності порту є:

1) Державна власність. Вона може бути як повною, так і частковою.

2) Автономна власність, чи довірче управління в трасті. Така форма власності була розповсюджена перед приватизацією портів Великої Британії у 1980-х рр. [1, с. 151]. Траст є квазі управлінською формою організацією. Це неприбуткова організація, яка здійснює уніфіковане адміністрування функціями виділеної території. Таким чином вирішується проблема недостатності фондів та певних обмежень.

3) Муніципальна форма власності, яка використовується в Роттердамі, Гамбурзі, Кобе та Йокогамі. Цієї формі притаманна основна перевага – задоволення потреб порту через локальне співробітництво. Муніципалітет може також прийняти рішення щодо субсидій порту, бо через пропозиції конкурентоспроможних тарифів в порту та заохочення торгівлі підвищується загальний добробут регіону. Основним недоліком є відсутність стимулів участі в національних програмах. Назва «муніципальний» може змінювати значущість порту від впливом іміджу міста.

4) Порти приватної власності. Приватизація може спричинити перерозподіл власності порту для нового використання, збільшити капітальну вартість портів та стимулювати місцеву економіку. Однак, існують дослідження [1, с. 152], які вказують на те, що очікування значної конкуренції, притоку інвестицій та загального покращення комерційної ефективності не є результатом приватизації.

Порти відіграють роль забезпечення зберігання товарів, вільних від митних зборів, що дозволяє підприємствам використовувати буферну зону, яка знаходиться поряд із цільовим ринком. Це надає перевагу їхньому грошовому потоку, шляхом несплати податків завчасно, перед продажем товарів, а також географічну гнучкість.

Література:

1. Alderton P. Lloyd's Practical Shipping Guide. Port Management and Operations [Text] / P. Alderton. – London.: Informa, 2008. – 429 pp.
2. Lavissiere A., Fedi L., Cheaitou A. A Modern Concept of Free Ports in the 21st Century: A Definition Towards a Supply Chain Added Value [Text] / A. Lavissiere, L. Fedi, A. Cheaitou // An International Journal Supply Chain Forum. – 2014. – Vol. 15 (3). – P.22 – 28.