

УДК: 338.242:339.37

І. М. Ненно,

кандидат економічних наук,

доцент кафедри економіки та управління

Одеського національного університету імені І. І. Мечникова,

Французький бульвар 24/26, м. Одеса, 65044, Україна,

e-mail: inyenno@onu.edu.ua

ПЕРЕДУМОВИ ТА ЧИННИКИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

У статті пропонується групування передумов та чинників розвитку морської портової галузі. Висвітлено історико-геополітичні, економічні та законодавчі передумови її формування. Вивчено світовий досвід організації ефективної роботи портів. Ідентифіковано базис та джерела потенціалу розвитку морських портів України. Визначено склад інфраструктурних, управлінських, маркетингових та сервісних факторів розвитку портів.

Ключові слова: розвиток, морський порт, інфраструктура, управління, маркетинг, сервіс.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Порти – це морські ворота держави. Питання реформування управління в портах є найрозповсюдженішою тематикою досліджень в ХХІ сторіччі. Пошук шляхів розвитку морських портів відбувається в багатьох аспектах макро-політики та мікро-економіки. Адміністрування в портах реалізується через державні плани, прогнози, завдання, що впливають із зобов'язань України як морської держави та наслідків реформування інших галузей економіки, які впливають на функціонування портів. В такому контексті морський порт розглядається як елемент транспортної інфраструктури. Його реформування потребує технологічного оновлення портових потужностей задля відповідності міжнародній інноваційній конкурентоспроможності, та впровадження привабливої тарифної політики задля відповідності ціновій конкурентоспроможності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні засади аналізу та формування державної морської політики та менеджменту порту закладено працями таких українських вчених, як Б. В. Буркінський, Г. Б. Вільський, А. Г. Дем'янченко, О. М. Кібік, С. В. Ківалов, М. І. Котлубай, О. М. Котлубай., О. А. Липинська, О. В. Меркт, С. М. Мінакова, О. В. Собкевич [1-10]; іноземних вчених: П. Алдертона, Л. Ван Дер

Лунгта, П. Верховена, А. Лавіссієре, К. Лампрідіса, К. Хломудіса, П. Де Лангена, Е. Хезендонка, Л. Феді, С. Шріканта та інших [11-18]. Але в цих дослідженнях об'єктом обрані явища чи процеси, управління якими відбувається на макро чи мікро рівнях функціонування порту. Макроекономічний аналіз не доповнюються механізмом менеджменту, чи навпаки – вдосконалення системи управління портом пропонується у вигляді ідеальної моделі, відірваної від базису минулого та реального макроекономічного становища країни. Тому у ході дослідження фактори розвитку морської портової галузі розглянуті через призму ефективного управління портом.

Постановка завдання. Метою статті є узагальнення та групування передумов та чинників розвитку морської портової галузі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Передумови розвитку морської портової галузі України можна розділити на три групи: історико-геополітичні, економічні та законодавчі передумови.

Історико-геополітичними передумовами є сутність традицій торгівлі та проходження основних транспортних зв'язків через певну територію. Історично налагоджені комерційні стосунки споживача та продавця товарів та послуг потребують транспортно-логістичного супроводу по певних напрямках які доцільно та зручно здійснювати саме морським транспортом. Використання транзитного потенціалу України може бути підвищене саме в зв'язку з тим, що Через Україну проходять чотири з десяти транспортних коридорів, які ЄС підтримує – це коридор III: Берлін-Вроцлав-Львів-Київ; коридор V: Трієст-Любляна-Будапешт-Львів; коридор VII: Рейн-Майн-Дунай; коридор IX: Гельсінкі-Київ-Одеса-Кишинів-Бухарест-Пловдив-Александруполіс [19, с. 19]. Зростання завантаженості портів може бути наслідком зростання вбудови у міжнародні транспортні коридори. Тобто географічне розташування та комерційна традиція і її розвиток стають основою виникнення та розширення діяльності портів. унікальність території, наприклад, незамерзаюча акваторія, можливість побудови портових споруд без берегоукріплювальних робіт, створення захищеної від хвиль акваторії. В той же час географічні умови накладають певні обмеження. Зокрема, вхід в Одеський морський порт можливий через протоку Босфор із лімітом висоти судна 54 м. Сучасним трендом круїзних ліній є укрупнення лайнерів та їхньої пасажиромісткості.

Економічні передумови розвитку портів зазвичай є наслідком формування відносин міжнародної торгівлі в перспективних прибуткових напрямках для національних споживачів та експортерів.

Завантаження портів для обробки експортними товарами можливе за умови збільшення експорту та розширення його номенклатури. Туристична експансія через порти є реалістичною у разі наявності привабливих туристичних місць відвідування, та інше. Прикладами є Барселона (Іспанія), Генуя (Італія), та інші порти регулярного заходу круїзних лайнерів. Інвестиції з боку держави та місцевих органів врядування, наявність інвестиційних ресурсів, необхідних для оновлення та експлуатації об'єктів портової інфраструктури впливають на формування перспектив розвитку портів. Включення в міжнародні транспортні коридори вимагає ефективної комунікації між різними видами транспорту. Іншими словами, порт може розвивати торгівлю та навпаки. При цьому саме транспорт є інерційною складовою економіки. На розвиток морських портів впливають також торговельні моделі та зміна напрямків пересування вантажів. Ефект від зміни торговельної орієнтації в країні може суттєво впливати на завантаженість порту, як з позитивної, так і з негативної точки зору змінюючи попит на його послуги. Це може бути також пов'язано із переміщенням товарів, інтенсивністю їхнього обігу чи виникненням виробничих підприємств.

Законодавчими передумовами стають заявлені стратегічні пріоритети розвитку морської галузі, її реконструкції, можливої спеціалізації портів, виявлення їхніх конкурентних переваг та формування стратегії залучення споживачів портових послуг. Альтернативним законодавчим сценарієм розвитку стає оголошення порту вільним, із наявністю пільгових умов роботи на території порту, що обґрунтовано надає можливість залучення капітальних інвестицій, організацію виробництва в порту, побудову нових терміналів та збільшення обсягів вантажів для обробки в порту.

Чинниками, які сприятимуть розвитку морської портової галузі є:

1. Оновленість портової інфраструктури, технічна модернізація портів, переозброєння перевантажувальних потужностей. Якісне покращення технологічного рівня транспортної техніки та обладнання, побудова сучасних спеціалізованих терміналів, в тому числі терміналів ро-ро для горизонтального завантаження та вивантаження автотранспортних засобів, вагонів на судно. Наявність дешевих та містких приміщень для складування в портах. Розміщення в порту виробничих потужностей для переробки вантажів, масштабне проведення днопоглиблювальних робіт. В портах відсутня реальна спеціалізація, як це притаманно кращим міжнародним практикам.

2. Дієвість механізму управління та підпорядкування та наявність управлінських кадрів високої кваліфікації. Перерозподіл активів між

державними та приватними власниками та упорядкування їхніх відносин в порту з метою підвищення ефективності управління. Підвищення кваліфікації кадрів та результативності діяльності портових служб.

3. Рівень автоматизації систем управління портом. Наявність інфраструктури обслуговування в тому числі можливість вибору судових брокерів, агентів, страховиків, дистриб'юторів, транспортних компаній, готелів, екскурсійних бюро, митного обслуговування, логістичних центрів та інше. Побудова системи ефективних комунікацій та інформаційного забезпечення. Створення інтелектуальних транспортних систем із можливостями моделювання та прогнозування.

4. Тарифна політика портів.

4.1 Розмір портових тарифів, який рекомендовано зменшити із врахуванням міжнародного досвіду та цінової кон'юнктури близьких до України портів. Пільгова тарифікація. Наприклад, Гібралтар відмовився від тарифікації певних видів пасажирських суден [20, с. 154]. В світовій практиці прийнято чотири схеми стягування портових зборів: стягування на користь портової адміністрації, яка притягається до відповідальності за належну експлуатацію та розвиток портової інфраструктури; стягування на користь місцевих бюджетів із наступним формуванням видатків на розвиток порту з них; стягування на користь спеціалізованого фонду, наприклад маячний збір; стягування в державний бюджет із компенсацією дефіциту видатків. Цільове використання портових зборів з одного боку дає можливість оцінки окупності та ефективності налагоджених процесів обслуговування в порту. З іншої точки зору, бюджетні компенсації можуть бути необхідні у разі фінансування крупних реконструкцій та побудови нових об'єктів інфраструктури в портах [22].

4.2 Кількість портових зборів, скорочення який можливо шляхом виключення тих, які не стягаються в портах-конкурентах та тих, які дублюють вже оплачені послуги порту. Відповідно до Закону України від 17.05.2012 р. «Про морські порти України» (ст. 22) та Наказу Міністерства Інфраструктури від 27.05.2013 р. № 316 «Про портові збори» застосовується сім видів портових зборів: корабельний, каналний, маяковий, причальний, якірний, адміністративний, санітарний. Зокрема, адміністративний та маяковий збір справляються за послугу, вже оплачену в корабельному зборі [5, с. 19]. Відміна диференціації тарифів в залежності від порту, що породжує нерівні умови їхнього розвитку. В новій методиці розрахунку портових зборів ДП АМП України планується включати інвестиційну складову задля покриття

майбутніх інвестиційних проєктів. Керівництво Адміністрації пояснює це відсутністю інших джерел фінансування. Проте таким чином українські порти зобов'язують повністю нести інвестиційний тягар споживачам їхніх послуг. Це може знов негативно вплинути на порівняльну привабливість портових тарифів.

4.3 Гнучкість системи портової тарифікації. В Україні існують сезонні знижки для заходу пасажирських суден в порт Одеса. Скасований корабельний збір для суден, які здійснили більш ніж два заходи в порт. Проте, це все ще недостатньо для формування привабливої цінової політики залучення круїзних пасажирів.

1. Дотримання екологічної та фізичної безпеки в порту, забезпечення безпеки перевезення вантажів, пасажирів та багажу якісне навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства.
2. Створення привабливих умов не тільки для формування якісної інфраструктури, а й для логістичного бізнесу в цілому, що дозволить використовувати інформаційні технології планування, скоротить час обслуговування вантажів. Прискорення процесу обслуговування і впровадження в практику електронного документообігу надаватиме можливість відповідності попиту та пропозиції послуг портів, і як наслідок – зростання вантажообігу, зайнятості та фонду оплати праці. Формування конкурентних засад обслуговування вантажів в портах.
3. Координація роботи і взаємодії різних видів транспорту, власників вантажів, експедиторів, стивідорів в порту в умовах достатньої пропускної здатності залізниці та інтенсифікації мультимодальних перевезень. Впровадження нових технологій обробки вантажів вагоноперекидачів замість грейферів. Формування такої системи витрат, коли портам вигідніше обслуговувати вагони, ніж затримувати їх для складування вантажів та отримання оплати від суден. Запобігання в українських портах ситуації, коли на їхній території стивідори конкурують за експортні вантажі. В разі коливання цін на міжнародних товарних ринках трейдери чекають на сприятливу цінову кон'юнктуру і не зацікавлені в прискоренні руху товару. При цьому вони уповільнюють торги доставленими на адресу порту вантажами і припиняють відвантаження в порту [23, с. 102]. Прискоренню обробки вантажів сприятимуть наявність в ПАТ «Укрзалізниця» власних причалів, терміналів, складів, перевантажувального обладнання, суден на лізинговій основі на території порту на умовах інвестиційної акціонерної участі. Важлива ступінь розвитку транспортної мережі.

4. Розвиток торгівельного мореплавства, суднобудівництва, судноремонта, приладобудування, будування судноплавних каналів, мостів. Усунення перешкод торговельного мореплавству з боку держави та гарантування його безпеки із наданням толерантних умов доступу та сприяння усім судновласникам незалежно від прапора, з урахуванням санкцій міжнародної спільноти. Міжнародний досвід організації безпеки в транспортній галузі свідчить про тенденції об'єднання повноважень контролю безпеки по всіх видах транспорту з метою уникнення політизації процесів. Прикладом такої реформи є Шведське транспортне агентство яке розпочало свою діяльність дотримуючись високих стандартів безпеки із незалежністю та недоторканістю [23, с. 38]. Судноремонт стає додатковою статтею доходу, бо його вигідність для судновласників дає їм можливість заздалегідь планувати його в тому чи іншому місті.
5. Сучасність берегової інфраструктури морських вокзалів. Підвищення економічної зацікавленості інвесторів інфраструктури портів через концесію, лізингові операції та пільгове оподаткування. Існували домовленості Міністерства інфраструктури, коли міжнародна суднохідна компанія Royal Caribbean глобальну реконструкцію причальних, гідротехнічних споруд українських портів, облаштувати сучасні багатофункціональні причали і пасажирські термінали, розширити портові басейни [24, с. 161].
6. Розвиток міжнародного туризму як форми міжнародних економічних відносин. Активна взаємодія із міжнародними туристичними операторами, в тому числі тими, що спеціалізуються на обслуговуванні пасажирів морських суден. Реалізація спільних круїзних проектів.
7. Розвиток морського дозвілля – яхтінгу, серфінгу, круїзного судноплавства. Активізація морського туризму: в тому числі круїзного та яхтового можлива через встановлення привабливих умов фрахту та підвищення якості туристського обслуговування. Стимулювання яхтового туризму може відбуватися через проведення регулярних регат. Зокрема, морські вокзали є візитівками портів та регіонів. Необхідна їхня модернізації та будівельна реконструкція. Доцільним буде перетворення морських вокзалів на повноцінні порти посадки/ висадки. Для цього рекомендоване встановлення комерційних зв'язків із міжнародними аеропортами міст із можливістю отримання пільг на закупівлю квитків, побудова престижних готелей для пасажирів круїзних суден із застосуванням

гнучкої цінової політики для морських туристів. Встановлення туристських консультаційних пунктів із пропозицією низки туристських маршрутів містом порту та Україною. Організація центрів розвитку національної культури та місцевих звичаїв на морських вокзалах для відвідування туристами [21, с. 151]. Розробка екскурсійних маршрутів морського туризму, морські екскурсії, морське таксі, ресторани на маломірному флоті. Вдосконалення пасажирської причалової та яхтової інфраструктури. Формування стратегії зв'язків з громадськістю та медіа-плану розвитку морського туристського бренду України. Проведення виставок із залученням круїзних операторів. Організація автобусного сполучення із центром міста, включаючи кругові тури на двоповерхових автобусах.

8. Перетворення портів в міжнародний центр пасажирських та круїзних перевезень шляхом розширення форм участі в самому процесі міжнародного співробітництва через включення українських портів в міжнародні круїзні маршрути чи міжнародну круїзні сітку. За даними Адміністрації морських портів України спостерігалася негативна динаміка кількості круїзних судів в портах. Зокрема, в Одеському порту вона дорівнювала в 2013р. – 106, в 2014 – 32, в 2015 – 13, 2016 – 5. Для порівняння – кількість судозаходів у країні об'єднаної Європи в 2013р. склала 2,2 млн. Головною причиною такого зменшення є втрата довіри до можливості забезпечення високого рівня безпеки. Певні заходи для зміни такого бачення проводилися в 2016р. В кінці червня в Одесі відбулася Генеральна асамблея найбільшої в світі Асоціації круїзних портів Medcruise, в якій взяли участь топ-менеджери круїзних ліній, що представляють більше 60% світового круїзного флоту. Одеський порт також взяв участь в міжнародній зустрічі під єдиним брендом Cruise Black Sea в рамках європейського проекту з розвитку круїзного бізнесу в Чорноморському регіоні CruiseT. Проект отримав назву «Створення мережі центрів компетенції для розвитку і підтримки круїзного туризму в Чорноморському регіоні». ОМТП був представлений на виставці-конференції Seatrade Cruise Med, в рамках якої було оголошено ідею створення кругового чорноморського круїзного маршруту. Одеський морський порт здатний прийняти до 4 млн. пасажирів щорічно. Проте його потужності задіяні менш ніж на 2%. За даними Асоціації круїзних портів Середземного моря MedCruise у 2016 р. кількість круїзних пасажирів склала 27, 4 млн. чол. [26, с. 9]. За десять років кількість збільшилася на 11,5 млн. В

Одеському морському порту за той самий період скорочення відбулося з 72 тис. пасажирів до 1242. Лідерами залишаються п'ять з сімдесяти п'яти портів Барселони, Чівітавекьї, Балеарських островів, Венеції, Марселю – 37% від загальної кількості пасажирів. У 2016 р. відбулося загальне скорочення кількості пасажирів порівняно з 2015р. на 76,4% [26, с. 39]. У статистичному звіті така мала доля та скорочення пояснюється тим, що круїзні лінії планують свою пункти призначення заздалегідь строком від вісімнадцяти місяців до трьох років. А нестабільна політична, економічна та соціальна ситуації призвели до численних виключень із круїзних маршрутів портів Чорного моря.

9. Зручність досягнення порту відправлення круїзного судна. Поширення круїзного судоходства середземноморського круїзного регіону пов'язане також із транспортуванням пасажирів в порт відбуття літаками. Проблемою українських портів є обмеження можливості приймати суперлайнери. Порти оснащені вантажними терміналами та не спроможні ефективно обслуговувати масштабний потік пасажирів. Підвищення якості пасажирського обслуговування повинно супроводжуватися вдосконаленням роботи берегової інфраструктури, а саме морських вокзалів. Жоден морський вокзал України не володіє технологією з'єднання лацпортів судна з Морвокзалом за допомогою коридорів типу переходів в сучасних аеропортах. Використання традиційних трапів не забезпечує комфортність переходу, адекватну умовам плавання на борту лайнера, що неприйнятно з урахуванням нетривалість стоянки судна в порту. Сучасні круїзні технології дозволяють поєднати різні види відпочинку. Проте, виділяються чотири стандартних послуги: комфортне подорож, екскурсійний тур, комфортний пляжний відпочинок і рівень проживання за стандартом хорошого готелю [25]. Конкурентні переваги круїзного бізнесу засновані на вигідності відвідування міст на лайнерах із заощадженням на готелі і можливістю участі в інтенсивних екскурсійних програмах. Тому із боку керівництва морських вокзалів централізована організація таких послуг на високому міжнародному рівні стає необхідною часткою залучення круїзного туризму. Необхідні кваліфіковані гіді, спроможні цікаво та достовірно викласти інформацію про місто, комфортабельний та вчасний міський транспорт, бронювання квитків на вистави.
10. Ефективність діяльності портових служб, зважаючи на терміни виконання робіт. Недостатня швидкість обробки вантажів створює

значний бар'єр для розвитку української торгівлі, що також справляє непрямий негативний вплив на сектори імпорту та експорту, а також розвиток транспортних коридорів. Збільшення пропускної здатності портів (наприклад, "Південного", а також портів в Одесі та Іллічівську) не забезпечить кардинальних змін на краще. Основна проблема полягає не в обмеженості функціональних можливостей порту, а в неефективності роботи митних і прикордонних служб, а також органів адміністрації портів [25, с. 74].

11. Спрощення процедур митного оформлення і скорочення кількості документів, необхідних для заходу в порт. Ратифікація урядових угод щодо надання рівних умов судам під прапорами держав, що домовилися, спрощення митних та адміністративних процедур при входженні в порт. України. Ліквідація адміністративних перешкод транзитним вантажам.
12. Конкуренція в портах також може справляти неоднозначний вплив, бо існує в різноманітних формах: зовнішньо порти конкурують із сусідніми за географічною локацією портами своєї держави та іноземними; внутрішньо існує конкуренція між терміналами та іншими підприємствами обслуговування вантажів та суден.

Висновки та пропозиції. Виходячи з вищевказаного пропонується наступне групування чинників розвитку морських портів:

Група 1. Інфраструктурні чинники: оновленість інфраструктури порту; берегова інфраструктура морських вокзалів екологічна і фізична безпека; зручність досягнення порту відправлення круїзного судна.

Група 2. Управлінські чинники: дієвість механізмів управління; рівень автоматизації та ефективні комунікаційні технології; координація роботи різних видів транспорту; ефективність діяльності портових служб.

Група 3. Маркетингові чинники: Тарифна політика (розмір тарифів, кількість портових зборів, гнучкість цінової політики); конкуренція в портах.

Група 4. Сервісні чинники: привабливість логістичних умов; розвиток міжнародного туризму; розвиток морського дозвілля; розвиток торговельного мореплавства, суднобудівництва, судноремонту, приладобудування в порту; спрощення процедур оформлення заходу в порт.

Список використаної літератури

1. Буркинський Б. Формування морської доктрини України / Б. Буркинський, О. Котлубай, В. Степанов // Вісник Національної академії наук України. – 2008. – № 9. – С. 6-11. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnanu_2008_9_3. (дата 10.06.2017). – Назва з екрану.
2. Вильский Г. Б. Управление морским портом / Г. Б. Вильский, И. Н. Гончаров, Ю. Ю. Крук, Е. Д. Крушкин. – Одеса : Фенікс, 2010. – 428 с.
3. Демьянченко А. Г. Роль и структура морских портов Украины / А. Г. Демьянченко // Проблемы економіки. – 2013. – № 2. – С. 53-59.
4. Кібік О. М. Теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах / О. М. Кібік. – Одеса : ОНМУ. – 2005. – 282 с.
5. Ківалов С. В. Портові збори в Україні : пошук оптимальної моделі конкурентної тарифної політики / С. В. Ківалов // Lex Portus. – Херсон : ФОП Грінь Д. С. – 2017. – № 1. – С. 5-21.
6. Котлубай М. І. Пріоритетні завдання розвитку морської галузі як елементу експортного потенціалу країни / М. І. Котлубай, О. М. Котлубай, В. О. Котлубай // Економіка та суспільство. – № 8. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.economyandsociety.in.ua/journal-8/15-stati-8/687-kotlubaj-v-o> (дата 10.06.2017). – Назва з екрану.
7. Липинська О. А. Теоретичні основи ціноутворення на логістичні послуги морського порту / О. А. Липинська // ЕКОНОМІКА : Реалії часу. – № 6 (16). – 2016. – С. 41-49.
8. Меркт О.В. О.В. Методичні засади стратегії розвитку морських торговельних портів у конкурентному середовищі. – Автореферат дисертації кандидата економічних наук. – Київ: НАУ, 2002р. – 18 с.
9. Минакова С. М. Экономические основы реструктуризации морских торговых портов Украины / С. М. Минакова, В. М. Минаков // Экономические инновации. – 2009. – Вып. 39. – С. 14-223.
10. Собкевич О. В. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, А. В. Шевченко, В. М. Русан, Є. В. Блашов. – Київ : НІСД, 2016. – 46 с.
11. Alderton P. Lloyd's Practical Shipping Guide. Port Management and Operations / P. Alderton. – London : Informa, 2008. – 429 p.
12. De Langen P. W. Institutional reforms of port authorities in the Netherlands ; the establishment of port development companies / P. W. De Langen, L. M. van der Lugt // Research in Transportation Business & Management. – Volume 22, March 2017. – pp. 108-113. – Retrieved from : <http://dx.doi.org/10.1016/j.rtbm.2016.12.007>.
13. Verhoeven P. A review of port authority functions : Towards a renaissance? / P. Verhoeven // Maritime Policy & Management. – 2010. – 37 (3). – pp. 247–270.
14. Lavissiere A. Modern concept of free ports in the 21st century: a definition towards a supply chain added calue / A. Lavissiere, L. Fedi, A. Cheaitou // An

- International Journal Supply Chain Forum. – 2014. – Vol. 15 (3). – p.22 – 28.
15. Chlomoudis C. I. A Business Excellence Approach for the Port Industry / C. I. Chlomoudis, C. D. Lampridis // Paper Presented at the International Conference «Shipping in the era of Social Responsibility» In Honour Of The Late Professor Basil Metaxas (1925-1996). – Argostoli, Cephalonia, Greece, 2006, 14-16 September.
 16. De Langen P. W. Ports as clusters of economic activity / P. W. De Langen, E. Haezendonck // The Blackwell companion to maritime economics. – 2012. – pp. 638-655.
 17. Srikanth S. N. Strategic risk management in ports / S. N. Srikanth, R. Venkataraman. Terieved from : <http://hauers.com/StrategicRiskMgt%20in%20Ports.pdf>
 18. Україна : Дослідження щодо сприяння торгівлі і транзиту. Підготовлено Світовим банком в рамках Голландського гранту «Україна: підтримка конкурентоспроможності через планування капітальних видатків, державне управління фінансовою діяльністю та сприяння торгівлі і транзиту». – Київ. – 2010. – 120 с.
 19. Молодецкий Э. А. Современные особенности круизного туризма в Украинском Причерноморье / Э. А. Молодецкий, С. Ю. Верстюк // Вісник Одеського національного університету. Географічні та геологічні науки. – Т. 15. – Вип. 10. – С. 152-157.
 20. Гомилевская Г. А. Формирование туристской идентичности г. Владивостока в контексте бренда : «Владивосток – морские ворота России» / Г. А. Гомилевская, Ю. В. Дмитриенко // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2016. – № 1. – С. 142-153.
 21. Портовые сборы : что? где? когда? – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/2760> (дата 10.06.2017). – Название с экрана.
 22. Левицкий И. Е. Проблемы взаимодействия транспорта Украины / И. Е. Левицкий // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – 2006. – Вип. 12. – С. 100-103. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/UJRN/vdnuzt_2006_12_24. (дата 10.06.2017). – Назва з екрану.
 23. Логунова Н. А. Роль морских портов Украины в развитии отечественного круизного бизнеса / Н. А. Логунова // Водний транспорт. – 2014. – №. 1. – С. 156-163.
 24. Голубкова И. А. Закономерности развития круизного судоходства / И. А. Голубкова // Ефективна економіка. – № 2. – 2012. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1242> (дата 10.06.2017). – Назва з екрану.
 25. Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2016. – Greece : Piraeus. – March 2017. – Retieved from : file:///C:/Users/HP/Desktop/cruise_activities_in_medcruise_ports_statistics_2016_final_1.pdf

Стаття надійшла 01.11.2017 р.

И. М. Ненно,

кандидат экономических наук,

доцент кафедры экономики и управления

Одесского национального университета имени И. И. Мечникова,

Французский бульвар 24/26, г. Одесса, 65044, Украина,

e-mail: inyenno@onu.edu.ua

ПРЕДПОСЫЛКИ И ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ

В статье предлагается группирование предпосылок и факторов развития морской портовой отрасли. Освещены историко-геополитические, экономические и законодательные предпосылки ее формирования. Изучен мировой опыт организации эффективной работы портов. Идентифицированы базис и источники потенциала развития морских портов Украины. Определен состав инфраструктурных, управленческих, маркетинговых и сервисных факторов развития портов.

Ключевые слова: развитие, морской порт, инфраструктура, управление, маркетинг, сервис.

I. M. Nyenko,

PhD in Economics, Associate Professor

of Economics and Management Department

of Odessa I. I. Mechnikov National University,

24/26, Frantsuzkiy av., Odessa, 65044, Ukraine,

e-mail: inyenno@onu.edu.ua

PREREQUISITES AND FACTORS OF DEVELOPMENT OF THE MARINE PORT INDUSTRY

Summary

The search for ways to develop seaports takes place in many aspects of macro politics and micro-economics. Administration in ports is realized through state plans, forecasts, tasks stemming from Ukraine's obligations as a naval state and the consequences of reforming other sectors of the economy that affect the functioning of ports. In this context, the seaport is seen as an element of transport infrastructure. Its reform requires technological upgrading of port facilities in order to match international innovation competitiveness, and the introduction of attractive tariff policies to match price competitiveness. The article proposes a grouping of prerequisites and factors for the development of the maritime industry. The historical-geopolitical, economic and legislative preconditions of its formation are covered. The world experience in organization of efficient operation of ports is studied. The basis and sources of potential of development of seaports of Ukraine are identified. The composition of infrastructure, managerial,

marketing and service factors of ports development is determined. Proceeding from the above, the following grouping of factors of development of sea ports is offered: Group 1. Infrastructure factors: port infrastructure renewal; coastal infrastructure of marine stations ecological and physical security; convenience of reaching the port of departure of a cruise ship. Group 2. Management factors: the effectiveness of management mechanisms; level of automation and effective communication technologies; coordination of various types of transport; efficiency of port services. Group 3. Marketing factors: Tariff policy (size of tariffs, number of port charges, flexibility of price policy); competition in the ports. Group 4. Service factors: attractiveness of logistic conditions; development of international tourism; development of sea leisure; development of merchant shipping, shipbuilding, ship repair, instrument making in the port; Simplification of procedures for processing an entry into a port.

Key words: development, seaport, infrastructure, management, marketing, service.

References

1. Burkynskiy, B., Kotlubai, O. & Stepanov, V. (2008). Formuvannya morskoi doktryny Ukrainy. [Formation of the sea doctrine of Ukraine]. *Visnyk natsionalnoi akademii nauk Ukrainy. – Bulletin of National academy of sciences of Ukraine*, Vol. 9, pp. 6-11. [in Ukrainian].
2. Vyl'skiy, H. B., Honcharov, Y. N., & Kruk, Yu. Yu. (2010). Upravlenie morskim portom [Management of the Sea Port]. Odessa: Feniks. [in Russian].
3. Demianchenko, A. H. (2013). Rol i struktura morskikh portov Ukrainy [Role and Structure of the Sea Ports of Ukraine]. *Problemy ekonomiky. – Problems of economy*, Vol. 2, pp. 53-59. [in Russian].
4. Kibik, O. M. (2005). Teoriia i metodolohiia tsinoutvorennia v morskyykh torhovelnykh portakh : monohrafiia [Theory and Methodology of Pricing in the Sea Trade Ports]. Odesa: ONMU. [in Ukrainian].
5. Kivalov, S. V. (2017). Portovi zbory v Ukraini : poshuk optimalnoi modeli konkurentnoi taryfnoi polityky [Port Charges in Ukraine : Search of the Optimal Model of the Competitive Tariff Policy]. *Lex portus*, Vol. 1, pp. 5-21. [in Ukrainian].
6. Kotlubai, M. I., Kotlubai, O. M. & Kotlubai, V. O. (2016) Priorytetni zavdannia rozvytku morskoi haluzi yak elementu eksportnoho potentsialu krainy [Priorities of the Tasks of Development the Sea Industry as an Element of the Export Potential of the Country]. *Ekonomika ta suspilstvo. – Economy and society*, Vol. 8. – Retrieved from //www.economyandsociety.in.ua/journal-8/15-stati-8/687-kotlubaj-v-o. [in Ukrainian].
7. Lypynska, O. A. (2014). Teoretychni osnovy tsinoutvorennia na lohystychni posluhy morskoho portu [Theoretical Basics of Pricing for the Logistics Services of the Sea Trade Port]. *Ekonomyka: realii chasu. – Economy : time realities*, Vol. 6 (16), pp. 41-49. [in Ukrainian].
8. Merkt, O. V. (2002) Metodychni zasady stratehii rozvytku morskyykh torhovelnykh portiv u konkurentnomu seredovyschi [Methodical Foundations of the Development Strategy of the Sea Commercial Ports] Kyiv : NAU. [in

- Ukrainian].
9. Minakova, S. M. & Minakov, V. M. (2009). Ekonomicheskie osnovy restrukturyzatsii morskikh torhovykh portov Ukrainy [Economic Foundations of the Restructuring of the Sea Trade Ports of Ukraine]. *Ekonomichni innovatsii. – Economical innovations*, Vol. 39, pp. 214-233 [in Russian].
 10. Sobkevych, O. V., Mykhailychenko, K. M., Shevchenko, A. V., Rusan, V. M. & Bielashov, Ye. V. (2016). Priorytety derzhavnoi morskoi polityky u sferi funktsionuvannia ta rozvytku morehospodarskoho kompleksu Ukrainy [Priorities of the State Sea Policy in the Area of Functioning and Development of the Sea Entrepreneurship Complex of Ukraine]. Kyiv : NISD [in Ukrainian].
 11. Alderton, P. (2008). Lloyd's Practical Shipping Guides. Port Management and Operations. London : Informa.
 12. de Langen, P. W., & van der Lugt, L. M. (2017). Institutional reforms of port authorities in the Netherlands; the establishment of port development companies. *Research in Transportation Business & Management*, 22, pp. 108-113.
 13. Verhoeven, P. (2010). A review of port authority functions : Towards a renaissance? *Maritime Policy & Management*, 37 (3), pp. 247–270.
 14. Lavissière, A., Fedi, L. & Cheaitou, A. (2014). A modern concept of free ports in the 21st century : a definition towards a supply chain added value. *Supply Chain Forum : an International Journal*, Vol. 15, No. 3, pp. 22-28.
 15. Chlomoudis, C. I. & Lampridis, C. D. (2006). A Business Excellence Approach for the Port Industry. Paper Presented at the International Conference «Shipping in the era of Social Responsibility» In Honour Of The Late Professor Basil Metaxas (1925-1996). Argostoli, Cephalonia, Greece.
 16. De Langen, P. W. & Haezendonck, E. (2012). Ports as clusters of economic activity. *The Blackwell companion to maritime economics*, pp. 638-655.
 17. Srikanth, S. N.,] & Venkataraman, R. (2007). Strategic risk management in ports. *BE Bichou. K, Risk Management in Port Operations, Logistics and Supply Chain Security*, pp. 335-345.
 18. Ukraina : Doslidzhennia shchodo spriannia torhivli i tranzytu. Pidhotovleno Svitovym bankom v ramkakh Hollandskoho hrantu «Ukraina : pidtrymka konkurentospromozhnosti cherez planuvannia kapitalnykh vydatkiv, derzhavne upravlinnia finansovoiu diialnistiu ta spriannia torhivli i tranzytu [Ukraine : Research on the Support of Trade and Transit. Prepared by the World Bank in the Framework of Holland Grant “Ukraine : Support of the Competitiveness Through the Capital Costs, State Administration of the Financial Activity and Favour of the Trade and Transit”]. Kyiv. [in Ukrainian].
 19. Molodetskyi, A. E., Verstiuk, S. Yu., Molodetskyi, A. E. & Verstiuk, S. Yu. (2010). Sovremennye osobennosti kruyznogo turyzma v Ukraynskom Prychernomore [Modern features of cruise tourism in Ukrainian Black Sea area]. *Visnyk Odeskoho natsionalnogo universytetu. Heohrafichni ta heolohichni nauky. – Bulletin of Odessa national university. Geographical and geological sciences*, Vol. 15 (10), pp. 152-157. [in Russian].
 20. Homylevskaia, H. A. & Dmytryenko, Yu. V. (2016). Formirovanie turistskoi identichnosti g. Vladivostoka v kontekste Brenda : «Vladivostok-morskie vo-

- rota Rossii». Territoriiia novykh vozmozhnostei [Formation of the Tourist Identity of Vladivostok in the Context of Brand “Vladivostok is the Sea Gate of Russia”]. *Vestnik Vladivostokskogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i servisa*. – *Bulletin of Vladivostok state university of economics and service*, Vol. 1, pp 142-153. [in Russian].
21. Portovye sbory : chto? gde? kogda? [Port Charges : What? When? Where?]. Retrieved from : <http://portsukraine.com/node/2760>. [in Russian].
 22. Levitskii, I. E. (2006). Problemy vzaimodeistviia transporta Ukrainy [Problems of the interaction of the Ukrainian transport]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana*. – *Bulletin of Dnepropetrovsk national university of railway transport named v. Lazarian*, Vol. 12, pp. 100-103. Retrieved from http://nbuv.gov.ua/UJRN/vd-nuzt_2006_12_24. [in Russian].
 23. Logunova, N. A. (2014). Rol morskikh portov Ukrainy v razvitii otechestvennogo kruiznogo bsznesa [Role of the Sea Ports of Ukraine in the Development of the National Cruise Business]. *Vodnyi transport*. – *Water transport*, Vol. 1, pp.156-163. [in Russian].
 24. Golubkova, I. A. (2012). Zakonomernosti razvytiia kruiznogo sudokhodstva [Laws of the Cruise Shipping Development]. *Efektivna ekonomika*. – *Effective economy*, Vol. 2. [in Russian].
 25. Cruise Activities in MedCruise Ports : Statistics 2016. Greece : Piraeus. March 2017. Retrieved from file:///C:/Users/HP/Desktop/cruise_activities_in_medcruise_ports_statistics_2016_final_1.pdf