

УДК 65.0:004

**РОЗВИТОК ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ОСНОВНОЇ СКЛАДОВОЇ
ЛОГІСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ**

Макаренко Марина Василівна, зав. каф. Менеджменту та підприємництва на морському транспорті, д.е.н., професор, Азовський морський інститут м. Маріуполь, e-mail: mar-makva@yandex.ru, тел: +380504761766

Шайхатдінов Андрій Загітович, зав. каф. Природничо-наукових та гуманітарних дисциплін, к.іст.н., доцент, Азовський морський інститут м. Маріуполь, e-mail: zakirov_anv@mail.ru, тел: +380971921171

Maryna Makarenko, Head of the Department of Management and business on a sea transport, Ph.D., Professor, AZOV MARITIME INSTITUTE, Mariupol

Andrew Shayhatdinov, Head of Department Natural and Humanities, Ph.D., AssociateProfessor, AZOV MARITIME INSTITUTE, Mariupol

M. Makarenko, A. Shayhatdinov. Development of a port infrastructure as the basic component of logistical potential.

In article it is underlined that the transport-forwarding component in expenses on transportation of cargoes considerably influences foreign trade development. The emphasis on necessity of careful studying of processes and the infrastructural objects necessary for direct realisation of the foreign trade activity, and in particular definitions of a role of a state policy concerning development of a port economy of Ukraine is placed. The logistics component in structure of the product made in the country, as the important characteristic of development of a national economy (as the macroeconomic indicator) is considered. Degree of realisation of logistical potential of Ukraine is analysed. Estimations of foreign analysts and the ministry of an infrastructure concerning capacity of the Ukrainian market of transport-forwarding services and a logistics level of development in general and a logistical infrastructure in particular are resulted. The reasons of low use by Ukraine the logistical potential are established. It is underlined that the insufficient attention is taken away to development of a transport infrastructure, a port infrastructure. It is noticed that state policy methods allow to develop and form transport corridors, to create harmonious work of ports which provides rapprochement of regions. All it is necessary for rational distribution of cargoes which would provide effective development of a port infrastructure.

Макаренко М.В., Шайхатдінов А.З. Розвиток портової інфраструктури як основної складової логістичного потенціалу.

У статті підкреслено, що транспортно-експедиторська складова у витратах на перевезення вантажів значно впливає на розвиток зовнішньої торгівлі. Наголошено, що необхідно ретельно вивчати процеси й інфраструктурні об'єкти, необхідні для безпосереднього здійснення зовнішньоторговельної діяльності, і зокрема визначення ролі державної політики щодо розвитку портового господарства України. Розглянуто складову логістики в структурі виробленого в країні продукту, як важливу характеристику розвитку економіки країни (як макроекономічний індикатор). Проаналізовано ступінь реалізації логістичного потенціалу України. Наведено оцінки зарубіжних аналітиків та міністерства інфраструктури щодо ємності українського ринку транспортно-експедиторських послуг та рівня розвитку логістики взагалі та логістичної інфраструктури зокрема. Встановлені причини низького використання Україною свого логістичного потенціалу. Підкреслено, що недостатня увага приділяється розвитку транспортної інфраструктури, портової інфраструктури. Зауважується, що морська транспортна інфраструктура, будучи потужною й важливою галуззю держави, зобов'язує його тим самим впливати на її розвиток за допомогою проведення своєї державної політики. Робиться висновок про те, що портове господарство України має стратегічне значення для розвитку народногосподарського комплексу і забезпечення потреб держави. Підкреслюється, що морські порти України повинні відповідати всім параметрам і надавати конкурентоспроможну на міжнародному рівні портову інфраструктуру. Важливим у розвитку портової інфраструктури є нарощування потужностей, удосконалювання техніки, розвиток транспортної логістики. Усе це необхідно для раціонального розподілу вантажів, що забезпечувало б ефективний розвиток портової інфраструктури.

Макаренко М.В., Шайхатдінов А.З. Развитие портовой инфраструктуры как основной составляющей логистического потенциала.

В статье подчёркивается, что транспортно-экспедиторская составляющая в расходах на перевозку грузов значительно влияет на развитие внешней торговли. Делается акцент на необходимость тщательного изучения процессов и инфраструктурных объектов, необходимых для непосредственного осуществления внешнеторговой деятельности, и в частности определения роли государственной политики относительно развития портового хозяйства Украины. Рассмотрена составляющая логистики в структуре произведенного в стране продукта, как важная характеристика развития экономики страны (как макроэкономический индикатор). Проанализирована степень реализации логистического потенциала Украины. Приведены оценки зарубежных аналитиков и министерства инфраструктуры относительно емкости украинского рынка транспортно-экспедиторских услуг и уровня развития логистики вообще и логистической инфраструктуры в частности. Установлены причины низкого использования Украиной своего логистического потенциала. Подчеркнуто, что недостаточное внимание отводится развитию транспортной инфраструктуры, портовой инфраструктуры. Отмечается, что методы государственной политики позволяют развивать и формировать транспортные коридоры, создавать слаженную работу портов, которая обеспечивает сближение регионов. Делается вывод о том, что портовое хозяйство Украины имеет стратегическое значение для развития народнохозяйственного комплекса и обеспечения нужд государства. Подчеркивается, что морские порты Украины должны отвечать всем параметрам и предоставлять конкурентоспособную на международном уровне портовую инфраструктуру. Важным в развитии портовой инфраструктуры есть наращивания мощностей, совершенствование техники, развитие транспортной логистики. Все это необходимо для рационального распределения грузов, которое обеспечивало бы эффективное развитие портовой инфраструктуры.

Постановка проблеми. Транспортно-експедиторська складова у витратах на перевезення вантажів значно впливає на розвиток зовнішньої торгівлі. Зовнішньоторговельна діяльність, обумовлена пересуванням товарів через кордон, переважно на далекі відстані, досить сильно залежить від інфраструктури й логістичних ланцюгів, що сприяють підвищенню ефективності й зменшенню витрат. Враховуючи специфіку нашої держави, необхідно ретельно вивчати процеси й інфраструктурні об'єкти, необхідні для безпосереднього здійснення зовнішньоторговельної діяльності, і зокрема визначення ролі державної політики щодо розвитку портового господарства України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням портового господарства як головного компонента інфраструктури присвятили свої роботи багато вчених. вивчаються провідними українськими вченими, такими як Леонтьев Р., Писаренко В., Щербаков Д., Примачев Н., Савіна, Н. [1-6] та ін. Але багато питань щодо розвитку портів зостається не вирішеними й потребують подальших досліджень. Особливої уваги представляє такий аспект як розгляд розвитку портів як складової логістичного потенціалу країни. Це пояснюється перш за все перспективністю цього напрямку для економіки України.

Метою статті є розгляд портів як одного з головних елементів логістичного потенціалу країни.

Виклад основного матеріалу. В Україні ринок транспортно-експедиторських послуг почав формуватися на початку 90-х років ХХ в. й першими на ньому стали діяти такі відомі західні транспортно-експедиторські компанії, як «United Parcel Service» (UPS) (США), «Thomas Nationwide Transport» (TNT) (Нідерланди), «Schenker-Billspeidition Transport Logistics» (Schenker-btl) (Німеччина / Швеція). Як відомо із загальної теорії складова логістики в структурі виробленого в країні продукту – важлива характеристика розвитку економіки країни, свого роду макроекономічний індикатор. Якщо в розвинених країнах транспортно-експедиторська складова у ВВП дорівнює 10-15%, то в добре організованих економіках цей відсоток ще менше. Наприклад, у країнах ЄС і США транспортно-експедиторські витрати становлять 12-16% ВВП, у Китаї - 26%, у Японії — 6%. Що ж стосується України, то більшість експертів співвідносять економіку країни з рівнем країн «третього світу», у яких транспортно-експедиторські витрати можуть досягати 40% від обсягу ВВП. Отож, більшість експертів вважає, що показник в Україні коливається в межах 30-35% (табл. 1).

Таблиця 1. - Витрати у ВВП

Країни ЄС і США	12-16%
Китай	26
Японія	6
Україна	30-35

При цьому 70% логістичних витрат припадає на транспорт (7 млрд. дол.), 25% - на складське зберігання (2,5 млрд. дол.) і близько 5% - на управління логістичними потоками (0,5 млрд. дол.) (табл.2.)

Таблиця 2. - Структура транспортно-експедиторських витрат в Україні

Галузь	Питома вага, %	Сума, млрд. \$
Транспорт	70	7,0
Складське зберігання	25	2,5
Управління логістичними потоками	5	0,5

При цьому у грошовому виразі 30 – 35% дорівнюють порядку 31,8 – 37,1 млрд. доларів США - це сукупні транспортно-експедиторські витрати у вартості зробленого в Україні сукупного суспільного продукту. Багато економістів вважають, що основна експортно-орієнтована й бюджетоутворююча галузь в Україні – металургія, більшість підприємств якої, до речі, зосереджене саме в Донецькому регіоні. Отож, обсяг виробленої продукції в металургійній галузі в 2014 р. склав 23,8 млрд. доларів США, тобто майже вдвічі менше, чим реальний обсяг української логістики. Ще один гігант економіки – обробна галузь торік виробила 8,9 млрд. доларів США, а досить перспективне для України машинобудування – 13,6 млрд. доларів США. Отже, потенціал транспортно-експедиторських послуг в Україні найвищий. Більше того, Україна, завдяки своєму вигідному географічному розташуванню, є транзитною країною й уже тому повинна мати високий логістичний потенціал. Виникає питання, наскільки реалізується цей потенціал. За оцінками аналітиків, ємність українського ринку транспортно-експедиторських послуг досягає 300 млрд. євро, при цьому в дійсності транспортно-експедиторський потенціал України використовується лише на 300 млн. євро. Морські портові потужності України складають 185 млн т/рік, річки Дніпро і Дунай здатні транспортувати вантажі з півночі на південь і в європейські країни [3].

Наявні потужності в морських портах на рівні 185 млн. т. на рік не дозволять задовольнити зростаючу потребу на перевалку вантажів у портах, яка прогнозується експертами на рівні 210 млн. т на рік у 2020 р. Тобто додаткова потреба в портових потужностях оцінюється експертами Міністерства інфраструктури України на рівні 40 млн. т. Так, за зарубіжними даними, застосування науково обґрунтованих методів логістики дозволяє знизити рівень витрат на 20 %, товарні запаси - на 30...70 %, скоротити години обороту товарів на 20...50 % [5]. Очевидно, що існує реальний резерв підвищення ефективності виробництва, проте, через ряд об'єктивних та суб'єктивних причин, логістичні методи використовуються у нас недостатньо. Крім того, на сьогодні сегмент транспортної логістики в світовому ВВП складає приблизно 7 % і оцінюється в 2,7 трлн. дол. США [6].

Недостатній рівень розвитку логістики взагалі та логістичної інфраструктури зокрема підтверджують й аналітичні матеріали Світового банку. Ця інституція, сприяючи розвитку торгівлі і транспорту в Україні, досліджує питання транспортного, митного, логістичного й технологічного забезпечення зовнішньої торгівлі, виявлення сильних та слабких сторін середовища, в якому здійснюється логістична діяльність. Причиною такого низького використання Україною свого логістичного потенціалу є недостатня увага розвитку транспортної інфраструктури, портової інфраструктури – основної бази логістичного потенціалу. Однією з головних проблем на шляху підвищення логістичного потенціалу є порти. Це саме вузьке місце у використанні коефіцієнта транзитності країни.

Сьогодні це стало ще більш помітно, коли у світі одержали широке поширення мультимодальні перевезення на основі використання контейнерів міжнародних стандартів.

Разом з тим у рейтингу Всесвітнього банку за показником ефективності логістики (Logistics Performance Index — LPI) у 2010 р. Україна зайняла лише 102 місце з 155 країн (табл. 3). До країн-лідерів, що ввійшли в першу десятку, відносяться Сінгапур, Нідерланди, Німеччина, Швеція, Австрія, Японія, Швейцарія, Гонконг (Китай), Великобританія й Канада. Білорусь і Росія зайняли, відповідно, 74-е й 99-е місця.

Таблиця 3. - Рейтинг Всесвітнього банку за показником ефективності логістики (Logistics Performance Index — LPI) у 2015 р.

Місце в рейтингу	Країна
1	Сінгапур
2	Нідерланди
3	Германія
4	Швеція,
5	Австрія
6	Японія
7	Швейцарія
8	Гонконг (Китай),
9	Великобританія
10	Канада
74	Білорусь
99	Росія
102	Україна

Для визначення показника ефективності логістики оцінювалися 7 параметрів: діяльність митної служби — наша країна зайняла 97-е місце, інфраструктура - 74-е, міжнародні перевезення — 83-е, компетентність логістики - 90-е, «трекінг и трейсинг» (фіксування й відстеження шляхів) — 80-е, внутрішні витрати на логістику — 21-е, своєчасність доставки - 55-е. Невисокий рейтинг України пояснюється ще й тим, що обслуговування в закордонних портах є менш витратним за часом і по грошовим витратам. Українські вантажоодержувачі втрачають багато часу на оформлення й доставку, а також змушені в деяких випадках платити повністю портові збори. Отже, нерозвиненість логістичної припортової інфраструктури, відсутні зручних залізничних й автомобільних підходів до портів приводить до втрати логістичного потенціалу. Деякі порти взагалі у своєму виді не являють собою єдиний економічний комплекс, а лише являють собою територію, де діють різні компанії, які користуються монопольним правом на надання яких-небудь послуг, завищуючи ціни на свої послуги й не маючи при цьому державного регулювання. Цей факт є підставою для негативного впливу на діяльність портів і не залучає міжнародні компанії. Державне керівництво транспортною системою України, у тому числі й морським транспортом, здійснює Міністерство інфраструктури України.

Розвиток портового господарства України забезпечує її економічний і зовнішньоторговельний розвиток. У цей час більш 80% світових вантажів зовнішньої торгівлі перевозиться водним транспортом. Однак потрібно відзначити, що існують різні фактори, які впливають на розвиток портового господарства України. а саме: конкуренція з боку іноземних портів, яка зростає останнім часом; глобалізація економіки, яка поглиблює світову спеціалізацію, кооперацію й інтеграцію виробництва; пропонувані вимоги в низьких транспортних витратах; вимога високого рівня екологічної безпеки, яке укладається в мінімізації нанесення негативного впливу навколишньому середовищу.

Усі ці фактори є основними моментами, що впливають на розвиток портового господарства. Але, крім цих, має місце існування й ряду інших факторів, які суттєво не впливають на зміну частки морського транспорту, але якимось чином міняють показники

розвитку портового господарства країни. Для пояснення необхідності проведення державної політики і її впливу в галузі морської транспортної інфраструктури потрібно позначити роль морського транспорту в цілому для держави. У загальному виді морська транспортна інфраструктура повинна забезпечувати реалізацію принципів української економіки, зовнішньої торгівлі й перевезення населення.

Головною складовою морської транспортної інфраструктури, звичайно ж, є морський порт, який являє собою складне господарство, або транспортний вузол. Як і будь-яке господарство, морський порт складається з матеріально-технічної бази, яка включає спорудження, перевантажувальне встаткування, склади, залізничні колії, портовий флот, ремонтні майстерні і т. ін. Однак, крім виробничої діяльності, морський порт реалізує національну морську, митну й прикордонну політику, здійснює рішення інших найважливіших державних завдань, які пов'язані із забезпеченням потреб населення країни в морських перевезеннях. Необхідність проведення державної політики пояснюється багатьма факторами. Так, наприклад, налагоджена законодавча база сприяє збільшенню завантаження потужностей української транспортної системи. Зацікавленість органів влади в регулюванні цієї галузі полягає й у тому, що порт має велике значення для всього транспортного забезпечення й для поповнення українського бюджету.

Висновок. Методи державної політики дозволяють розбудовувати й формувати транспортні коридори, створювати злагоджену роботу портів, яка забезпечує зближення регіонів. Морська транспортна інфраструктура, будучи потужною й важливою галуззю держави, зобов'язує його тим самим впливати на її розвиток за допомогою проведення своєї державної політики. Держава, переслідуючи свої інтереси, впливає на розвиток морської транспортної інфраструктури, а саме: регламентує загальні положення даної сфери діяльності; регулює діяльність у морському порту; має власність у морському порту, ураховує особливості здійснення підприємницької діяльності в морському порту; установлює портові збори й тарифи; забезпечує режим і охорону об'єктів морського порту; будує нові й розбудовує діючі морські порти. Таким чином, можна зробити висновок про те, що портове господарство України має стратегічне значення для розвитку народногосподарського комплексу і забезпечення потреб держави. Тому, морські порти України повинні відповідати всім параметрам і надавати конкурентоспроможну на міжнародному рівні портову інфраструктуру. Важливим у розвитку портової інфраструктури є нарощування потужностей, удосконалювання техніки, розвиток транспортної логістики. Усе це необхідно для раціонального розподілу вантажів, що забезпечувало б ефективний розвиток портової інфраструктури.

Список використаних джерел:

1. Леонтьев Р.Г., Хмель В.А. *Международные транспортные коридоры: трансформация региональной инфраструктуры*. / Р.Г. Леонтьев, В.А. Хмель. - М.: ВИНТИ РАН, 2011. – 367 с.
2. Щербаков Д. *Украинские порты: аналогия рекорда [Электронный ресурс]*. / Д. Щербаков // Информационный портал «Транспортный бизнес». - Режим доступа: http://tbu.com.ua/articles/ukrainskie_porty_anatomiia_rekorda.html.
3. Щербаков Д. *Порты Украины: жажда роста [Электронный ресурс]* / Д. Щербаков // Информационный портал «Транспортный бизнес». - Режим доступа: http://www.tbu.com.ua/articles/porty_ukrainy_jajda_rosta.html.
4. Примачев Н.Т. *Методы измерения эффективности морского транспортного комплекса* / Н. Т. Примачев. - Одесса: ОНМА, 2009. - 258 с.
5. Писаренко, В. В. *Особливості логістичних систем в сільському господарстві [Текст]* / В. В. Писаренко // Вісник ХНАУ. - 2012. - № 7. - С. 146-150.
6. *Рынок транспортно-логистических услуг в 2010-2011 гг. и прогноз до 2014 г. Объем и структура рынка логистического аутсорсинга, грузоперевозки, транспортно-экспедиторские и складские услуги в посткризисный период [Текст]: аналитический обзор*. - М. : РосБизнесКонсалтинг, 2011. - 368 с.
7. Савіна, Н. Б. *Інфраструктура логістичних процесів економічної діяльності [Електронний ресурс]* / Н. Б. Савіна. - Режим доступу: www.nbu.gov.ua.
8. *Міністерство інфраструктури України. Офіційний сайт [Електронний ресурс]*. - Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua>.

References (BSI):

1. Leontiev, R.G., (2011). *Megdunarodnie transportnie koridori [International transport corridors: transformation of the regional infrastructure]*. Moscow: VINITI, [in Russian].
2. Chsherbakov, D. *Ukrainskie porty anagomiya uspexa [The Ukrainian ports anagomiya success]* Retrieved from http://tbu.com.ua/articles/ukrainskie_porty_anatomiia_rekorda.html [in Ukrainian].
3. Chsherbakov, D. *Porty Ukrainy: zhazhda rosta [Ports of Ukraine - thirst of growth]* Retrieved from http://www.tbu.com.ua/articles/porty_ukrainy_jajda_rosta.html [in Ukrainian].
4. Prymachov, N.T. (2009). *Metody izmereniya effektivnosti morskogo transportnogo kompleksa [Methods of measurement of efficiency of a sea transport complex]*. Odessa: ONMA. 256 [in Ukrainian].
5. Pisarenko, V. (2012) *Osoblivosty logistychnix system v sil'skomu gospodarstvy [Features of logistical systems in agriculture]*. *Visnik XNAU - The bulletin of XNAU*, 7, 146-150 [in Ukrainian].
6. *Rinok transportno-logistycheskix uslug. Analiticheskiy obzor [The market of transportno-logistical services the state-of-the-art review]*. Moscow: Rosbizneskonsalting [in Russian].
7. Savina, H. (2013) *Infrastruktura logistichnix procesiv ekonomichnoi diyalnosti [Infrastructure of logistical processes of economic activities]* Retrieved from <http://www.mtu.gov.ua>. [in Ukrainian].
8. *Ministerstvo infrastruktury ukrainy [The ministry of an infrastructure of Ukraine]* Retrieved from <http://www.mtu.gov.ua> [in Ukrainian].

Ключові слова: морські порти, логістичний потенціал, транспортна інфраструктура, транспортні та експедиторські витрати, портова інфраструктура.

Ключевые слова: морские порты, логистический потенциал, транспортная инфраструктура, транспортные и экспедиторские расходы, портовая инфраструктура.

Keywords: seaports, logistical potential, transport infrastructure, transport and forwarding expenses, port infrastructure.