

Економіка та держава

Науково-практичний журнал

Редакційна колегія

Федоренко Валентин Григорович, головний редактор, член Спілки ректорів Європи, член національної спілки журналістів України, перший віце-президент Спілки будівельників України, професор кафедри теоретичної та прикладної економіки ІПК ДСЗУ, д-р екон. наук, почесний доктор Одеської державної академії будівництва та архітектури, професор, Заслужений діяч науки і техніки України, академік УАН

Федоренко Станіслав Валентинович, заступник головного редактора, доцент кафедри охорони праці і навколишнього середовища КНУБА, академік академії будівництва України, к.т.н., доцент

Кучеренко Ганна Борисівна, відповідальний секретар

Амоша Олександр Іванович, директор інституту Економіки промисловості НАН України, д-р екон. наук, професор, академік НАН України
Андрощук Геннадій Олександрович, головний консультант Верховної Ради України, к-т екон. наук, доцент

Андрущенко Катерина Анатоліївна, професор кафедри економіки підприємств ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана», доктор економічних наук, Відмінник освіти України

Бакуненко Валерій Данилович, проректор з наукової роботи Академії муніципального управління, д-р наук з державного управління, професор

Балдур Семен Іванович, професор кафедри управління персоналом та економіки праці ІПК ДСЗУ, д-р екон. наук, професор

Бендасюк Олег Олександрович, головний спеціаліст департаменту атестації кадрів вищої кваліфікації МОН України, д-р екон. наук

Войтович Радмила Василівна, в. о. ректора ІПК ДСЗУ, д-р наук з державного управління, професор

Воронкова Тетяна Євгенівна, професор кафедри бізнес-економіки Київського національного університету технологій та дизайну, к-т екон. наук

Ворогін Валерій Євгенович, заступник директора Національного інституту стратегічних досліджень, д-р наук з державного управління, професор

Гайдуцький Андрій Павлович, заступник керівника управління платіжних систем Укр СІБ банку, д-р екон. наук

Гайдуцький Павло Іванович, Радник Президента України, д-р екон. наук, професор, Заслужений діяч науки і техніки України

Гриценко Іван Михайлович, ректор Київського національного університету технологій та дизайну, д-р екон. наук, професор, академік НАПН України, Заслужений працівник освіти України

Гудинський Олександр Дмитрович, професор кафедри менеджменту і маркетингу ІПК ДСЗУ, д-р екон. наук, професор

Даций Олександр Іванович, д-р екон. наук, професор, Заслужений працівник освіти України

Денисенко Микола Павлович, професор кафедри Київського національного університету технологій та дизайну, академік УТА, д-р екон. наук, професор

Колосовський Сергій Володимирович, професор кафедри міжнародних економічних відносин Донецького національного університету ім. В. Стуса (м. Вінниця), д-р екон. наук, професор

Криків Артур Станіславович, завідувач кафедри фінансів Хмельницького економічного університету, доктор економічних наук, професор, дійсний член АЕН України

Кузьмін Олег Євгенович, директор навчально-наукового інституту економіки і менеджменту Національного університету «Львівська політехніка», д-р екон. наук, професор, Заслужений працівник народної освіти України

Куліков Петро Мусійович, ректор КНУБА, д-р екон. наук, професор, лауреат 2х державних премій в галузі науки та техніки, Заслужений працівник освіти України

Курко Микола Несторович, ректор МАУП, доктор юридичних наук, професор, академік Академії наук Вищої школи України, Заслужений юрист України

Кучменко Єліонора Миколаївна, професор кафедри соціології та соціально-гуманітарних дисциплін ІПК ДСЗУ, доктор історичних наук, професор

Маршавин Юрій Миколайович, професор кафедри управління персоналом та економіки праці КНЕУ, д-р екон. наук, професор, Заслужений працівник освіти України

Мітус Ірина Петрівна, головний науковий співробітник Українського науково-дослідного інституту цивільного захисту, д-р екон. наук, професор

Міщенко Катерина Семенівна, доцент кафедри публічного управління та адміністрування ІПК ДСЗУ, кандидат наук з державного управління, доцент

Могильний Олександр Миколайович, д-р екон. наук, професор, ІПК ДСЗУ

Момір Джурович, президент Академії наук та мистецтв Чорногорії

Мордін Олександр Григорович, завідувач кафедри, Класичний приватний університет (м. Запоріжжя), д-р наук з державного управління, професор

Ольшанська Олександра Володимирівна, декан факультету економіки та бізнесу Київського національного університету технологій та дизайну, д-р екон. наук, професор

Онищенко Володимир Олександрович, ректор Полтавського національного технічного університету, д-р екон. наук, професор

Патика Наталія Іванівна, проректор з науково-педагогічної роботи ІПК ДСЗУ, к-т екон. наук, доцент

Пяківська Марія Станіславівна, начальниця відділу статистики та прогнозування Київського обласного центру зайнятості

Радий Ярослав Федорович, д-р наук з державного управління, професор

Розпутенко Іван Васильович, д-р наук з державного управління, професор

Саблук Петро Трохимович, Почесний директор ІНЦ «Інститут аграрної економіки», д-р екон. наук, професор, академік УАН, Заслужений діяч науки і техніки України

Семіх Юрій Іванович, Президент Товариства Дружби «Україна - Болгарія», Член Української Ради Миру, академік, доктор філософії, Почесний доктор права, професор

Тимошенко Іван Іванович, ректор Європейського університету, професор

Чапка Миколай, ректор Вищої школи економіки та адміністрації в м. Битом (Польща), д-р екон. наук, професор, академік Академії економічних наук України

Черкасов Андрій Володимирович, завідувач кафедри управління персоналом та економіки праці ІПК ДСЗУ, д-р екон. наук, доцент

Чорна Людмила Олександрівна, завідувач кафедри фінансів оподаткування і підприємництва Вінницького інституту конструювання одягу та підприємництва, д-р екон. наук, професор

Шаров Юрій Павлович, перший заступник директора ДРІДУ НАДУ при Президентові України, д-р наук з державного управління, професор

№ 5

травень 2018

Журнал засновано у січні 2003 року.

Виходить щомісяця.

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата наук з ЕКОНОМІКИ

(постанова президії ВАК України від 27 травня 2009 р. № 1-05/2, наказ Міністерства освіти і науки України № 1081 від 29.09.2014 р.)

ІНДЕКСАЦІЯ ВИДАННЯ В НАУКО-МЕТРИЧНИХ БАЗАХ:

— SIS;
— Google Scholar.

Свідоцтво KB № 9144,

від 09.09.2004 року

ISSN 2306-6806

Передплатний індекс: 01751

Адреса редакції:

м. Київ, вул. Дорогожичська, 18, к. 29

Поштова адреса:

04112, м. Київ, вул. Дорогожичська,

18, к. 29

Телефон: (044) 223-26-28, 537-14-33

Телефон/факс: (044) 458-10-73

E-mail: economy_2008@ukr.net

www.economy.in.ua

Засновники:

Інститут підготовки кадрів державної служби зайнятості

України,

ТОВ "Редакція журналу

"Економіка та держава"

Видавець:

ТОВ "Редакція журналу

"Економіка та держава"

Передрукування дозволяється лише за згодою редакції.

Відповідальність за добір і викладення фактів несуть автори. Редакція не завжди поділяє позицію авторів публікацій.

Рекомендовано до друку Вченою Радою

ІПК ДСЗУ 24.05.18 р.

Підписано до друку 24.05.18 р.

Формат 60х84 1/8, Ум. друк. арк. 22,9.

Наклад — 1000 прим.

Папір крейдований, друк офсетний.

Замовлення № 2405/1.

Віддруковано у ТОВ «АКС центр»

м. Київ, пров. Куренівський, 17

Тел. (044) 537-14-34

© Економіка та держава, 2018

У НОМЕРІ:

Економіка та держава № 5/2018

Економічна
наука

<u>Проноза П. В.</u> Динаміка податкового боргу і напрями вдосконалення податкового адміністрування в Україні	4
<u>Сазонець І. А.</u> Інноваційні методи управління діяльністю підприємств в умовах інформаційної економіки	10
<u>Лі Інін, Захарін С. В., Волосяк М. В.</u> Перспективи зростання торгово-економічного співробітництва Китайської Народної Республіки та України в контексті реалізації ініціативи "Один пояс — Один шлях"	14
<u>Осмятченко В. О., Токар В. В.</u> Програмне забезпечення бухгалтерського обліку на засадах аутсорсингу	17
<u>Бондаренко О. С., Адаменко І. П.</u> Архітектура фінансового управління: сучасна теорія та практика	22
<u>Гаман М. В.</u> Організаційно-економічні умови інноваційної діяльності в Україні	25
<u>Єрмаков О. Ю., Личук А. І.</u> До проблеми формування і використання трудового потенціалу на засадах сталого розвитку сільських територій	28
<u>Дергачук М. О.</u> Підходи щодо визначення сутності поняття "агропромисловий комплекс"	34
<u>Крайчак Є. В.</u> Система управління державним зовнішнім боргом України	38
<u>Приходченко Т. А.</u> Аналіз сучасного регіонального розвитку в Україні	43
<u>Корнієнко О. П., Кошара К. А.</u> Функції морських портів України як складової морегосподарського комплексу	48
<u>Островський І. А., Славута О. І.</u> Особливості розвитку підприємництва в сфері поводження з відходами: європейський досвід і перспективи України	52
<u>Вільхова Т. В., Могила Ю. М.</u> Застосування маркетингових інструментів у закладах загальної середньої освіти	57
<u>Щур Р. І.</u> Фінансовий потенціал територіальних громад: теоретичний аналіз	60
<u>Корепанов О. С.</u> Статистичне дослідження інтенсивності використання інформаційно-комунікаційних технологій домашніми господарствами в "розумних" громадах в Україні	65
<u>Гордолов В. Ю.</u> Організаційно-методичні положення бухгалтерського обліку валютних операцій в системі управління зовнішньоекономічною діяльністю	71
<u>Багиров Орхан Мубариз оглу</u> Значение диверсификации экономики и ее роль в экономическом развитии	78
<u>Манафова Мансура Шакир гызы</u> Современное состояние и перспективы развития Азербайджано-Испанских экономических связей	81
<u>Ткаченко Т. І., Козловський Є. В.</u> Особливості встановлення договірних відносин туристичного оператора з постачальниками послуг, агентами та партнерами	85
<u>Швиданенко Г. О., Теплох М. А.</u> Сучасні тренди розвитку інноваційного підприємництва	89
<u>Савченко А. М., Блищук А. В.</u> Аналіз рівня податкового навантаження в контексті імплементації європейських стандартів у національну економіку України	93
<u>Кочергіна О. Ю.</u> Основні акценти та пріоритети потенційних відносин української держави та Європейського угруповання	97
<u>Лейбович А. В.</u> Розвиток приватних шкіл Запорізького регіону	102
<u>Акулова Г. В.</u> Моделювання впливу структури суспільних благ на добробут та поведінку економічних агентів з використанням мультиагентного підходу	107

CONTENTS:

Ekonomika ta derzhava № 5/2018

Economy

<u>Pronoza P.</u>	
THE DYNAMICS OF TAX DEBT AND DIRECTIONS FOR IMPROVING TAX ADMINISTRATION IN UKRAINE	4
<u>Sazonets I.</u>	
INNOVATIVE METHODS OF MANAGING THE ACTIVITIES OF ENTERPRISES IN THE CONDITIONS OF INFORMATION ECONOMY	10
<u>Li Yingying, Zakharin S., Volosiuk M.</u>	
PROSPECTS FOR THE GROWTH OF TRADE AND ECONOMIC COOPERATION BETWEEN CHINA AND UKRAINE IN THE CONTEXT OF "ONE BELT — ONE WAY"	14
<u>Osmyatchenko V., Tokar V.</u>	
OUTSOURCED ACCOUNTING SOFTWARE	17
<u>Bondarenko O., Adamenko I.</u>	
ARCHITECTONIC OF FINANCIAL MANAGEMENT: MODERN THEORY AND PRACTICE	22
<u>Haman N.</u>	
ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC CONDITIONS OF INNOVATIVE ACTIVITY IN UKRAINE	25
<u>Ermakov O., Lychuk L.</u>	
REGARDING PROBLEMATICO OF FORMATION AND USING OF LABOUR POTENTIAL ON THE BASIS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF RURAL AREAS	28
<u>Derhaliuk M.</u>	
THE APPROACHES TO THE "AGROINDUSTRIAL COMPLEX" CONCEPT DEFINITION	34
<u>Kraichak Ye.</u>	
THE SYSTEM OF MANAGEMENT OF THE PUBLIC EXTERNAL DEBT OF UKRAINE	38
<u>Prykhodchenko T.</u>	
ANALYSIS OF MODERN REGIONAL DEVELOPMENT IN UKRAINE	43
<u>Korniyenko O., Koshara K.</u>	
FUNCTIONS OF SEA PORTS OF UKRAINE AS A COMPONENT OF THE SEA-ECONOMIC COMPLEX	48
<u>Ostrovskyi I., Slavuta O.</u>	
THE FEATURES OF BUSINESS DEVELOPMENT IN THE WASTE MANAGEMENT: EUROPEAN EXPERIENCE AND PROSPECTS IN UKRAINE	52
<u>Vilkhova T., Mogila Yu.</u>	
APPLICATION OF MARKETING INSTRUMENTS IN GENERAL BASIC EDUCATION STAFF	57
<u>Shchur R.</u>	
FINANCIAL POTENTIAL TERRITORIAL COMMUNITIES: THEORETICAL ANALYSIS	60
<u>Korepanov O.</u>	
STATISTICAL STUDY OF THE INTENSITY OF USING INFORMATION AND COMMUNICATION TECHNOLOGIES BY HOUSEHOLDS IN "SMART" COMMUNITIES IN UKRAINE	65
<u>Gordoplov V.</u>	
ORGANIZATIONAL AND METHODOLOGICAL PROVISIONS OF ACCOUNTING ACCOUNTS FOR EXCHANGE OPERATIONS IN THE CONTEXT OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY MANAGEMENT	71
<u>Bagirov Orhan Mubariz</u>	
VALUE OF DIVERSIFICATION OF ECONOMY AND ITS ROLE IN ECONOMIC DEVELOPMENT	78
<u>Manafova Mansurah Shakir</u>	
CURRENT STATE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT AZERBAIJANI-SPANISH ECONOMIC RELATIONS	81
<u>Tkachenko T., Kozlovskyi Ye.</u>	
THE FEATURES OF SETTING THE CONTRACTUAL RELATIONS OF THE TOUR OPERATOR WITH SERVICE PROVIDERS, AGENTS AND PARTNERS	85
<u>Shvidanenko G., Tepluk M.</u>	
MODERN TREND OF INNOVATIVE BUSINESS	89
<u>Savchenko A., Blyshchyk L.</u>	
ANALYSIS OF TAX LOAD LEVEL IN THE CONTEXT OF THE IMPLEMENTATION OF EUROPEAN STANDARDS IN THE NATIONAL ECONOMY OF UKRAINE.....	93
<u>Kocherhina O.</u>	
THE MAIN ACCENTS AND PRIORITIES OF THE POTENTIAL RELATIONS BETWEEN UKRAINE AND THE EUROPEAN UNION	97
<u>Leibovych A.</u>	
THE PRIVATE SCHOOL DEVELOPMENT OF ZAPORIZHZHYA	102
<u>Akulova G.</u>	
MODELING OF THE IMPACT OF THE STRUCTURE OF PUBLIC GOODS ON THE WELFARE AND BEHAVIOR OF ECONOMIC AGENTS USING THE AGENT BASED APPROACH	107

О. П. Корнієнко,
к. е. н., доцент кафедри економіки та організації виробництва,
Національний університет кораблебудування, м. Миколаїв
К. А. Кошара,
аспірант, викладач кафедри економіки та організації виробництва,
Національний університет кораблебудування, м. Миколаїв

ФУНКЦІЇ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ ЯК СКЛАДОВОЇ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

O. Korniyenko,
PhD in Economics, Associate Professor, Department of Business Economics
and Production Management, National University of Shipbuilding, Nikolaev
K. Koshara,
PG in Economics, lecture, Department of Business Economics
and Production Management, National University of Shipbuilding, Nikolaev

FUNCTIONS OF SEA PORTS OF UKRAINE AS A COMPONENT OF THE SEA-ECONOMIC COMPLEX

Розглянуто питання сутності порту в межах загальноекономічного розуміння. Зроблено аналіз морської цілісності та розглянуті проблеми, які призвели до цього. Проаналізовано унікальні характеристики основної роботи портового господарства. Зроблено огляд основних потужностей морегосподарського комплексу України та їх вплив на процес інтеграції. Сформульовано та порівняно принципи функціонування та розвитку вітчизняних та зарубіжних морських портів. Розроблено схеми роботи та функціонування порту. Запропоновано методи підвищення конкурентоспроможності українського портового господарства.

The question of the essence of the port within the limits of the general economic understanding is considered. The analysis of marine integrity has been done and the problems that led to this were considered. The unique characteristics of the main work of the port economy are analyzed. An overview of the main capacities of the Ukrainian seagoing complex and their influence during the integration process is made. The principles of functioning and development of domestic and foreign seaports are formulated and compared. The schemes of work and functioning of seaports are developed. The methods of increasing the competitiveness of Ukrainian port economy are proposed.

Ключові слова: морський порт, розвиток портового господарства, підвищення конкурентоспроможності, збільшення вантажопотоку, функції морського порту.

Key words: seaport, development of port economy, increase of competitiveness, increase of freight traffic, seaport functions.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Міжнародні морські перевезення є найбільш затребуваним видом транспорту: на їх частку припадає понад 90% перевезення всіх товарів у світовому товарообігу. Порти як невід'ємна частина світової інфраструктури відіграють найважливішу роль у процесах доставки вантажів морем. Найбільші порти, крім оброб-

ки вантажопотоків свого хінтерланда, стали займатися траншипментом вантажів з усього світу, з'явилися порти-хаби. Щоб підтримувати свій статус, вони змушені вести конкурентну боротьбу за вантажопотоки. Для досягнення і підтримання високих конкурентних позицій портів, необхідно усвідомити і розвивати свої переваги.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Значне збільшення інформаційних потоків, різноманітність і складність розв'язуваних завдань, безліч зовнішніх і внутрішніх факторів і мінливих вимог, створюють проблеми для ефективного управління морськими портами. Доречним виглядає підвищення відповідальності керуючого персоналу за наслідки прийнятих рішень, а також готовність підприємства адаптуватися до швидких змін на ринку послуг в жорстких умовах конкурентної боротьби. Про актуальність економічного розвитку в системі глобалізації та інтеграції свідчить безліч підходів, наведених як у вітчизняній, так і в іноземній літературі [2; 3].

ЦІЛІ ТА ЗАДАЧІ

Дослідження спрямоване на виявлення основних факторів конкурентоспроможності міжнародних морських портів, аналіз їхніх переваг і визначення методів, що використовуються найбільшими з них в конкурентній боротьбі. Морські корпорації, будучи важливою стратегічною складовою транспортної системи України, не можуть не впливати на розвиток ринкових відносин і формування зовнішньоекономічних зв'язків. Тому під впливом економіки, що динамічно розвивається як світової, так і національної, менеджмент морських портів доцільно вдосконалювати і базувати на застосуванні сучасного методичного апарату.

ОСНОВНИЙ МАТЕРІАЛ

У портовому господарстві України відбулися суттєві зміни протягом останніх п'яти років. Причин для цього було декілька: першою було введення нового закону "Про морські порти України" у 2013 році; другою можна вважати політичну ситуацію, яка почалася в 2014 році та призвела до впливових змін [1; 4].

Таким чином, Україна втратила свою морську цільність через частково окуповану територію, але залишилось володіння потужним портовим потенціалом серед всіх країн Чорного моря. На узбережжі Чорного та Азовського морів знаходиться 18 морських торговельних портів і 12 портпунктів (5 морських портів перебувають на тимчасово окупованій території). Порти України: Дунайські (довжина причальної лінії ≈ 7 км, глибина біля причалу ≈ 7 м), Чорноморські (≈ 22 км, ≈ 15 м), Азовські (≈ 6 км, $\approx 8,5$ м). Всього близько 230 причалів, загальна довжина причальної лінії близько 35 км (навалочні/насіпні ≈ 12 км, генеральні вантажі ≈ 15 км). Причалів з глибиною 9,75 м — 30 %. Загальна площа портів України — 1461 га, площа Одеського порту — 141 га (найбільший в Україні) [6].

Для України склалася особлива ситуація, внаслідок дії зовнішніх та внутрішніх факторів і умов, через які країна значною мірою втратила основний потенціал транспортного флоту. У структурі портів значні втрати фінансових ресурсів утворилися в процесі придбання країною політичного суверенітету. Вибір стратегічних напрямків розвитку зовнішньоекономічної діяльності визначив доцільність вибору і обґрунтування найважливіших параметрів національної морської транспортної системи. Становлення і розвиток в Україні ринкової інфраструктури суттєво змінюють фінансово-економічне, інформаційне і правове середовище функціонування підприємств, зміст їхньої господарської діяльності. В умовах інтегрування економіки України у світову, відбувається трансформація фінансових відносин мікрорівня. Оскільки характерною рисою сьогодення стала велика кількість збиткових підприємств, зростає потреба у дослідженні причинно-наслідкових зв'язків, пов'язаних із процесом управління рентабельністю підприємств. В обставинах ринкових відносин, що характеризуються своєю динамічністю, доводиться постійно ухвалювати неординарні рішення, пов'язані з урахуванням фінансового положення підприємства.

Морська портова галузь безпосередньо пов'язана з розвитком світової та вітчизняної економіки, від її стану залежить ефективність логістики великих експортно-орієнтованих підприємств, її удосконалення забезпечує не тільки зниження витрат по закупівлях імпортованих товарів і збут готової продукції, а й дозволяє збільшити доходи за рахунок розширення обсягів транзиту. Як і кожне підприємство, порт має свої унікальні характеристики, серед яких можна виділити наступні [7]:

— порти забезпечують широкий спектр послуг, а не спеціалізуються на декількох продуктах, що відрізняє їх від підприємств комунальних послуг;

— склалася різноманітна практика участі приватного капіталу — від оренди та експлуатації до приватизації;

— існує можливість внутрішньої конкуренції внаслідок присутності на території підприємств, що роблять як схожі послуги, так і взаємодоповнюючі;

— доступним є дроблення основної послуги (переробка вантажів) на елементи, які можуть виконувати різні учасники портової діяльності;

— з часом, вартість землі, на якій розташовується порт, а також його активів істотно зростає, що робить його привабливим для інвестицій об'єктом;

— необхідність масштабних капітальних інвестицій є природним бар'єром для входу в галузь;

— більшість витрат порту — постійні, що дозволяє швидко нарощувати ефективність роботи при сприятливій кон'юктурі і дає додаткове фінансове навантаження при несприятливій;

— порт формує ефект масштабу, доступний як постачальникам послуг, так і їх споживачам;

— рентабельність діяльності порту зазвичай зростає із збільшенням його розмірів і активності.

Інтеграція України у світову господарську систему та активізація транзитних перевезень, зумовлюють необхідність збільшення обсягів та підвищення якості транспортних послуг. Основними завданнями морської транспортної галузі мають стати: забезпечення безпеки перевезень та збереження вантажів, прискорення обслуговування, зменшення цін і витрат на транспортні послуги. На жаль, морська транспортна система держави неспроможна забезпечити зростання обсягів перевезень. Підвищується зношеність технічних засобів портів, погіршується їх структура, що негативно впливає на розвиток морських портів та галузі в цілому. Внаслідок цього, вітчизняні порти витісняються з міжнародних ринків транспортних послуг.

Функціонування та розвиток морських портів здійснюються за принципами:

1) об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують їх функціонування, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у їх межах;

2) збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морегосподарського комплексу;

3) забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;

4) розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності;

5) розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;

6) забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;

7) цільового використання портових зборів;

Таблиця 1. Основні елементи роботи порту в Україні

№	Назва структури	Основні елементи
1	Основні елементи порту	портова інфраструктура; портова суперструктура (криті склади, адміністративні будівлі і майстерні), а також пересувне та стаціонарне обладнання, необхідне для виробництва послуг інформаційних і автоматизованих систем терміналів; портовий бізнес (портові види діяльності, що виконуються різними громадськими і приватними установами і компаніями)
2	Портова інфраструктура	цивільні споруди (набережні, причали і їх типи); територія; акваторія (очищається портовий басейн); головні портові автодороги і залізнична мережа; інженерні споруди; інформаційні системи внутрішньопортової зони, що забезпечують послуги для суден і вантажів
3	Зовнішня інфраструктура порту	морський доступ і захисна інфраструктура (судноплавні канали, хвистоломи, шлюзи, пристрої навігаційної обстановки за межам портової зони); інфраструктура наземного доступу (національні та місцеві автошляхи, залізниця, внутрішня водна мережа і їх з'єднання з місцевими мережами портової зони)

8) збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;

9) рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.

Морський порт — це територія і акваторія, підготовлені та обладнані переважно для прийому суден, їх завантаження і розвантаження, зберігання товарів, прийому і відправлення цих товарів внутрішнім транспортом, посадки і висадки пасажирів. Керівний орган управління — орган, який спеціально або згідно з іншими

діями має на меті, згідно з національним законодавством, управління інфраструктурою порту, координацію і контроль дій різних операторів у відповідному порту або портової системи. Портова адміністрація — це статутний орган, керуючий своїми фінансовими коштами у межах бюджету (табл. 1).

Європейська політика щодо морських портів при цьому виглядає так:

— інфраструктура, що забезпечує доступ у порти та захист морського середовища, повинна бути на відповідальності держави і фінансуватися з громадських коштів;

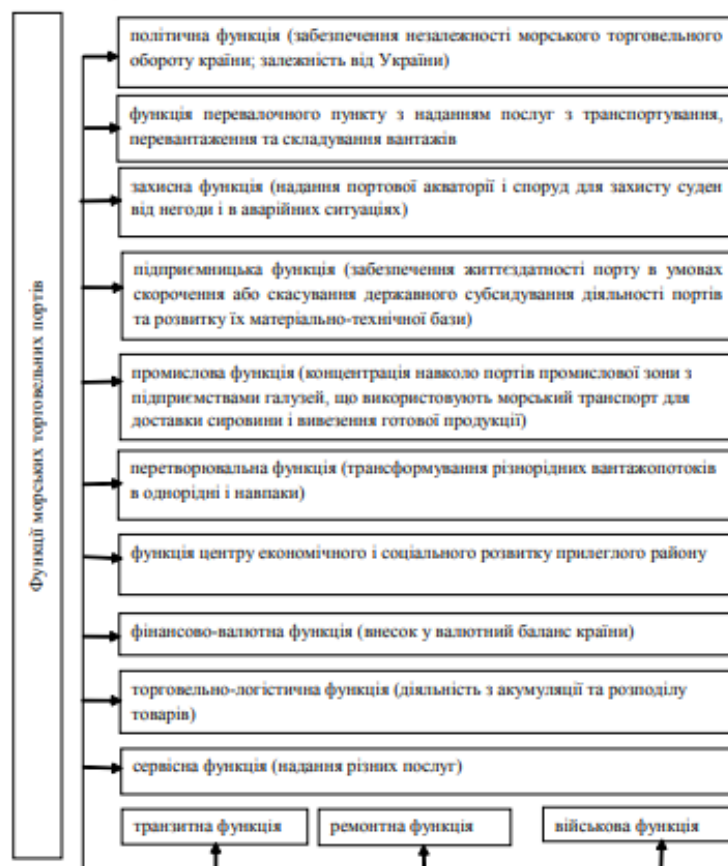


Рис. 1. Узагальнена схема функцій морського порту

— інфраструктура порту повинна бути на відповідальності громадських організацій, але фінансуватися споживачами портових послуг.

Підвищення роботи морського порту в основі своїй базується на потребах ринків, які він обслуговує, а також використання наявних ресурсів для збільшення попиту з боку цих ринків. Авторами запропоновано такий варіант основних функцій морського порту України (рис. 1).

Саме такі функції порту є приближеними до основного поділу роботи моргосподарського комплексу за кордоном. Адже для того, щоб покращити його роботу, в першу чергу, її треба зробити зрозумілою та сприятливою для зарубіжних партнерів. Організаційно-правовий статус української портової інфраструктури не відповідає положенню закордонних. Діє концепція портового простору, або портової зони, згідно з якою порт визначається наступним чином (визначення, дане Єврокомісією для цілей директиви Європарламенту за ринковим доступу до послуг порту) [8].

Проблема функціональної і економічної стійкості морських торгових портів України також обумовлена складністю управління інвестиційними програмами і істотним відставанням від рівня розвитку торгового флоту, який обслуговує національні і транзитні вантажопотоки. Тому необхідно вирішувати двоєдину задачу: оптимізувати вантажну базу і забезпечити адекватний розвиток в системі зовнішніх обмежень.

Державою приділяється недостатньо уваги принципам положенням, які б свідчили про доцільність стимулювання розвитку портів. У цих умовах, найважливіше значення набуває розробка принципів економічного розвитку портового комплексу України, який відповідає критеріям стійкості в системі інтеграційних процесів морської торгівлі і забезпечує ефективність комерційної діяльності всіх виробничих структур порту незалежно від форми власного основного капіталу.

ВИСНОВКИ І ПЕРСПЕКТИВА ПОДАЛЬШИХ РОЗРОБОК

Виходячи із загальносвітової практики, є сенс розглянути питання про розподіл українських портів наступним чином: загальнодержавного, регіонального і місцевого значення. Щодо портів місцевого значення, може бути визначена доцільність їх приватизації. Вдосконалення управління портами можливо шляхом зміни форм власності та переходу на нові організаційні форми управління. Потрібно здійснити діючий розподіл господарських функцій (обслуговування пасажирів і вантажів, суден, тощо) та державних функцій, пов'язаних з безпекою суден і виконанням міжнародних зобов'язань. Величезне значення має реалізація організаційних заходів для забезпечення взаємодії портів з іншими видами транспорту, вантажовласниками, операторами, укладення довгострокових міжнародних угод. Існує нагальна потреба у створенні єдиної транспортної інформаційно-аналітичної та логістичної системи. А також рішенням підлягає проблема ціноутворення в діяльності портів. Портові збори, тарифи і ставки, на послуги портів повинні бути обґрунтованими і нести ринковий характер, який відповідає не лише українським, але й всесвітнім та європейським. Як один із компромісів, для портів може бути надано право вести самостійну цінову політику. Як компромісний варіант можна розглядати встановлення нижніх меж акордних ставок портових на рівні міністерства і надання портам права самостійно встановлювати прийнятні для себе ставки вищевстановлених меж. На наш погляд, саме ці міри допоможуть ефективнішому функціонуванню портів протягом наступних років а також підвищать їх конкурентоспроможність. Водночас до цих пір не проведено системного дослідження тенденцій розвит-

ку глобального сектору морської торгівлі та його впливу на активізацію розвитку національного портового комплексу. Нерівномірність економічного розвитку, незважаючи на інтеграційні процеси, зумовлює диференціацію положення окремих портових комплексів у системі світових вантажопотоків. У цьому аспекті найважливішим завданням для України стає вибір довгострокової стратегії позиціонування торгових портів на основі методичних засад та вибору пріоритетів формування конкурентної стратегії.

Література:

1. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [Електронний ресурс]: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 лип. 2013 р. № 548-р. — Режим доступу: www.kmu.ua
2. Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models [Text] // The international Bank for Reconstruction and Development. — The World bank, 2013. — 78 p.
3. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні. — Одеса: ІПРЕ-ЕД НАН України, 2014. — 453 с.
4. Закон України "Про морські порти України" від 17.05.2012 № 4709-VI [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
5. Шевченко М. Концепція морських кластерів / М. Шевченко // Порты Украины. — 2016. — № 6. — С. 55—56.
6. Чекаловцев В.И. Морские торговые порты Украины в условиях Европейской интеграции / В.И. Чекаловцев, Г.П. Скворцов, С.В. Крыжановский // Транспорт. — 2013. — № 30 (458). — С. 63—68.
7. Порты в транспортной системе и системе товародвижения [Електронний ресурс]. — Режим доступу <https://studfiles.net/preview/5176498/>
8. Шанайца П.П. Экономическая оценка развития системы мультимодальных контейнерных перевозок в международном сообщении: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Шанайца П.П. — М., 2015. — 160 с.

References:

1. Cabinet of Ministers of Ukraine (2013), "Resolution of Cabinet of Ministers of Ukraine" On Approval of the Strategy of Development of Seaports of Ukraine for the Period²⁰¹³, available at: www.kmu.ua (Accessed 11 July 2013).
2. The international Bank for Reconstruction and Development, The World bank (2013), "Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models", pp. 78.
3. Kotlubaj, O.M. (2014), *Ekonomichni mekhanizmy rozvytku torhovel'noho moreplavannia v Ukraini* [Economic mechanisms for the development of merchant shipping in Ukraine], IPRED NAN Ukrainy, Odessa.
4. The Verkhovna Rada of Ukraine (2012) The Law of Ukraine "On Sea Ports of Ukraine", available at: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>. (Accessed 17 May 2012).
5. Shevchenko, M. (2016), "The concept of marine clusters", *Porty Ukrainy*, vol. 6, pp. 55—56.
6. Chekalovets, V. Y. Kryzhanovskiy, S. V. and Skvortsov, H.P. (2013), "Sea Commercial Ports of Ukraine in the Conditions of European Integration", *Transport*, vol. 30 (458), pp. 63—68.
7. Student Files (2015), "Ports in the transport system and commodity circulation system" [Online]. — available at: <https://studfiles.net/preview/5176498/> (Accessed 17 July 2015).
8. Shanajtsa, P. P. (2015), "Economic evaluation of the development of multimodal container transportation in international traffic" Abstract of Ph.D. dissertation, Economic, Moscow, Russia.

Стаття надійшла до редакції 01.04.2018 р.