

Мандра В.В.,
к.е.н., докторант,

ВНЗ Укоопспілки «Полтавський університет економіки і торгівлі»

МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ ЯК ОБ'ЄКТ УПРАВЛІННЯ

Анотація. У статті проведено порівняльну характеристику функцій морського торговельного порту, транспортно-логістичного центру і транспортно-вантажної системи як об'єктів управління. Уточнено сутність поняття «морський торговельний порт» як специфічного економічного суб'єкта сфери транспорту. Визначено принципи управління сучасними морськими торговельними портами України.

Ключові слова: морський торговельний порт, транспортно-вантажна система, транспортно-логістичний центр, сфера транспорту.

Постановка проблеми. Розвиток міжнародного ринку транспортних послуг значно підвищує актуальність розробок у галузі розвитку транспортних відносин, а також технологій, що сприяють підвищенню якості логістичних послуг. При цьому транспортні підприємства, а також всі пов'язані суб'єкти господарювання змушені надавати споживачам цілий комплекс послуг, які збільшують вартість кінцевого продукту.

Тобто істотні зміни у зовнішньому середовищі й внутрішніх умов функціонування транспортних підприємств України, а також логістичних процесів загалом обумовлюють необхідність проведення додаткових розробок і формулювання практичних рекомендацій щодо розвитку транспортної інфраструктури.

Загальна тенденція до зростання міжнародних перевезень по всьому світі обумовлює необхідність розробки ефективних схем транспортування, при цьому темпи зростання супутніх послуг значно перевищують темпи зростання основних транспортних послуг. Саме тому підвищення ефективності функціонування окремих вузлів транспортно-логістичного ланцюгу, зокрема морського торговельного порту, здатне скоротити як транспортні витрати, так і вартість кінцевого продукту загалом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми управління сучасними морськими портами широко представлені у вітчизняній та зарубіжній науковій літературі. Зокрема, у публікаціях Г.С. Махуренко [7; 8] представлено результати досліджень щодо операційної діяльності морських портів України та окремі розробки щодо моделювання відповідних операцій. У книзі У.К. Таллі [15] та звіті Всесвітнього банку щодо розвитку морських портів [14] проведено аналіз специфіки організації діяльності сучасного порту, констатується багатопрофільність відповідних суб'єктів господарювання, зокрема за рахунок поєднання транспортно-вантажних та логістичних функцій. Багато робіт щодо діяльності транспортно-логістичних центрів [3; 9; 12] акцентують увагу на вирішальному значенні морських портів у транспортних системах країн світу та логістичних ланцюгах постачань.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Проте, відаючи належне вказаним розробкам, слід констатувати той факт, що у них управління морським портом розглядається здебільше як допоміжна (неосновна) складова транспортних систем. Проте практика функціонування най-

успішніших морських портів світу доводить, що зростання економіки певного регіону та країни загалом неможливе без розширення функцій відповідних портів, зокрема за рахунок формування транспортно-логістичних кластерів (хабів). Саме тому визначення меж управління морським торговельним портом є актуальним завданням сучасної економічної теорії та практики ефективного менеджменту на транспорті та у відповідних логістичних системах.

Мета статті полягає в узагальненні теоретичних підходів до визначення поняття «морський торговельний порт» та меж управління відповідним економічним об'єктом, що забезпечує впровадження сучасних моделей і методів підготовки і прийняття управлінських рішень у транспортних й логістичних системах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Висока практична значущість розробок у галузі управління морським торговельним портом є основою дослідження окремих інструментів управління зазначеними економічними системами.

Згідно з Законом України «Про морські порти України» [10] морський порт – це визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності.

Морський термінал у вказаному правовому акті визначено як розташований у межах морського порту єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури, зокрема причали, підйомно-транспортне та інше устаткування, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів [10]. Тобто узгоджене управління морськими терміналами виступає основним видом діяльності транспортно-вантажної системи морського порту.

Згідно з інформацією Адміністрації морських портів в Україні на 27 липня 2017 року функціонують 12 морських портів, найкрупнішими з яких є Іллічівський, Одеський, «Південний» та Маріупольський морські торговельні порти [1]. Ключові термінали портів України обслуговуються державними підприємствами, зокрема ДП «Маріупольський морський торговельний порт» є державним унітарним підприємством і діє як державне комерційне підприємство, засноване на державній власності [13].

При цьому, окрім вказаних раніше функцій транспортно-вантажної підсистеми морського торговельного порту, відповідні суб'єкти господарювання надають і допоміжні послуги. Основними напрямками роботи вітчизняних морських торговельних портів як транспортно-логістичних центрів виступають [13]:

- організація та виконання вантажно-розвантажувальних робіт та обробка транспортних засобів;
- перевалка вантажів, надання транспортно-експедиторських та інших послуг, пов'язаних з організацією експортно-імпортних, транзитних, каботажних операцій;

- надання послуг перевезення пасажирів та вантажів різними видами транспорту;
- зберігання вантажів та здійснення складських операцій;
- посередницька діяльність митного брокера та митного перевізника, декларування вантажів;
- надання інформаційно-програмного, технологічного та конструкторського забезпечення тощо.

Як видно з вказаного неповного переліку, морський торговельний порт має право реалізовувати широке коло функцій і не обмежується лише вантажно-розвантажувальними роботами.

За класифікатором видів економічної діяльності [4] морський торговельний порт (МТП) відноситься до підприємств сфери транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, групи 52.2 «Допоміжна діяльність у сфері транспорту» (функціонування морських портів і гаваней, а також інші допоміжні послуги, такі як будівництво доків, лоцманські послуги розвантаження або навантаження суден ліхтером, рятувальні послуги, відносяться за цим класифікатором). Ця група включає діяльність із підтримки пасажирських або вантажних перевезень, таку як функціонування транспортної інфраструктури або діяльність, пов'язану із вантажно-розвантажувальними роботами, що їх здійснюють до або після транспортування або між транспортними сегментами.

Як було зазначено раніше, окрім основної транспортно-вантажної діяльності, МТП виконують і супутні послуги, що дає змогу віднести відповідні суб'єкти господарювання до групи 50.20 «Вантажний морський транспорт», а саме за такими функціями [4]:

- вантажні перевезення морем і прибережними водами, рейсові та нерейсові буксирування барж, нафтових вишок тощо;
- надання в оренду морських суден для здійснення вантажних перевезень морем або прибережними водами.

Як видно з класифікації видів економічної діяльності, хоча основна транспортно-вантажна діяльність морського порту і зосереджена у межах групи 52.2, можна розглядати МТП як повноцінне транспортне підприємство (з урахуванням статутних функцій та функцій, що належать до групи 50.20 «Вантажний морський транспорт»).

Поняття 1. Морський торговельний порт – це підприємство основної та допоміжної діяльності у сфері транспорту, що поєднує функції морського вантажного порту та комплексного обслуговування і супроводу вантажів. Як специфічний об'єкт управління МТП включає ключові підсистеми вантажно-розвантажувальної, транспортної, складської, логістичної, фінансової діяльності, а також реалізує в межах своїх повноважень функції щодо забезпечення безпеки морського транспорту та принципів відповідної державної політики.

З урахуванням визначених особливостей функціонування сучасних МТП та їх високого значення для економіки України, зокрема у забезпеченні експортно-імпорتنих операцій, розглянемо більш детально неспецифічні види діяльності вітчизняних портів.

Ключовими функціями морського торговельного порту є організація та здійснення вантажно-розвантажувальних робіт. Тому визначимо сутність поняття транспортно-вантажної системи на загальнотеоретичному та прикладному рівнях.

Поняття 2. Транспортно-вантажна система (Cargo Transportation and Handling System) [3; 9] є сукупністю транспортних, перевантажувальних і складських об'єктів, що виконують функції транспортних терміналів та забезпечують

щільну інтеграцію у відповідні ланцюги постачать. У такому широкому розумінні до транспортно-вантажної системи відноситься макроекономічна сукупність транспортних, вантажних, інфраструктурних та інших пов'язаних суб'єктів господарювання.

У прикладному значенні щодо управління морським торговельним портом доцільно розглядати транспортно-вантажну підсистему МТП, що поєднує в собі технічні й організаційні процеси транспортно-оброблення вантажів. Тобто основна діяльність морського торговельного порту з організації і здійснення вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування суден, забезпечення умов безпечної і зручної стоянки суден є об'єктом управління відповідної транспортно-вантажної підсистеми.

Окрім класичних функцій вантажних терміналів, у межах транспортно-вантажної системи морського торговельного порту виконуються супутні функції щодо інформаційної підтримки, перевантаження вантажів, їх митного оформлення, надання експедиторських та агентських послуг тощо. Вказані функції зазвичай притаманні логістичним провайдерам.

В міжнародній практиці поширено, що морські порти забезпечують зв'язок між товаровідправниками, товаротримувачами, транспортними підприємствами та іншими учасниками ринку транспортних послуг, що стало наслідком концентрації навколо них транспортної, промислової, торгової інфраструктури та суб'єктів, що надають супутні послуги. Тобто сучасні великі морські порти третього покоління повноцінно виконують функції транспортно-логістичних центрів [14; 15].

Поняття 3. Транспортно-логістичний центр – спеціалізований суб'єкт господарювання, основними функціями якого є обробка і зберігання вантажів, їх митне оформлення, забезпечення взаємодії різних видів транспорту, інформаційні та інші супутні послуги щодо комплексного обслуговування транспортно-вантажних потоків [5].

До ключових функцій морського торговельного порту як транспортно-логістичного центру можна віднести:

- забезпечення умов пропорційного розподілу навантаження на транспортно-вантажну систему країни;
- стимулювання зовнішньоекономічної діяльності та активізація експортно-імпорتنих операцій;
- високоякісне та комплексне обслуговування вантажовідправників і вантажоотримувачів;
- технологічну та економічну оптимізацію ланцюгів постачань (в межах порту та транспортно-вантажної системи країни);
- реалізацію соціальних, екологічних та державних проєктів щодо підвищення якості життя тощо.

На жаль, у вітчизняній практиці МТП зазвичай представлені підприємствами, що здійснюють здебільше лише організаційну діяльність морських терміналів, тому їм не притаманно таке широке коло функцій, яке характерно для логістичного провайдера рівня 4PL-5PL. Проте щільні зв'язки з промисловими підприємствами дадуть змогу організувати взаємини між товаровідправниками і товаротримувачами на рівні 2PL-3PL провайдера, а у перспективі й розширити повноваження до локальних та глобальних транспортно-логістичних кластерів.

Транспортно-логістичні кластери – це організаційні утворення, що об'єднують виробників і споживачів товарів, логістичних провайдерів, транспортні компанії, термінальні комплекси, розподільні центри та організації, які надають пов'язані послуги [2].

Узагальнюючи проведений теоретичний аналіз підходів до визначення меж діяльності морських торговельних портів, зазначимо, що відповідні суб'єкти господарювання поєднують у собі особливості діяльності транспортного підприємства, транспортно-логістичного центру і є частиною загальнодержавної транспортно-вантажної системи, єдиного логістичного ланцюгу постачань тощо. При цьому операційна діяльність МТП визначається власною господарською (транспортно-вантажною) і фінансовою підсистемами, що функціонують на принципах складної відкритої системи.

Висновки. Морський торговельний порт як об'єкт управління об'єднує підсистеми транспортно-вантажної і господарської діяльності, а також забезпечує реалізацію державної політики у сфері морського транспорту. Вказана складність МТП як економічного об'єкта визначає специфічні принципи щодо підготовки і прийняття відповідних управлінських рішень.

Виходячи з проведеного дослідження, ключовими принципами управління морським торговельним портом вважаємо такі:

- транспортна сфера економічної діяльності визначається як базова, що виявляється в реалізації окремих бізнес-процесів, формуванні та розподілі витрат, управлінні основними та оборотними фондами;

- врахування специфіки функціонування підприємств транспортної інфраструктури, зокрема під час ціноутворення, маркетингу, управління грошовими потоками;

- акцентування уваги на логістичних функціях, укрупнених ланцюгах постачань та ефективності транспортно-вантажної системи країни загалом; це виявляється під час стратегічного планування та побудови систем оцінки ефективності кінцевого результату діяльності порту;

- переважно державна власність для більшості морських торговельних портів України, що перш за все накладає обмеження та привносить додатковий контроль у процеси управління фінансовою підсистемою;

- складність транспортно-вантажних підсистем окремих морських торговельних портів обумовлює необхідність та економічну доцільність застосування інноваційних інструментів управління з порівняно високою вартістю кінцевих рішень.

Література:

1. Адміністрація морських портів України // ДП «Адміністрація морських портів України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uspa.gov.ua>.
2. Алимусаев Г.М. Проблемы управления кластерными образованиями в транспортно-логистическом комплексе / Г.М. Алимусаев, А.Г. Султанов // Российский экономический интернет-журнал. – 2016. – № 3. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://e-rej.ru/publications/165/?mode=read&SECTION_ID=165&S.
3. Герами В.Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики / В.Д. Герами, А.В. Колик. – М. : Юрайт, 2015. – 510 с.
4. Класифікатор видів економічної діяльності // Євро-вектор [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://evrovекtor.com/kved/2010>.
5. Мандра В.В. Аналіз світового досвіду управління транспортно-логістичним центром / В.В. Мандра // Економічний аналіз : зб. наук. праць / редкол.: В.А. Дерій (голов. ред.) та ін. – Т. 24. – № 2. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопіль-

ського національного економічного університету «Економічна думка», 2016. – С. 92–97.

6. Методологічні засади вертикальної інтеграції морських портів у ланцюги постачань / [Д.М. Жерліцин, В.М. Кравченко, В.В. Мандра] // Актуальні проблеми економіки. – 2017. – № 6. – С. 72–82.
7. Махуренко Г.С. О взаимодействии транспорта в морском порту / Г.С. Махуренко, Т.Е. Чебанова // Развитие методов управления та господарювання на транспорті. – 2017. – № 1 (58). – С. 5–15.
8. Махуренко Г.С. Экономическое регулирование деятельности портов / Г.С. Махуренко // Развитие методов управления та господарювання на транспорті. – 2016. – № 1 (54). – С. 5–28.
9. Транспортний менеджмент і транспортний маркетинг виробничо-комерційної діяльності : [монографія] / [В.І. Перебийніс, Л.М. Болдирева, О.В. Перебийніс]. – Полтава : РВВ ПУСКУ, 2009. – 201 с.
10. Про морські порти України : Закон України // Верховна Рада України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
11. Ремзіна Н.А. Наукові підходи до формування концепції здійснення портової діяльності в Україні / Н.А. Ремзіна // Развитие методов управления та господарювання на транспорті. – 2016. – № 2 (55). – С. 22–37.
12. Савенко С.В. Развитие транспортно-логистических центров в европейском регионе / С.В. Савенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://transportinform.com/logistika/315-razvitie-transportno-logisticheskikh-centrov.html>.
13. Статут ДП «Маріупольський морський торговельний порт» (нова редакція) // ДП «ММТП» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.marport.net>.
14. Port Reform Toolkit PPIAF, World Bank, 2nd Edition [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition>.
15. Wayne K.T. Port Economics / K.T. Wayne. – Routledge : USA, NY, 2009. – 208 p.

Мандра В.В. Морской торговый порт как объект управления

Аннотация. В статье проведена сравнительная характеристика функций морского торгового порта, транспортно-логистического центра и транспортно-грузовой системы как объектов управления. Уточнена сущность понятия «морской торговый порт» как специфического экономического субъекта сферы транспорта. Определены принципы управления современными морскими торговыми портами Украины.

Ключевые слова: морской торговый порт, транспортно-грузовая система, транспортно-логистический центр, сфера транспорта.

Mandra V.V. Sea commercial port as an object of management

Summary. The comparative characteristic of the functions of the sea commercial port, transport-logistic center and the transport-cargo system as management objects is carried out in the article. The essence of the concept “sea commercial port” as the specific economic subject in the sphere of transport is specified. The principles of management of modern sea commercial ports of Ukraine are determined.

Keywords: sea commercial port, transportation and handling system, transport and logistics center, transport sector.