

Латкіна С.А.,

ст. викладач кафедри економіки і підприємництва
Херсонський національний технічний університет

Елль М.П., студент

Херсонський національний технічний університет

ПРОБЛЕМИ ОПТИМІЗАЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

Латкіна С.А., Елль М.П. Проблеми оптимізації організаційних процесів портової діяльності в Україні. Останні дослідження показують, що торгівля стала двигуном у розвитку економіки країн, що спричинило зміну характеру діяльності портів. Статистика свідчить, що вантажообіг України за останні роки зменшився на відміну від країн світу. Таку ситуацію спонукали багато чинників, одним з яких була недосконала організація структури морських портів України. У статті проаналізовано стан та організація роботи зарубіжних морських портів та на цих прикладах визначено можливі шляхи оптимізації організаційних процесів портової діяльності в Україні.

Ключові слова: морський порт, оптимізація, вантажообіг, інфраструктура, контейнерообіг, технології.

Латкина С.А., Элль М.П. Проблемы оптимизации организационных процессов портовой деятельности в Украине. Последние исследования показывают, что торговля является двигателем в развитии экономики стран, что влечет за собой изменения характера деятельности портов. Статистика свидетельствует, что грузооборот Украины за последние годы уменьшился в отличие от стран мира. Такая ситуация возникла из-за многих причин, одной из которых была несовершенная организация структуры морских портов Украины. В статье сделан анализ состояния и организация работы иностранных морских портов, на их примере определены возможные пути оптимизации организационных процессов портовой деятельности в Украине.

Ключевые слова: морской порт, оптимизация, грузооборот, инфраструктура, контейнерооборот, технологии.

Latkina S.A., Ell M.P. Problems of optimization of organizational processes, port activity in Ukraine. Recent studies show that trade has become the motive force of economic development, which resulted in the change of the ports nature. The statistics show that in recent years the goods turnover of Ukraine has decreased in contrast to other countries. This situation is a result of many factors, one of which is the flawed organizational structure of Ukrainian sea ports. The state and organization of foreign ports are analyzed in the article. After these examples we identified possible ways of optimization of organizational processes of port activity in Ukraine.

Keywords: Sea port, optimization, goods turnover, infrastructure, container turnover, technologies.

Постановка проблеми. За останні роки міжнародна торгівля стала двигуном у розвитку економіки країн, що спричинило зміну характеру економічної діяльності портів. За останні п'ять років в Україні спостерігається скорочення обсягів вантажообігу на відміну від країн ЄС. Ця динаміка негативно впливає на економічний та соціальний стан країни. Така ситуація потребує негайного аналізу та пошуку шляхів оптимізації портової діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання розвитку морських портів є дуже популярними у світі, адже морський транспорт є найзручнішим та найвигоднішим засобом перевезення вантажів між країнами. Дослідженням оптимізації організаційних процесів на підприємстві та розвитком морських портів займалися Кібік О.М., Різниченко Д. Д., Винников В.В., Примачов Н.Т., Баришнікова В.В. та ін.

Постановка завдання. Основною метою статті є аналіз зарубіжного досвіду управління й оптимізації роботи у морських портах, порівняння рівня роз-

витку морських портів України з портами країн ЄС, пошук шляхів оптимізації організаційної структури вітчизняних портів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Враховуючи економічно-політичну ситуацію в країні, доречно стверджувати, що економіка держави потребує аналізу та ефективного врегулювання. Переорієнтація зовнішньої торгівлі на інші ринки у зв'язку з розривом колишніх транспортно-економічних зв'язків призвела до перерозподілу транспортних потоків. Насьогодні вигідним та перспективним видом вантажного транспорту є морський [1, с. 28–36]. Вивчення проблем розвитку економічної стійкості функціонування морських портів обумовлена важливим стратегічним значенням для країни. Він має високий експортний потенціал та великі потужності з обробки вантажів. Також країна має вдале географічне розташування, що дає змогу розвивати морську транспортну інфраструктуру.

Починаючи з 2010 р. обсяг водних вантажоперевезень почав значно зменшуватися. На рис. 1 показана динаміка вантажних перевезень за 2010–2015 рр. [2].

Таку ситуацію спонукали багато чинників, одним з яких була недосконала організація структури морських портів України. У «Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року», затвердженій Кабінетом Міністрів України, виявлено основні проблеми організації, функціонування та розвитку портової галузі, а саме :

- зношення та повільне оновлення основних фондів, унаслідок чого спостерігається зниження рівня прибутковості морських портів;
- відсутність приватних інвестицій для розвитку морських портів та відповідного законодавства для захисту прав інвесторів;
- недостатньо розвинута інфраструктура морських портів, що призводить до низької якості надання навантажувально-розвантажувальних робіт, збільшення часу на виконання цих послуг та іншого;
- спад попиту на продукцію українського виробництва на світовому ринку;
- відсутність чіткої спеціалізації морських портів за видами вантажів, унаслідок чого надання послуг стає неефективним;
- відсутність можливості здійснити повномасштабну оптимізацію діяльності морських портів у зв'язку з високим рівнем витрат на утримання об'єктів соціальної інфраструктури [3].

Після впровадження заходів щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту, а саме створення державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») [4], вантажні перевезення починаючи з 2015 р. почали збільшуватися. Це свідчить про те, що оптимізація організаційних процесів у морських портах дає позитивні результати. Головна місія ДП «АМПУ» – сприяти розвитку морської транспортної інфраструктури України та збільшити конкурентоспроможність українських морських портів шляхом проведення адміністративної реформи, створення умов та механізмів для залучення інвестицій [5]. Ураховуючи всі позитивні факти даної оптимізації, слід приділити більше уваги розгляду цього питання.

Для того щоб мати більш реальну картину про стан розвитку портової діяльності України, було проаналізовано світову та регіональну статистику морської галузі. Вантажообіг 100 найкрупніших країн світу в 2014 р. зріс і становив 533,9 млн. TEU. За рейтингом AARA World Port Rankings в котрий раз світовим лідером стає місто Шанхай, який переробив приблизно 35,2 млн. TEU. Сінгапур займає друге місце в рейтингу найкрупніших портів світу, контейнерообіг якого становив 33,8 млн. TEU. Третє місце посідає

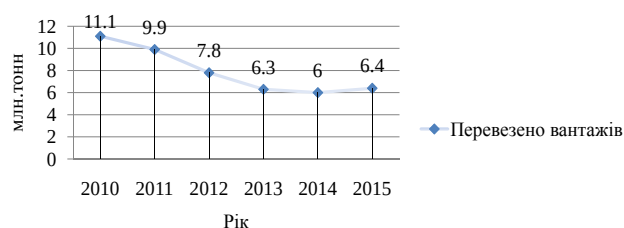


Рис. 1. Динаміка вантажних перевезень водним транспортом за 2010–2015 рр., млн. т

Шеньчжень, його показник – 23,8 млн. TEU. У четверть лідерів також увійшли такі найкрупніші міста світу, як Дубай (9-е місце) – 14,65 млн. TEU., Гамбург (15-е місце) – 9,7 млн. TEU., Лос-Анджелес (18-е місце) – 8,3 млн. TEU та ін. [6]. Найвагомішу долю ринку вантажопотоку у світі має Китай, його значення становить 34,5% від загального показника.

На жаль, порти України не увійшли до 100 найкращих світу, але якщо зробити огляд контейнерного ринку Чорного моря за 2014 р., то складається інша ситуація. За даними аналітики, яку привело ДП «АМПУ», Україна є лідером Чорноморського регіону за об'ємом перевалки контейнерів, але в 2014 р. знизилася цей показник на 13%. Загалом, за вказаний рік чорноморські термінали Румунії, України, Росії, Грузії, та Болгарії переробили 2 610 023 TEU. Загальний зріст у Чорноморському регіоні за вантажними контейнерами в 2014 р. становив 0,56% порівняно з 2013 р. На рис. 2 представлена діаграма загальної переробки вантажу країн цього регіону за 2014 р. [7].

Сьогодні Україна має 18 морських торгових портів, розташованих у басейнах Чорного, Азовського морів та у гирлах Дунаю і Дніпра. У табл. 1 показано рейтинг морських портів України та їх інфраструктура [8].

Аналізуючи таблицю, можна побачити, що найбільший обсяг вантажообігу в 2014 р. має Південний порт, при цьому його довжина причальної лінії становить 3 км, він має дев'ять причалів та всього 186,5 тис. м² площі складів. За інфраструктурою Іллічівський морський порт має пріоритетні позиції

□ Україна ▨ Росія ▩ Румунія ▤ Грузія ▦ Болгарія

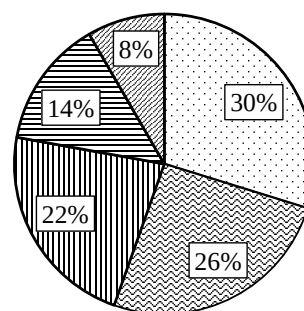


Рис. 2. Діаграма країн контейнерного ринку Чорного моря

у рейтингу, але за вантажообігом він посідає четверте місце. Отже, можна зробити висновок, що для того щоб покращити роботу діяльності портів, передусім треба звернути увагу на оптимізацію організаційних процесів.

Барішнікова В.В. у своїй науковій роботі проаналізувала еволюцію розвитку портової системи та виділа чотири покоління еволюції морських портів. Перше покоління – це порти, в яких домінувала консервативна стратегія адміністративної регуляції. Друге та третє покоління характеризуються використанням стратегії комерціалізації діяльності порту. Також портам третього покоління притаманні риси інформаційної структури. Вони визначають конкурентоспроможність порту, оскільки від подібних рис залежать якість та час обробки товарів. Порти четвертого покоління – це підприємства, на території яких окрім функцій, які притаманні портам третього покоління, створюють промислові підприємства або розташовують крупні логістичні центри. В Україні на сьогодні відсутні порти, які б повною мірою відповідали всім вимогам до портів третього покоління [9, с. 15–26].

Для того щоб успішно провести оптимізацію організаційних процесів у портах України, які б від-

повідали портам третього та четвертого покоління, треба звернутися до світового досвіду. Більшість українських портів на даному етапі звертає увагу переважно на проблеми, пов'язані зі стивідорними та складськими операціями, у той час як зарубіжний досвід показує, що більш продуктивними є дії, пов'язані з налагодженням інформаційних систем, розширенням послуг та скороченням часу виконання процедур загалом.

Оскільки Україна прямує до інтеграції в Європейський Союз, прикладом може слугувати досвід ЄС у покращанні системи морських перевозок. У жовтні 2010 р. Європейський парламент прийняв директиву 2010/65/ЄС, більш відому як Директива зі звітності Формальності (RFD). Мета цієї директиви полягає у спрощенні та гармонізації адміністративних процедур морських перевозок та вимагає у держав, які приймають у цьому участь, стати членом Національного єдиного вікна (NSW), в якому всі судна цих країн звітують про прибуття і відбуття з усіх портів. Інформація надається лише один раз, ліквідуючи, таким чином, необхідність повторного подібного звернення окремо к іншим органам. У червні 2014 р. комісія опублікувала доповідь, яка свідчить про те що держави – члени NSW домо-

Таблиця 1

Рейтинг морських портів України за вантажообігом та їх інфраструктура

Порт	Вантажообіг 2014 р., тис. т	Довжина причальної лінії, км	Кількість причалів	Максимальна глибина, м
Південний	47431,70	3	9	14,5
Одеський	24579,10	9	54	13
Миколаївський	20802,8	2,4	15	10,3
Іллічівський	17613,20	6	29	16
Маріупольський	13003,20	4,2	18	8
Жовтневий	6975,10	1,9	7	10,5
Херсонський	3900,90	1,26	12	8,25
Бердянський	3197,10	1,4	9	7,9
Ізмаїльський	3092,90	2,6	24	7
Ренійський	1464,70	3,9	30	12
Севастопольський	1125,5	1,3	23	8,25
Білгород-Дністровський	614,7	1,23	10	4,5
Керченський	400,7	1,43	7	8,3
Феодосійський	362,4	0,7	6	12,5
Євпаторійський	176,4	1,2	7	9
Усть-Дунайський	61,5	0,27	2	8
Скадовський	58,4	0,8	6	10
Ялтинський	5,5	1,23	9	9,75
Усього (з урахуванням портів, які знаходяться на території п/о Крим)				144 866,10
Усього (без урахування портів, які знаходяться на території п/о Крим)				142 795,60

глися великого прогресу. Але з прогресом виникли нові труднощі, не тільки фінансові і технологічні, а й організаційні. Для подолання цих перешкод комісія створила групу експертів для спрощення адміністративних процедур та налагодження електронних інформаційних послуг, ще вона відома як група ЄМС. У лютому 2015 р. були виокремлені 177 елементів даних, які пізніше були трансформовані з ISO 28005 у стандарти XML та моделі Світової митної організації даних. У роботі групи ЄМС приймають участь низка різних органів і служб, таких як транспорт, митниця, прикордонний контроль, безпека, охорона здоров'я та екології та ін. Вся робота ґрунтується на електронній морській концепції, яка зберігає більшість даних, а саме дані про морський транспорт, повідомлення, декларації, сертифікати, запити, сервісні замовлення та ін., і керує ними в електронному форматі [10].

Сучасні системи інформаційних та комунікаційних технологій мають великі переваги. По-перше, якість та швидкість оброблення й аналізу інформації, по-друге, полегшення обміну інформацією. Все це дає змогу зменшити час та ресурси, які витрачаються портами, а це, своєю чергою, знижує тарифи перевалок, збільшує об'єми наданих послуг та дає можливість підприємствам розширити свій асортимент.

Висновки. У сучасному світі морський транспорт посідає одне з найвагоміших місць у зовніш-

ньоекономічних відносинах країн світу. Він визнаний найвигіднішим та найекологічнішим видом транспорту. Темп зросту вантажообігу країн-лідерів із кожним роком збільшується на відміну від України. У 2010–2014 рр. спостерігається спад об'ємів морських вантажоперевезень України. Таку ситуацію спонукали багато чинників, одним з яких була недосконала організація структури морських портів України. Держава вже зробила перші кроки щодо реорганізації морської інфраструктури, і вже у 2015 р. видно покращання – вантажообіг збільшився. Але на даний момент цього недостатньо для того, щоб приблизитися до світового рівня, вантажообіг країн-лідерів перевищує український в декілька разів.

Європейський досвід показує, що оптимізацію організаційних процесів у морських портах треба продовжувати і покращувати. Статистичні дані результатів вантажообігу доводять, що прогрес розвитку морських портів країн світу відійшов дуже далеко від українського. У даній статті запропоновано на основі європейського досвіду передусім оптимізувати організаційно-інформаційну структуру морських портів. Це дасть змогу в декілька разів зменшити час на обслуговування клієнтів, знизити тарифи пропонованих послуг та дасть можливість у подальшому розширити свій асортимент. Після цього українські порти вийдуть на новий рівень обслуговування.

Список літератури:

1. Кібік О.М. Передумови розвитку господарювання діяльності портових підприємств / О.М. Кібік // Розвиток методів управління та господарювання на морському транспорті : зб. наук. праць. – Одеса : ОНМУ, 2008. – Вип. 28. – С. 28–36.
2. Державна статистика України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
3. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>.
4. Розпорядження про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/133-2013-p>.
5. Наказ про заходи щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту, і створення державного підприємства «Адміністрація морських портів України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://old.mtu.gov.ua/uk/mtzu_decrees/32829.html.
6. World Port Rankings 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.aapa-ports.org/unifying/content.aspx?ItemNumber=21048>.
7. Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.uspa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=3466:ukraina-teryet-kontejnera-obzor-kontejnernogo-rynka-chernogo-morya-za-2014-god&catid=279&Itemid=602&lang=ru.
8. Морські порти України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sifservice.com:8102/index.php/informatsiya/porty-ukrainy/morskie-porty>.
9. Баришнікова В.В. Современный порт в логистической цепочке доставки грузов / В.В. Баришнікова // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – Одеса : ОНМУ, 2009. – Вип. 4(8). – С. 15–26.
10. National Single Windows and e-Maritime [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/e-maritime_en.htm.
11. Різниченко Д.Д. Управління процесами організаційних перетворень на підприємстві / Д. Д. Різниченко // Управління розвитком. – 2014. – № 7. – С. 81–83.
12. Винников В.В. Проблеми комплексного развития морского транспорта / В.В. Винников. – Одесса : Феникс, 2005. – 229 с.
13. Примачев Н.Т. Тенденции развития мирового транспортного рынка / Н.Т. Примачев, И.А. Голубкова, Н.Н. Примачева // Материалы Второй науч.-практ. конф. – Одеса : ОНМА, 2010. – 174 с.