

УДК 656. 61: 338.1

DOI: 10.31359/2312-3427-2021-1-19

І.А. Голубкова, д-р екон. наук, професор, завідувач кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті

prof.irinagolubkova@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-9931-8291>

Національний університет «Одеська морська академія»

М.В. Бабаченко, канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри «Менеджмент та економіка морського транспорту»

mvmbabachenko@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-4849-3946>

Національний університет «Одеська морська академія»

А.Ф. Яворська, канд. екон. наук, старший викладач кафедри «Економічна теорія та підприємництво на морському транспорті»

nastasia_onma@ukr.net

<https://orcid.org/0000-0002-4515-4471>

Національний університет «Одеська морська академія»

Т.І. Левинська, старш. викладач кафедри «Економічна теорія та підприємництво на морському транспорті»

pelegrim08@ukr.net

<https://orcid.org/0000-0001-7257-5186>

Національний університет «Одеська морська академія»

Л.О. Бурмака, старш. викладач кафедри «Менеджмент та економіки морського транспорту»

alorik448@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0001-5319-3780>

Національний університет «Одеська морська академія»

ТЕНДЕНЦІ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМНИЦТВА В МОРСЬКІЙ ГАЛУЗІ

Морська галузь в Україні є однією з основних елементів усієї транспортної інфраструктури. В Україні у 2013 р. за результатами

реформ було сформовано новий орган управління - Адміністрація морських портів України, ціллю якої є ефективне управління та використання державного майна, залучення інвестиційних ресурсів у розвиток портової інфраструктури тощо. В організаційну структуру Адміністрації морських портів України входять 13 морських портів (МП) як цілісні майнові комплекси. Розвиток морської портової інфраструктури залишає бажати кращого, що підтверджується низьким рейтингом України за результатами проведених досліджень *World Economic Forum* та *IMD World Competitiveness Center*. На території морських портів функціонують приватні вітчизняні та іноземні компанії, які орендують їх майно на довготривалій основі. Найбільш поширеними організаційно-правовими формами функціонування виступають товариства з обмеженою відповідальністю, публічні та приватні акціонерні товариства та приватні підприємства. Більшість портових операторів (стивідорних компаній) орієнтовані на обробку таких вантажів як масла продуктів, зерно та нафто-газова та хімічна продукція. В цілому, ефективність використання підприємницького потенціалу морських портів становить 64,3%. З усього переліку МП два показали ефективність що не перевищує 1,5%, що й послужило основою розгляду їх повної приватизації. В Україні відбувається відхід від тотального державного управління морською галуззю. Наразі Міністерством інфраструктури України реалізується програма передачі 7 МП у концесію іноземним компаніям.

Ключові слова: морська галузь, морський порт, стивідорна компанія, підприємницька діяльність, ефективність

Постановка проблеми. Морська галузь в Україні займає важливу роль у забезпеченні розвитку підприємницької діяльності. Однак, не дивлячись на її вагомe місце у транспортній інфраструктурі: «морські порти України за якісними, технічними характеристиками, такими як глибина, засоби перевантаження і зберігання, технічний стан причалів і устаткування, рівень автоматизації та комп'ютеризації, залишилися на рівні кінця 80-х – початку 90-х років минулого століття» [1]. За для умов підвищення інвестиційної привабливості та прискорення активізації підприємницької ініціативи у даній сфері запроваджено низку реформ, зокрема розвитку державно-приватного партнерства [2]. Відбувається запровадження концесійних договорів щодо морських портів як цілісних

майнових комплексів. Розвивається інфраструктура обслуговування морських портів (МП), надання інжинірингових послуг, інформаційна підтримка, логістика тощо.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання розвитку підприємництва у морській галузі широко висвітлені у публікаціях вітчизняних вчених та фахівців, зокрема О.О. Балобанов, А.А. Пальченко [3], Г.Є. Беляєва, О.Г. Пустовіт [4], О.М. Кібік, О.П. Подцерковний, Ю.З. Драпайло [5], М. Матвієнко [6], С.О. Машканцева [7], В.С. Ніценко [8, 9], О.П. Чукурна ін. [11, 12], А.М. Ткаченко А.М. [13], В.В. Щербина [14] тощо. Авторами підіймаються проблеми інфраструктурної розбудови морських портів, контейнерних перевезень, логістичних рішень, корпоративного управління тощо.

Не дивлячись на вагомі наукові здобутки, потребують детального поглибленого аналізу питання ефективності функціонування МП та приватної підприємницької активності на їх території.

Формування цілей статті. Дослідити ефективність функціонування морських портів та приватної підприємницької активності на їх території.

Виклад основного матеріалу досліджень. В умовах ринкових відносин роздержавлення та приватизація державних підприємств, здача в оренду та концесія створюють привабливість для приватного капіталу. Так, у результаті реформ у 2013 р. створено АМПУ (Адміністрація морських портів України), ціллю якої є ефективне управління та використання державного майна, залучення інвестиційних ресурсів у розвиток портової інфраструктури тощо. До складу АМПУ входять такі підрозділи: офіси (центральний – у Києві; головне представництво – в Одесі), філії «Дельта-Лоцман» та «Днопоглиблювальний флот», а також 13 філій в МП України [15]. Перелік та коротка характеристика спектру послуг МП, в яких здійснюється господарська діяльність державних та приватних компаній представлена в табл. 1.

Зазначимо, що в зазначених портах частина причалів та складських приміщень належать АМПУ, іншим державним підприємствам, вітчизняним та іноземним приватним компаніям. За підрахунками, на території МП ведуть свою діяльність 104 приватні компанії та їх філії. (табл. 2). Відзначимо, повний перелік усіх послуг за групами вантажів, що обробляються, надається в МП Чорноморськ, Миколаїв та Одеса. Найбільша загальна пропускну спроможність з обробки наливних та сухих

вантажів розташовані в МП Одеса, а загальна пропускна спроможність з обробки контейнерів та пасажирів у МП Чорноморськ.

1. Перелік послуг, що надаються в МП

Назва морського порту	Перелік послуг, що надаються в порту (прим: заповнюється знаками "+" або "-" в залежності від наявності можливості надання відповідного типу послуги)					
	Обробка суден	Обробка автомобільного транспорту	Обробка залізничного транспорту	Обробка вантажів	Обробка пасажирів	Інші
МП Білгород-Дністровський	+	+	+	+	-	-
МП Бердянськ	+	+	+	+	-	+
МП Ізмаїл	+	+	+	+	+	-
МП Чорноморськ	+	+	+	+	+	+
МП Маріуполь	+	+	+	+	-	+
МП Миколаїв	+	+	+	+	-	+
МП Одеса	+	+	+	+	+	+
Спеціалізований МП Ольвія	+	+	+	+	-	+
МП Рені	+	+	+	+	+	+
МП Скадовськ	+	+	-	+	-	+
МП Усть-Дунайськ	+	+	-	+	+	+
МП Херсон	+	+	+	+	-	+
МП Південний	+	+	+	+	-	+

Джерело: складено на основі <http://www.uspa.gov.ua/reestr-morskikh-portiv>

На прикладі МП Чорноморськ проведено більш детальний поглиблений розгляд активності приватних компаній (табл. 3). Як видно, 5 компаній займаються обробкою масла продуктового, загальною пропускною спроможністю 3,6 млн т на рік; 11 компаній – обробкою зерна та інших сухих вантажів, загальною пропускною спроможністю 15,53 млн т на рік; 2 компанії – обробкою газу, нафти та нафтопродуктів та масла технічного, загальною пропускною спроможністю 3,65 млн т на рік; 3 компанії - обробкою контейнерів, загальною пропускною спроможністю 60,832 млн т та 1 компанія надає круїзні послуги за потенційної пропускної можливості у 36,5 тис пасажирів на рік.

Найбільш поширеними організаційно-правовими формами ведення бізнесу виступають товариства з обмеженою відповідальністю, публічні та приватні акціонерні товариства та приватні підприємства.

Більшість МП у світі побудували таку систему надання повного спектру послуг на судні та березі, при якій їх виконання забезпечує лише одна стивідорна компанія. В деяких портах, присутній розподіл перевантажувальних робіт на термінальні та стивідорні, що виконуються різними компаніями [3], а це у свою чергу вимагає укладання договорів обслуговування з двома портовими операторами та затягнення часу на обробку вантажів.

З метою обґрунтування підвищення рівня якості корпоративного управління портовими операторами необхідним є використання наступних його елементів [13]:

- Відповідна увага до інтересів власників, дотримання їх привілеїв та обов'язків.

- Механізм взаємодії між учасниками корпоративних взаємин.

- Баланс, рівновага та зацікавленість учасників корпоративних взаємин.

- Корпоративна чесність, фінансова прозорість та відповідальність.

- Кодекс положень і правил.

- Порядок реалізації керування та нагляду.

- Досягнення окреслених цілей.

З метою покращення ефективності роботи портових операторів та стивідорних компаній, пропонується перегляд та удосконалення їх існуючої бізнес-моделі, впровадження інновацій та нових підходів до організації процесів технологічної обробки вантажів [6-9].

В умовах невизначеності використання підприємницького потенціалу морських портових операторів знаходиться на низькому рівні (табл. 4), що означає неповне (незадовільне) відтворення основних засобів операторів, соціальних програм розвитку персоналу, зниження обсягів податкових надходжень тощо.

2. Характеристика приватної підприємницької активності на території МП України

Назва морського порту	Кількість компаній недержавного сектору	Групи вантажів, що обробляються в морському порту (+)									Загальна пропускна спроможність з обробки			
		Масла продуктові	Зернові	Непродовольчі навалочні вантажі	Генеральні вантажі	Ро-Ро, легкових/ вантажних авто	Газ	Нафта та нафтопродукти	Масла технічні	Рефрижераторні вантажі	наливних вантажів, тис тонн на рік	сухих вантажів, тис тонн на рік	контейнерів, тис ТЕУ на рік	пасажирів, пас. на рік
МП Білгород- Дністровський	2		+	+	+							575		
МП Бердянськ	2		+	+	+							3000		
МП Ізмаїл	3	+	+	+	+	+	+				350	1040		
МП Чорноморськ	17	+	+	+	+	+	+	+	+	+	7250	15500	60832	36500
МП Маріуполь	1	+	+	+	+						500	500		
МП Миколаїв	19	+	+	+	+	+		+	+	+	4900	27181	20	
МП Одеса	22	+	+	+	+	+	+	+	+	+	26580	122204	180	
Спеціалізований МП Ольвія	2		+	+	+	+				+		9000		
МП Рені	14	+	+	+	+	+	+	+	+		1448	2000	50	
МП Скадовськ	1		+	+	+	+				+		400		2000
МП Усть-Дунайськ	-													
МП Херсон	7	+	+	+	+	+		+	+	+	550	4685,5	12,8	
МП Південний	14	+	+	+	+	+		+		+	11300	36600	750	

Джерело: складено на основі <http://www.uspa.gov.ua/reestr-morskikh-portiv>

3. Характеристика приватної підприємницької активності на території МП Чорноморськ

Назва компаній	Загальна площа, кв. м	Групи вантажів, що обробляються в морському порту (+)									Пропускна спроможність з обробки			
		Масла продуктові	Зернові	Непродовольчі навалочні вантажі	Генеральні вантажі	Ро-Ро, легкових/вантажних авто	Газ	Нафта та нафтопродукти	Масла технічні	Рефрижераторні вантажі	сухих вантажів, тис тонн на рік	наливних вантажів, тис тонн на рік	контейнерів, тис ТЕУ на рік	пасажирів, пас. на рік
ТОВ "СП Рисиол Термінал"	82600	+	+								1500			
ТОВ "Транс-сервіс"	12400		+							1800				
ТОВ "Трансбалктермінал"	37000	+	+							4000	300			
ТОВ "Хім-Ойл-Транзит-Юкрейн"	32200						+				450			
ПАТ "Чорноморський паливний термінал"	76300							+	+		3200			
ТОВ "Іллічівський зерновий термінал"	141690	+	+							3000	300			
ТОВ "Олір Резорсіз"	20020	+		+						2000	1500			
ТОВ "Фрам Шиппінг Едженсі"	18700		+							800				
ТОВ "Чорноморська стивідорна компанія"	3079	+	+	+	+	+				430		20		
ТОВ "Еко-Ресурс-Холдинг"	20020		+							500				
ТОВ "Трансгрейнтермінал"	73369		+	+										
ТОВ "Автологістика"	12100				+	+			+			50000	36500	
ТОВ "БАЛК КОНТЕЙНЕР СЕРВІС"	8522		+									10812		
ТОВ "ТТГ "ФОРВАРД""	12576,9		+	+	+					500				
ТОВ "ТРАНС КАРГО ГРУП"	8957				+									
ТОВ "Спеціалізований зерновий термінал "Чорноморськ"	-		+							2500				
ТОВ "Техношипсервіс" (власник гідротехнічної споруди)	-													

Джерело: складено на основі <http://www.uspa.gov.ua/reestr-morskikh-portiv>.

4. Ефективність використання виробничого потенціалу морських портів України, 2019 р.

Назва морського порту	Пропускна спроможність порту, млн тонн/рік		Рівень використання потенціалу, %	Структура вантажообігу, %											
	фактична	потенційна		хімічні та мінеральні добрива	лісні вантажі	інші гарно-штучні вантажі	зерно	будівельні	руда вєяка	вугілля	чорні метали	контейнери	нафтопродукти	інші сипучі вантажі	інші
МП Білгород-Дністровський	0,117	1,1	10,6	52	24	12									12
МП Бердянськ	2,1	3,7	56,8				74	16						8	2
МП Ізмаїл	4,3	9,3	46,2						77	5	4				14
МП Чорноморськ	26,2	37,5	69,9				48		8					8	36
МП Маріуполь	6,5	18,8	34,6				15			12	58				14
МП Миколаїв	33,4	29,6	112,8				49		15					16	20
МП Одеса	25,4	56,0	45,4				35				18	31			16
Спеціалізований МП Ольвія	3,1	9,5	32,6				40	24						17	19
МП Рені	1,3	8,0	16,3	3			58							33	6
МП Скадовськ	0,005	1,3	0,4			55						45			
МП Усть-Дунайськ	0,071	5,0	1,4	24			59					17			
МП Херсон	3,8	8,0	47,5				28				8			37	27
МП Південний	53,9	61,5	87,6				20		50	8					22

Джерело: складено на основі <http://investinports.com/invest-opportunities/>.

Загальний рівень використання виробничих можливостей усіх МП становить 64,3 %. При цьому найгірший результат показали МП Скадовськ (0,4 %) та Усть-Дунайськ (1,4 %). Найвищий результат належить МП Миколаїв, який єдиний не тільки використав існуючий виробничий потенціал, а й перевищив його на 12,8 %. З усього переліку МП відмітку у 50 % перетнули 4,45 % - 2 МП. У зв'язку з чим потребують запровадження нові форми співробітництва у морській галузі засновані на міжнародному (світовому) досвіді щодо оптимального використання підприємницького потенціалу морських портових операторів [4]. Одним з таких напрямків виступають інтеграція, тобто розширення і поглиблення виробничо-технологічних зв'язків, загальне використання економічних ресурсів, передусім фінансових та інформаційних, створення сприятливих умов здійснення економічної діяльності суб'єктів, що інтегруються, тощо [5], та передача в концесію морських портів як цілісних майнових комплексів або їх частин. Також можливим варіантом подальшого розвитку морських портів є створення морських кластерів, головною умовою функціонування яких виступає оптимізація використання наявного потенціалу галузі та території розташування такого кластеру [16,21,22,23]. Про ці та інші також питання йдеться у проекті програми розвитку морської галузі [17], яка розробляється представниками державних і приватних стивідорних компаній, профспілками морської галузі, Українським союзом промисловців і підприємців та членами Асоціації портів України «УКРПОРТ».

Міністерство інфраструктури України у 2020 р. ухвалило рішення щодо передачі у концесію двох МП (МП Херсон грузинсько-швейцарській компанії «Рісоіл-Херсон» та МП Ольвія катарській компанії QTerminals), що передбачає інвестиції, у першому випадку, протягом 3 р. обсягом 300 млн грн, та, у другому випадку, протягом 5 р. 3,4 млрд дол. США [10]. Наразі ведеться розгляд передачі ще 7 МП за договорами концесії, а саме: Ізмаїл, Чорноморськ (два головних термінали: поромний і контейнерний), Одеський (пасажирський термінал), Бердянськ, Маріуполь, Рені. Повній приватизації підлягають Білгород-Дністровський морський торговельний порт, морські порти «Усть-Дунайськ» та «Скадовськ» [18].

Рівень конкурентоспроможності українського морського комплексу знаходиться на доволі посередньому рівні. Про це свідчать останні дані Global Competitiveness Report 2019 [19], згідно якого Україна за показником «Ефективність послуг морських портів» зайняла 78 місце з 141 країни. Проведене дослідження IMD World Competitiveness ranking 2020 [20] показало, що за показником інфраструктури Україна погіршила свої

позиції на чотири сходинки (54 місце) за 2016-2020 рр. Таким чином, погіршення якості інфраструктури ускладнює залучення інвестицій у розбудову море-господарського комплексу та морських портів зокрема.

Не дивлячись на погіршення якості інфраструктури та інвестиційного клімату України, як приклад, у 2020 р. глобальний оператор DP World придбав контрольний пакет акцій одного з найбільших українських портових операторів – компанії ТІС (контейнерний термінал) у МП Південний. «Серед першочергових планів DP World - впровадження в роботу ТІС-КТ новітніх ІТ-рішень і глобальної експертизи групи, фокус на інтермодальному сегменті вантажоперевезень, посилення команди терміналу кращими фахівцями з усього світу, розвиток на власних, вже викуплених ТІС землях індустріального парку за прикладом найбільшої вільної економічної зони Jebel Ali Free Zone» [21]. Дана інтеграція може відбуватися на тлі зниження обсягів обробки вантажів та загального падіння ефективності функціонування усіх підприємницьких структур, що впливає на зменшення їхньої ринкової вартості.

Висновки. Розвиток морської портової інфраструктури залишає бажати кращого, що підтверджується низьким рейтингом України за результатами проведених досліджень World Economic Forum та IMD World Competitiveness Center. На території МП функціонують приватні вітчизняні та іноземні компанії, які орендують їх майно на довготривалій основі. Найбільш поширеними організаційно-правовими формами функціонування виступають товариства з обмеженою відповідальністю, публічні та приватні акціонерні товариства та приватні підприємства. Більшість портових операторів (стивідорних компаній) орієнтовані на обробку таких вантажів як масла продуктів, зерно та нафто-газова та хімічна продукція. В цілому, ефективність використання підприємницького потенціалу МП становить 64,3%. З усього переліку МП два показали ефективність що не перевищує 1,5%, що й послужило основою розгляду їх повної приватизації.

В Україні відбувається відхід від тотального державного управління море-господарським комплексом. Наразі Міністерством інфраструктури України реалізується програма передачі 7 МП у концесію іноземним компаніям. Передача відбувається як у вигляді цілісних майнових комплексів так і їх частин. Зазначені проблеми потребують використання міжнародного досвіду щодо удосконалення та оптимізації використання наявного виробничого потенціалу. Окрім, оренди, концесії чи приватизації МП, також можуть бути використані процеси інтеграції та побудови морських кластерів.

Бібліографічний список.

1. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року. 2010. https://ucn.org.ua/wp-content/uploads/2010/07/Order_KMU_Transport_strategy_UA-2020.pdf.
2. Міністерство інфраструктури України. Команда підтримки реформ. <https://mtu.gov.ua/content/pro-nas-1.html>.
3. Балобанов О.О., Пальченко А.А. До питання правового забезпечення портової діяльності. Lex Portus : юрид. наук. журн. 2017. № 4. С. 70-85.
4. Беляєва Г.Є., Пустовіт О.Г. Аналіз сутності та умов формування підприємницького потенціалу підприємств морської галузі. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2018. № 1(62). С. 106-116.
5. Кібік О.М., Подцерковний О.П., Драпайло Ю.З., та ін. Державна підтримка розвитку морегосподарського комплексу України (організаційні та правові аспекти): монографія. Херсон: ФОП Грінь Д.С., 2014. 442 с.
6. Matviienko, M. Formation and implementation of the modern port operator business model. Development of management and entrepreneurship methods on transport. 2020. №3. С. 135-145.
7. Машканцева С.О. Розвиток транспортної галузі регіону в системі мультимодальних перевезень. Український журнал прикладної економіки. 2018. Том 3. № 4. С. 331-336.
8. Nitsenko V., Nyenno I., Kryukova I., Kalyna T., Plotnikova M. Business model for a sea commercial port as a way to reach sustainable development goals. Journal of Security and Sustainability Issues. 2017. № 7(1). pp. 155-166.
9. Ниценко В.С., Билян Е.В. Проектирование развития логистического центра на основе консолидации фермеров. Экономика и бизнес: теория и практика. 2016. № 2. С. 89-91.
10. Собкевич О.В., Белашов Є.В. Щодо передачі морських портів України у концесію. Національний інститут стратегічних досліджень. 2020. https://niss.gov.ua/sites/default/files/2020-08/kontsesiya-mor-portiv_0.pdf.
11. Чукурна О.П., Ніценко В.С., Михайлова М.В., Одиноків Р.Д. Удосконалення системи складської логістики в контексті технологій «Індустрії 4.0». Економічна стратегія і перспективи розвитку сфери торгівлі та послуг: зб. наук. пр. 2018. Вип. 1 (27). С. 220-232.

12. Chukurna O.P., Nitsenko V.S., Hanzhurenko I.V., Honcharuk N.R. (2019). Directions of Innovative Development of Transport Logistics in Ukraine. *Economic Innovations*. 2019. Vol. 21. Is. 1(70). pp. 170-181.
13. Ткаченко А.М. Корпоративне управління на підприємствах морської портової галузі. *Держава та регіони: Науково-виробничий журнал*. Серія: Економіка та підприємство. 2019. №1 (106). С.107-114.
14. Щербина В.В. Роль підприємств сервісної діяльності в розвитку національного ринка морських контейнерних перевозок. *Економіка: проблеми теорії та практики: Зб. наук. праць*. Дніпропетровськ, 2005. Вип. 208. Том II. С. 421-428.
15. Адміністрація морських портів України. <http://www.uspa.gov.ua/pro-pidpriemstvo>.
16. Щодо перспектив створення морських кластерів в Одеській області. Аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень. <http://old2.niss.gov.ua/articles/987/>.
17. Україні потрібна програма розвитку морської галузі. Український союз промисловців і підприємців. 2019. <https://uspp.ua/news/ostanni-novyny/2019/ukraini-potribna-prohrama-rozvytku-morskoi-haluzi>.
18. До концесії готують дев'ять морських портів, – АМПУ. 2020. <https://agropolit.com/news/18093-do-kontsesiyi-gotuyut-devyat-morskih-portiv-ampu>.
19. Global Competitiveness Report 2019: How to end a lost decade of productivity growth. World Economic Forum. 2020. http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf.
20. World Competitiveness Ranking 2020 – Overall and Factors 5 years. IMD World Competitiveness Center. 2021. https://www.imd.org/globalassets/wcc/docs/2020/wcc-site/wcy2020_overall_factors_5years.pdf.
21. Великий світовий портовий оператор заходить в Україну. *Економічна правда*. 2020. <https://www.epravda.com.ua/news/2020/02/13/657003/>.
22. Пономарьова М. С., Аксьонова О. В. Умови регулювання вертикально інтегрованих підприємницьких структур агробізнесу: макро-, мезо-, мікрорівні. *Вісник ХНАУ. Серія «Економічні науки»* : зб. наук. пр. / Харк. нац. аграр. ун-т ім. В.В. Докучаєва. Харків : ХНАУ, 2019. №3. С. 391-401.

23. Судомир С.М. Методологія формування результативного управління розвитком соціально-економічних систем. Агросвіт. 2020. № 2. С. 3–9.

24. Пономарьова М.С., Кривошея Є.В. Особливості функціонування та розвиток підприємництва в умовах інтеграційних зрушень. Бізнес-навігатор. 2019. С. 96-98.

References.

1. Pro skhvalennia Transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2020 roku. 2010. https://ucn.org.ua/wp-content/uploads/2010/07/Order_KMU_Transport_strategy-UA-2020.pdf.

2. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. Komanda pidtrymky reform. <https://mtu.gov.ua/content/pro-nas-1.html>.

3. Balobanov O.O., Palchenko A.A. Do pytannia pravovoho zabezpechennia portovoi diialnosti. Lex Portus : yuryd. nauk. zhurn. 2017. № 4. S. 70-85.

4. Bieliaieva H.Ie., Pustovit O.H. Analiz sutnosti ta umov formuvannia pidpriemnytskoho potentsialu pidpriemstv morskoi haluzi. Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti. 2018. № 1(62). S. 106-116.

5. Kibik O.M., Podtserkovnyi O.P., Drapailo Yu.Z., ta in. Derzhavna pidtrymka rozvytku morehospodarskoho kompleksu Ukrainy (orhanizatsiini ta pravovi aspekty): monohrafiia. Kherson: FOP Hrin D.S., 2014. 442 s.

6. Matviienko, M. Formation and implementation of the modern port operator business model. Development of management and entrepreneurship methods on transport. 2020. №3. S. 135-145.

7. Mashkantseva S.O. Rozvytok transportnoi haluzi rehionu v systemi multymodalnykh perevezen. Ukrainsky zhurnal prykladnoi ekonomiky. 2018. Tom 3. No 4. S. 331-336.

8. Nitsenko V., Nyenno I., Kryukova I., Kalyna T., Plotnikova M. Business model for a sea commercial port as a way to reach sustainable development goals. Journal of Security and Sustainability Issues. 2017. № 7(1). pp. 155-166.

9. Nitsenko V.S., Bilan E.V. Proektirovanie razvitiya logisticheskogo tsentra na osnove konsolidatsii fermerov. Ekonomika i biznes: teoriya i praktika. 2016. № 2. S. 89-91.

10. Sobkevych O.V., Bielashov Ye.V. Shchodo peredachi morskykh portiv Ukrainy u kontsesiiu. Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen. 2020. https://niss.gov.ua/sites/default/files/2020-08/kontsesiya-morportiv_0.pdf.

11. Chukurna O.P., Nitsenko V.S., Mykhailova M.V., Odynokov R.D. Udoskonalennia systemy skladskoi lohistyky v konteksti tekhnolohii «Industrii 4.0». Ekonomichna stratehiia i perspektyvy rozvytku sfery torhivli ta posluh: zb. nauk. pr. 2018. Vyp. 1 (27). S. 220-232.
12. Chukurna O.P., Nitsenko V.S., Hanzhurenko I.V., Honcharuk N.R. (2019). Directions of Innovative Development of Transport Logistics in Ukraine. Economic Innovations. 2019. Vol. 21. Is. 1(70). pp. 170-181.
13. Tkachenko A.M. Korporatyvne upravlinnia na pidpriemstvakh morskoi portovoi haluzi. Derzhava ta rehiony: Naukovo-vyrobnychy zhurnal. Seriia: Ekonomika ta pidpriemstvo. 2019. №1 (106). S. 107-114.
14. Shcherbyna V.V. Rol predpriatyi servysnoi deiatelnosti v razvytyi natsyonalnoho rynku morskyykh konteynernykh perevozk. Ekonomika: problemy teorii ta praktyky: Zb. nauk. prats. Dnipropetrovsk, 2005. Vyp. 208. Tom II. S. 421-428.
15. Administratsiia morskyykh portiv Ukrainy. <http://www.uspa.gov.ua/pro-pidpriemstvo>.
16. Shchodo perspektyv stvorennia morskyykh klasteriv v Odeskii oblasti. Analychna zapyska. Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen. <http://old2.niss.gov.ua/articles/987/>.
17. Ukraini potribna prohrama rozvytku morskoi haluzi. Ukrainskyi soiuz promyslovtsiv i pidpriemtsiv. 2019. <https://uspp.ua/news/ostanni-novyny/2019/ukraini-potribna-prohrama-rozvytku-morskoi-haluzi>.
18. Do kontsesii hotuiut deviat morskyykh portiv, – AMPU. 2020. <https://agropolit.com/news/18093-do-kontsesiyi-gotuyut-devyat-morskih-portiv-ampu>.
19. Global Competitiveness Report 2019: How to end a lost decade of productivity growth. World Economic Forum. 2020. http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf.
20. World Competitiveness Ranking 2020 – Overall and Factors 5 years. IMD World Competitiveness Center. 2021. https://www.imd.org/globalassets/wcc/docs/2020/wcc-site/wcy2020_overall_factors_5years.pdf.
21. Velykyi svitovyi portovyi operator zakhodyt v Ukrainu. Ekonomichna pravda. 2020. <https://www.epravda.com.ua/news/2020/02/13/657003/>.
22. Ponomar'ova M. S., Aks'onova O. V. Umovy rehulyuvannya vertykal'no intehrovanykh pidpriyemnyts'kykh struktur ahrobiznesu: makro-, mezo-, mikrorivni. Visnyk KHNAU. Seriya «Ekonomichni nauky»: zb. nauk.

pr. / Khark. nats. ahrar. un-t im. V.V. Dokuchayeva. Kharkiv : KHNAU, 2019. №3. S. 391-401.

23. Sudomyr S. M. Metodolohiya formuvannya rezul'tatyvnoho upravlinnya rozvytkom sotsial'no-ekonomichnykh system. Ahrosvit. 2020. № 2. S. 3–9.

24. Ponomar'ova M.S., Kryvosheya YE.V. Osoblyvosti funktsionuvannya ta rozvytok pidpryyemnytstva v umovakh intehratsiynykh zrushen'. Biznes-navihator. 2019. S. 96-98.

Голубкова И.А., Бабаченко М.В., Яворская А.Ф., Левинская Т.И., Бурмака Л.А. Тенденции развития предпринимательства в морской отрасли. Морская отрасль в Украине является одной из основных элементов всей транспортной инфраструктуры. В Украине в 2013 г. по результатам реформ был сформирован новый орган управления - Администрация морских портов Украины, целью которой является эффективное управление и использование государственного имущества, привлечения инвестиционных ресурсов в развитие портовой инфраструктуры и т.п. В организационную структуру Администрации морских портов Украины входят 13 морских портов (МП) как целостные имущественные комплексы. Развитие морской портовой инфраструктуры оставляет желать лучшего, что подтверждается низким рейтингом Украины по результатам проведенных исследований World Economic Forum и IMD World Competitiveness Center. На территории МП функционируют частные отечественные и иностранные компании, которые арендуют их имущество на долгосрочной основе. Наиболее распространенными организационно-правовыми формами функционирования выступают общества с ограниченной ответственностью, публичные и частные акционерные общества и частные предприятия. Большинство портовых операторов (стивидорных компаний) ориентированы на обработку таких грузов как масла продуктовые, зерно и нефтегазовая и химическая продукция. В целом, эффективность использования предпринимательского потенциала морских портов составляет 64,3%. Из всего перечня МП два показали эффективность не превышающей 1,5%, что и послужило основой рассмотрения их полной приватизации. В Украине происходит отход от тотального государственного управления морской отраслью. Сейчас Министерством инфраструктуры Украины реализуется программа передачи 7 МП в концессию иностранным компаниям. Передача происходит как в виде целостных имущественных комплексов, так и их частей. Указанные

проблемы требуют использования международного опыта по совершенствованию и оптимизации использования имеющегося производственного потенциала. Кроме аренды, концессии или приватизации МП, также могут быть использованы процессы интеграции и построения морских кластеров.

Ключевые слова: морская отрасль, морской порт, стивидорная компания, предпринимательская деятельность, эффективность

Golubkova I.A., Babachenko M.V., Yavorska A.F., Levinska T.I., Burmaka L.O. Entrepreneurship Trends in the Maritime Industry. The maritime industry in Ukraine is one of the main elements of the entire transport infrastructure. In Ukraine, in 2013, as a result of reforms, a new governing body was formed - the Administration of Sea Ports of Ukraine, which aims to effectively manage and use state property, attract investment resources in the development of port infrastructure and so on. The organizational structure of the Administration of Seaports of Ukraine includes 13 seaports (SP) as integral property complexes. The development of maritime port infrastructure leaves much to be desired, which is confirmed by the low rating of Ukraine according to the results of research conducted by the World Economic Forum and IMD World Competitiveness Center. Private domestic and foreign companies operate on the territory of SPs, which lease their property on a long-term basis. The most common organizational and legal forms of operation are limited liability companies, public and private joint stock companies and private enterprises. Most port operators (stevedoring companies) focus on handling cargo such as edible oils, grain and oil, gas and chemical products. In general, the efficiency of using the entrepreneurial potential of seaports is 64.3%. Of the entire list of SPs, two showed an efficiency not exceeding 1.5%, which was the basis for considering their full privatization. In Ukraine, there is a departure from the total state management of the maritime industry. Currently, the Ministry of Infrastructure of Ukraine is implementing a program to transfer 7 SPs to concessions to foreign companies. The transfer takes place both in the form of integral property complexes and their parts. These problems require the use of international experience to improve and optimize the use of existing production capacity. In addition to the lease, concession or privatization of SPs, the processes of integration and construction of maritime clusters can also be used.

Keywords: maritime industry, seaport, stevedoring company, business, efficiency.

Стаття надійшла до редакції: 19.01.2021 р.