

3. Richard J. Dolesh. Top trends in Parks and Recreation in 2021. Parks & Recreation. January 2021. P. 34–39. Retrieved from: <https://www.nrpa.org/parks-recreation-magazine/2021/may/special-events-in-the-time-of-covid-192/>

4. Christine DiGioia. Special Events in the Time of COVID-19. Parks & Recreation. April 15, 2021, P. 10 – 13.

УДК 656.615

Т.О. Войченко, канд. екон. наук, доц. (*ДУИТ, Київ*)

О.А. Радченко, доц. (*НАУ, Київ*)

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ У СВІТІ ТА ЇХ ВПЛИВ НА ПОРТОВУ ІНДУСТРІЮ УКРАЇНИ

Порти України по праву можна вважати важливим чинником, що сприятиме інтеграції України до структур Європейського Союзу та інших міжнародних організацій. Зазвичай морські порти вважаються торговими воротами держави. Портова діяльність одна із стратегічних напрямів розвитку економіки будь-якої держави, а порти – ключовими ланками функціонування світової транспортної системи. Стан портів і їх розвитку відбивають ступінь інтеграції країни у глобальну систему розподілу потоків матеріальних ресурсів і готової продукції. Основний обсяг світових торгових потоків сконцентрований у геостратегічному трикутнику XXI ст: країни Європейського союзу (ЄС) – країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону (АТР) – країни Північноамериканської зони вільної торгівлі (НАФТА, North American Free Trade Agreement (NAFTA)) [1].

Морський транспорт є одним із найважливіших складових зовнішньоекономічної діяльності держав. Порти виконують функцію глобальних провайдерів транспортно-логістичного забезпечення вантажопотоків. Крім того, порти забезпечують усім країнам доступ до всебічного торговельного партнерства. Аналіз функціонування світових портів, проведений ЮНКТАД (UNCTAD - United Nations Conference on Trade and Development - Конференція ООН з торгівлі та розвитку) виявив основні тенденції розвитку портової діяльності [2]: створення та розвиток спеціальних портових економічних зон, вільних митних зон; – збільшення пропускної спроможності портів за рахунок високого рівня логістики; – модернізація портового обладнання, особливо в частині обслуговування суден-контейнеровозів; – використання «зелених» технологій для забезпечення виконання міжнародних екологічних вимог та вимог енергоефективності; –

автоматизація процесів управління та активне використання інформаційних систем з їх подальшою інтеграцією у глобальні системи управління ланцюгами постачання. Слід зазначити, що особливу роль в розподілі вантажопотоків грають країни АТР як джерело формування матеріальних потоків.

На думку фахівців, що працюють у сфері портової індустрії, в даний час для контейнерних портів однією з головних є проблема модернізації портових об'єктів та інфраструктури для обслуговування суден, що збільшилися в розмірах, а також необхідність забезпечення високого рівня логістичних операцій у порту для скорочення часу обробки та оформлення контейнерів [2; 3]. У зв'язку з введенням в експлуатацію суден-контейнеровозів типу Post-Triple E-Class, контейнероємність яких складає понад 21000 TEU, портова інфраструктура повинна відповідати сучасним тенденціям у суднобудуванні: забезпечувати більш глибокі підходи для суден, широкі розворотні зони, високий рівень інтенсивності руху в акваторії порту, розширювати складські зони, а також використовувати складніші термінальні операційні (інформаційні) системи в межах порту.

Останнє покоління Post-Triple E-Class формує ширину штабеля контейнерів у 22-23 од., тому порти стоять перед необхідністю інвестувати кошти в берегове обладнання, щоб зберегти свої позиції як перевалочні пункти великих торгових шляхів. Для вантажно-розвантажувальних операцій суден типу Post-Triple E-Class необхідні крани, які зможуть здійснити навантаження контейнерів із шириною штабеля 22–23 од. В даний час у ряді портів введені в експлуатацію крани з вильотом морської консолі 70+м. Зі збільшенням кількості суден типу Post-Triple E-Class судна з меншою контейнероємністю будуть переводитися з розширеної транспортної мережі «Схід – Захід» з великою кількістю удосконалених портів на маршрути напрямку «Північ – Південь». Ці напрямки, як правило, обслуговують порти країн, що розвиваються, економіка яких не дозволяє інвестувати кошти в сучасне обладнання, внаслідок чого вони ризикують втратити існуючий статус і перетворитися на допоміжні порти. Контейнероємність наступних поколінь суден-контейнеровозів збільшуватиметься (22800–24000 TEU). Такі судна будуть ширшими, стійкішими, матимуть меншу осадку, що дозволить їм покращити обслуговування в портах країн, що розвиваються, які не можуть дозволити собі високі витрати на проведення днопоглиблювальних робіт [4].

Збільшення інтенсивності вантажних робіт, судноплавства в портах істотно впливає на екологічну обстановку. Аналіз впливу діяльності портів на довкілля дозволяє виділити три основні види негативного впливу: викид забруднюючих речовин, проведення вантажних операцій та випадкове забруднення. Адміністрації ряду портів використовують фінансові стимули у вигляді знижок на портові збори, заохочуючи таким способом судновласників, які інвестують у технології та заходи щодо підвищення ефективності флоту. Знижки ґрунтуються на індексі екологічної ефективності, оцінці кількості викидів із судна оксиду азоту та сірки. Використання цих інструментів дозволяє портам стимулювати судновласників без додаткового оформлення документів.

Моніторинг впливу світових тенденцій у розвитку портової індустрії на діяльність портів України украї необхідний для формування вітчизняних стратегій розвитку. Морські порти України мають стратегічне значення у розвитку народногосподарського комплексу країни, забезпечення її експортних, імпортних і транзитних потреб. Модернізація морських портів України наразі є для держави одним із пріоритетних завдань. На думку українських фахівців у галузі транспортної логістики, вирішення завдань щодо інтеграції українського портового господарства до системи міжнародної торгівлі неможливе без ефективної взаємодії учасників ланцюгів постачання з митними та прикордонними органами з метою прискорення процедури оформлення вантажів та доведення рівня сервісу до загальносвітового [4].

Інформаційні джерела:

1. Згама А., Зятіна Д. Сучасні тенденції розвитку морегосподарського комплексу в Україні та світі. Фінансове право. 2021. №2. С. 158-163 URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2021/2/30.pdf>

2. Калініна Г.Г., Устинов В.Г. Конкурентний аналіз провідних контейнерних портів Азії. Економічний вісник Донбасу. 2020. № 1(59). С.57-62 URL: <http://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/170218/09-Kalinina.pdf?sequence=1>.

3. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. Відомості Верховної Ради України. 2013. № 7. Ст. 65.URL: <https://xn--80aagahqwiyibe8an.com/ukrajiny-zakony/zakon-ukrajini-pro-morski-porti-ukrajini.html>

4. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року: затв. розпорядженням 23.12.2020 р. № 1634-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#n11>

5. Работнев Владимир. Каким быть морфлоту Украины в 2030 году. Порты Украины. 2020. № 6 (198). С. 20-24. URL: <https://ports.ua/998493842/>.