

- Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/Foreign/DB14-miniobook-russian.pdf. – Название с титул. экрана.
3. Бережний Я. В. Щодо стимулювання розвитку підприємництва шляхом удосконалення механізму державних закупівель. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1287/>.
 4. Богиня Д. Комплексное исследование проблем малого предпринимательства / Д. Богиня // Економіка. Фінанси. Право: Щомісячний інформаційно-аналітичний журнал. – 01/2003. – № 1. – С.10-12.
 5. Бутенко А. І. Потенціал малого підприємництва в парадигмі сталого розвитку [Текст] : [монографія] / А. І. Бутенко, Є. В. Лазарева, Н. Л. Шлафман ; Нац. акад. наук України, Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. досліджень. – О. : Інтерпрінт, 2012. – 108 с.
 6. Дмитрієв І. А. Соціально-економічні аспекти підприємницької діяльності : [монографія] / І. А. Дмитрієв. – Х. : ВД «Інжек», 2007. – 200 с.
 7. Дрига С. Г. Мале підприємництво України: становлення, механізми управління та підтримки : [монографія] / С. Г. Дрига. – К. : ТОВ «ДКС центр», 2009. – 362 с.
 8. Кредісов, В. А. Умови та особливості відтворення підприємництва / В. А. Кредісов // Теорії мікро-макроекономіки : зб. наук. праць – К., 2004. – С. 162-169.
 9. Про стан та перспективи розвитку підприємництва в Україні: Національна доповідь / К. О. Ващенко, З. С. Варналій, В. Є. Воротін, В. М. Геєць, Е. М. Лібанова та ін. – К. : Держком-підприємництва, 2010. – 219 с.
 10. Statistical Classification of Economic Activities in the European Community (NACE) / Rev.1.1 (2002).
 11. Право™: Информационно-аналитический сайт [Электронный ресурс]. Режим доступу : <http://docs.pravo.ru/>.
 12. CargoNEWS: Информационно-аналитический транспортный портал [Электронный ресурс]. Режим доступу : <http://www.cargolt.by/ru>.

УДК 332.15+656.071.4 (477)

Мінаков В.М.

*кандидат економічних наук
Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень
Національної академії наук України*

ЕКОНОМІКО-ЕКОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

У статті визначено економіко-екологічні аспекти функціонування портової галузі України. Доведено, що в процесі здійснення портовим транспортним комплексом своєї діяльності, виникають загрози погіршення портового середовища. Встановлено, що вплив портів на навколишнє середовище може бути як прямий, через безпосередню діяльність у самій портовій зоні, та опосередкований, як результат переміщення суден або використання різних транспортних засобів в інтермодальному транспортному ланцюзі.

Ключові слова: портовий сектор, морський комплекс, вантажна база.

Мінаков В.М. ЭКОНОМИКО-ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ УКРАИНЫ

В статье определены экономико-экологические аспекты функционирования портовой отрасли Украины. Доказано, что в процессе осуществления портовым транспортным комплексом своей деятельности, возникают угрозы ухудшения портовой среды. Установлено, что влияние портов на окружающую среду может быть как прямой, через непосредственную деятельность в самой портовой зоне, и опосредованный, в итоге перемещения судов или использования различных транспортных средств в интермодальной транспортной цепи.

Ключевые слова: портовый сектор, морской комплекс, грузовая база.

Minakov V.M. ECONOMIC AND ENVIRONMENTAL ASPECTS OF THE FUNCTIONING OF PORT INDUSTRY IN UKRAINE

The article outlines the economic and environmental aspects of port industry in Ukraine. It is proved that in the process of activity of port transport complex, there are threats to deterioration of the port environment. It is established that the impact of ports on the environment can be either direct, through direct activity inside the port area, or indirect as a result of the movement of vehicles or application of different vehicles in the intermodal transport chain.

Keywords: port sector, marine complex, cargo base.

Постановка проблеми. У процесі здійснення портовим транспортним комплексом своєї діяльності, виникають загрози погіршення портового середовища. Вплив портів на навколишнє середовище може бути як прямий, через безпосередню діяльність у самій портовій зоні, та опосередкований, як результат переміщення суден або використання різних транспортних засобів в інтермодальному транспортному ланцюзі.

Огляд (аналіз) останніх досліджень і публікацій. Проблеми виробничо-господарської діяльності в портовому господарстві досліджувались зарубіжними та вітчизняними вченими, серед яких Б. Буркинський, В. Винников, С. Винников, С. Ільченко, І. Іртицева, М. Міусов, Н. Примачев, В. Прокоп'єв, Ю. Станков та інші.

Формулювання завдання дослідження. Метою нашого дослідження є визначення економіко-екологічних аспектів функціонування портової галузі України.

Виклад основного матеріалу. Суднопластво є одним з переважних видів вантажного транспортування. Майже 90% обсягів (у тонно-км) світових перевезень припадає на нього. Крім того, суднопластво в деяких країнах є важливим внутрішнім перевізником вантажів і пасажирів. Комерційне суднопластво можливо поділити на чотири категорії:

- глибоководне міжнародне суднопластво, зазвичай між континентами;
- прибережні або фідерні перевезення (маршрути у прилеглих моря або вздовж берегів);
- паромні перевезення;
- круїзне суднопластво.

В ідеальних умовах морський транспорт ефективний і найбільш чистий вид транспорту. Проте, незважаючи на цей факт, велика частка глобального флоту комерційних суден дуже далека від енергоефективності. Згоряння в морі й у порту близько

300 млн тонн важкого бункерного палива щорічно являє суттєве джерело емісії діоксиду сірки та викидів зависей.

Крім того, низько або середньошвидкісні дизельні двигуни, які використовуються в судноплаванні, виробляють великі кількості оксиду озону, що є провідниками озону.

Ще до недавнього часу (до початку світової кризи) щорічне зростання частки морського транспорту в загальному обсязі вантажоперевезень становило 3–4%, та його обсяги мали подвоїтися протягом 25 років. Незважаючи на стримуючі обставини, глобалізація та нестримне економічне зростання частини світу є провідними чинниками збільшення частки судноплавання. Така нестримність зростання попиту на торгівлю є причиною розширення наявних і розвитку нових портових комплексів.

Порти становлять важливу частину глобальної судноплавної інфраструктури, забезпечуючи свої термінали для здійснення інтермодальних поставок у певному торговельному ланцюгу. Вантажі потрапляють і далі розподіляються завдяки використанню інших видів транспортування – автомобілів, вагонів, внутрішнього водного транспорту тощо.

Частка впливу судноплавання на навколишнє середовище має місце й у безпосередній близькості до порту. Наприклад, шум від працюючих двигунів суден або приладів, які використовуються для завантаження-розвантаження суден, викиди SO_2 та NO_x судовими двигунами, пил від обробки навалювальних вантажів, таких як зерно, пісок, вугілля. Автомобільний і залізничний транспортний потік являє ще одне джерело додаткових проблем із навколишнім середовищем.

Деякі порти вкладають кошти у напрямі усунення сміття або стічних вод в акваторії, пропонуючи приймаючі приладдя для різних видів сміття й захоплюючи судовласників використовувати їх. Інші порти мають диференційовані платежі для того, щоб заохотити судовласників використовувати новітні технології та види палива.

Тобто, порти мають змогу впливати на ті процеси, які відбуваються із навколишнім середовищем та його впливом на здоров'я людини. Але портова влада може діяти лише у межах законодавчого поля, тобто є багато питань із забрудненням навколишнього середовища, що лежать поза межами компетенції портової влади.

Порти всього світу стикаються із цією проблемою, підтримуючи міжнародне судноплавання. При цьому ступінь навантаження на навколишнє середовище зростає пропорційно зростанню обсягів портового вантажопотоку. У деяких випадках портова влада шукає можливості стати «зеленим портом», як це має місце в порту Сіетл.

Засмічення вод і повітря, шумове навантаження – основні складові джерела знищення природного навколишнього середовища портів.

Забруднення вод – цілком звичайна практика, коли робиться забір води або її випуск для стабілізації судна. Щорічно судна переміщують від 3 до 5 млрд тонн баластних вод, створюючи умови для переміщення великої кількості чужорідної флори та фауни по всьому світу. Оскільки через ці процеси створюється загроза засмічення, зараження, розповсюдження небажаних організмів, Міжнародна морська організація (далі – ІМО) у 2004 році запровадила Міжнародну Конвенцію щодо контролю та управління судовими баластними водами. Відповідно до цієї Конвенції, судна, які заходять у країни, що

ратифікували цю Конвенцію, мають виконати заміну баластних вод не менше ніж за 200 миль від порту призначення (або прибережної зони) та на глибині не менше ніж 200 м, для суден, які не мають технічної можливості зробити таку заміну, дозволяється відстань у 50 миль, але на глибині також 200 м. У лютому 2007 р. Парламент Норвегії уповноважив уряд імплементувати правила Конвенції ІМО, хоча сама Конвенція не була ратифікована.

ІМО запропонувала цей підхід як ефективний та нетривалий спосіб усунення хвороботворних організмів із прибережних вод. За розрахунками процедура заміни баластних вод на певній відстані займає близько 48 годин і коштує великому судну 25 000 дол. США. У довгостроковому періоді планується використання іновативних інструментів знищення цих організмів без необхідності повного заміщення баластних вод на внутрішні природні води відповідного порту. У США цей підхід діє ще із 1 січня 2000 р., коли заходження всіх суден у порти Лос-Анджелеса, Лонг Біч та Окленда потребує від екіпажу заміни баластних вод на прилеглі океанські. Більше того, кожне судно має сплатити 600 дол. США на проведення досліджень щодо розробки новітніх превентивних методів захисту внутрішніх вод від проникнення чужорідних морських організмів у каліфорнійські води.

Днопоглиблення складається з двох процесів – механічного й гідравлічного. Найбільші у світі днопоглиблюючі судна здатні переміщувати сотні тисяч кубічних метрів (залежно від рельєфу дна) матеріалу кожен тиждень. Ця процедура дає змогу, з одного боку, сприяти морській навігації та покращити можливість морської міжнародної торгівлі, збільшуючи глибини підхідних каналів та акваторій портів. З іншого боку, надавати будівельний матеріал для будівництва нових терміналів, причалів, збільшення портових територій. Але існує й зворотній бік цих переваг, це замунення прибережних вод, скорочення проникнення світла у морські глибини, порушення життя водних біоєкоценозів, підняття на поверхню великої кількості осадових шкідливих речовин. Особливо це стосується прилеглих великих міст, де у складі вод знайдено важкі метали, органічні суміші, поліароматичні гідрокарбонати, нафтові гідрокарбони тощо.

Утилізація сміття – цей напрямок стосується побутових стічних вод, кухонного сміття, каналізаційних вод. У 2002 р. ЄС прийняв Директиву 2000/59 та перед усіма країнами-членами співтовариства було поставлене завдання щодо встановлення приймальних споруд для судового сміття й запропоновані схеми з його обробки в усіх портах цих країн. Цією Директивою було встановлено таке: 1) портові приймачі судового сміття не уніфіковані; 2) портові платежі країн ЄС за утилізацію судових відходів значно завищені, що сприяє відтоку суден у порти, які не є членами ЄС, для дешевшої утилізації свого сміття; 3) у портах відсутні будь-які інструкції або норми використання споруд для утилізації відходів, хоча останні зобов'язані їх мати. У портах Великобританії обов'язково стягуються портові збори за використання засобів знищення сміття, незалежно від того, використовують їх судові екіпажі чи ні.

В Італії усі 25 провідних портів ратифікували Директиву ЄС. Порти в Іспанії також використовують стимули для впровадження схем утилізації сміття суднами й підтримки території та акваторії в екологічно безпечній стані. У листопаді 2005 р. був підписаний Біль Каліфорнії «Чисте узбережжя» щодо

суднового забруднення, та 1 січня 2006 р. він набрав чинності. Цей Акт забороняє океанським суднам (300 валових тон і більше) таке: 1) спалювати відходи на борту судна в зоні 3 миль від узбережжя Каліфорнії; 2) випускати безпечне сміття, побутові стічні води, олійні трюмні води та інше сміття в каліфорнійські прибережні води. Усі ці дії у разі порушення Акта підпадають під суворе покарання та стягування чималих штрафних санкцій портовою і місцевою владою.

Відомо, що швидкість судна впливає на кількість шкідливих викидів, насамперед оксиду азоту. Порт Лонг Біч у Каліфорнії запровадив добровільну програму, яка включає скорочення портових платежів у разі зниження судном швидкості до 12 вузлів у межах 20-мильної від порту зони. Зниження витрат за причальний збір у порту для суднових ліній, які прийняли ці умови, на сьогодні сягнув більш ніж 1 млн дол. США. До 90% усіх суден, що заходять у цей порт, погоджуються прийняти ці домовленості.

У доповненні до суден, портові транспортні засоби достатньо істотно впливають на загальну кількість викидів. Вантажопідійомники, обладнання щодо обробки вантажів, залізничні локомотиви становлять 40%, 23% та 4% оксиду азоту, відповідно, порівняно із 32% від викидів океанічними суднами. Порт Готенбург, Швеція, здійснив оцінювання та дійшов висновку, що 70% портових шкідливих викидів ді-оксиду вуглецю припадає на їх вантажне обладнання. Вони прийняли програму «Working Eco Driving» з метою скорочення споживання пального на 30% і, як наслідок, скорочення обсягів цих викидів. International Terminal у Гонконзі (НІТ) був першим оператором, який використовує електричні портальні крани (RTG). До 2010 р. 70% цих кранів стали працювати на електричній тязі, останні 30% були перетворені в гібридні модифікації.

Слід перелічити ще деякі потенційно можливі джерела забруднення портових і прилеглих до порту зон:

- технологічне використання фарб проти обростання;
- розливи нафти;
- забруднення повітря суднами, транспортними засобами порту;
- шумове забруднення;

Тобто, вплив портів на навколишнє середовище може бути як прямий, через безпосередню діяльність у самій портовій зоні, та опосередкований, як результат переміщення суден або використання різних транспортних засобів в інтермодальному транспортному ланцюзі. Згрупуємо ці фактори у три блоки:

- проблеми, пов'язані безпосередньо із портовою діяльністю;
- проблеми, пов'язані із суднами, які заходять у порт;
- викиди інтермодального транспорту, який є ланкою у транспортному ланцюзі постачань на внутрішній території країни.

У таблиці 1 наведені такі дані:

Таблиця 1

Найбільш серйозні проблеми із навколишнім середовищем і місце їх виникнення

Проблема	У портовій зоні	В акваторії	На прилеглих територіях
Емісія NO _x	x	X	X
Емісія SO _x	x	X	(x)
Емісія зависів	X	x	X

Використання енергії та емісія CO ₂	x	X	X
Емісія інших парникових газів	(x)	X	(x)
Шумове забруднення	X	-	x
Забруднення баластними водами	X	X	-
Розливи нафти	x	X	-
Утилізація пульпи, шламу та іншого олійного забруднення	X	-	-
Утилізація каналізаційних вод	X	x	-
Утилізація харчових відходів	X	-	-
Усунення снігу й дощових вод	x	-	-
Пилове попередження	x	-	-
Обробка небезпечних вантажів	x	x	x
Використання фарб проти обростання	X	x	-
Днопоглиблення та забруднення земель	X	-	-
Землекористування й охорона ресурсів	X	-	(x)

Позначення: X – великий вплив; x – середній вплив; (x) – мінімальний вплив.

У дослідженні [9] наведено дані аналізу сайтів 800 портів і 120 судноплавних ліній Північної Америки, Європи та Азії, де вказані п'ять основних проблем з навколишнім середовищем, які, на думку респондентів, є найбільш для них значущими: якість вод – 25%; утилізація відходів – 21%; якість повітря – 19%; охорона життєвого середовища – 19%; шум – 15%.

У той час, як добре функціонуючий порт може відігравати суттєву роль в економічному розвитку оточуючих регіонів, прилеглих задіяних територій, дані демонструють той факт, що портова діяльність має значний негативний вплив на навколишнє середовище. Та, незважаючи на перелік проблем, портова влада має також великий арсенал інструментів боротьби з негативним впливом та його наслідками. Також слід мати на увазі той факт, що національні або регіональні обставини для різних портів дуже різняться, тому оптимальний набір інструментів боротьби з екологічними проблемами, скоріш за все, теж значно різняться. Ці інструменти портової влади мають обмежувати негативний вплив:

- від активності суден поблизу портових зон, лімітуючи використання сірки в судновому паливі, висуваючи вимоги щодо утилізації баластних вод;
- відносно обробки вантажів у порту, установлюючи стандарти щодо перевантажувального обладнання, дозволеного рівня шумів;
- відносно транспортування вантажів внутрішніми територіями, кількості шкідливих викидів від роботи двигунів транспортних засобів, інвестування у будівництво нових доріг і залізничної інфраструктури.

Типи застосовуваних інструментів дуже різні, включаючи «м'які» інструменти, такі як надання інформаційних послуг; інвестування в нову дорожню й портову інфраструктуру; заборона певних видів діяльності, наприклад, використання фарби проти обростання, яка містить біоцидні компоненти; запровадження певних стандартів, наприклад, кількісний уміст сірки в паливі; вимоги до застосування певних технологій, наприклад, наявність по-

двійного корпусу в танкерів; суворі норми обсягів емісії шкідливих речовин, наприклад, відносно вантажоброблювального обладнання, суден, супутників видів транспортних засобів тощо; певний перелік економічних ініціатив, наприклад, диференціація платежів та зборів, штрафні санкції в разі завдання шкоди тощо.

У той час, коли ці інструменти мають контролюючу й наказову природу, використовуються й деякі інші, наприклад, економічні інструменти. У більшості випадків вони можуть надавати більше можливостей для зацікавлених сторін шляхом дешевших і прийнятних варіантів, ніж у разі використання лише регуляторних інструментів. Але слід також зауважити, що всі економічні інструменти за своєю природою є лише відносно розпорядчими – обіцянки зниження ставок портових платежів або податків, якщо друга сторона цих домовленостей стане використовувати паливо із низьким вмістом сірки, добровільно виконуючи вимоги щодо обмеження швидкості, наявності подвійного корпусу тощо.

Стосовно морських портових комплексів слід зазначити, що саме вони мають відіграти основну роль у прийнятті на себе функцій еколого-орієнтованих центрів розвитку всього транспортного потенціалу країни, оскільки концентрують у собі переважну частину негативного впливу всіх видів транспорту, будучи центром їх зосередження, обробки й подальшого розподілу. При цьому морські порти є одним із найбільших джерел як повітряного, так і водного забруднення. Велика кількість суден, більшість з яких працюють на застарілих дизельних двигунах, залізничних локомотивів, буксирів, дизельних кранів. Ситуація погіршується наявністю великої кількості населення у прилеглих територіях, оскільки історично морські порти в Україні розташовані у містах, у безпосередній близькості до людського помешкання. Більше того, незважаючи на кризові процеси, глобальна торгівля зростає, що зумовлює накопичення ще більшої кількості транспортних засобів у центрах торговельної концентрації – морських портах. Функціонування морських портів як логістичних центрів, де стикаються найбільш забруднювачі, автомобільний і залізничний види транспорту, не покращують ситуацію.

Слід зосередитися на тому факті, що ступінь забруднення територій порту та прилеглої житлової масиви може суттєво відрізнитися. Ця ступінь напряму залежить від виду оброблювальних вантажів або спеціалізації цих портів та їх терміналів. Тобто, якщо портові термінали переважно оброблюють контейнерні вантажі, це один ступінь забруднення і, відповідно, одні заходи мають бути запроваджені. Ситуація інша, якщо в порту перевантажуються навалні вантажі, чи то руда, зерно, щебінь, пісок, небезпечні вантажі, наприклад, хімічні тощо. У цьому разі потрібні суворіші заходи й контроль за їх виконанням.

За останні роки в Україні проголошено запровадження екологічних заходів, але лише в декларативній формі. Це стосується: затвердження «Державної екологічної політики» [6], де щодо морських портів є ініціатива зі створення економічних умов використання та розвитку іновативних видів транспорту, більш енергоефективних і менш ресурсомістких; затвердження загальної Транспортної політики України [2; 3; 5; 7; 8], де у як основні напрями реалізації встановлено підвищення екологічності й енергоефективності транспортних засобів шляхом:

- застосування міжнародних екологічних норм

для транспортних засобів і моторних палив;

- забезпечення використання енергоефективних, екологічно безпечних та альтернативних видів рідкого й газового палива;

- оптимізації строку експлуатації, технічного обслуговування й ремонту транспортних засобів;

- удосконалення системи оподаткування залежно від екологічності та енергоефективності транспортних засобів;

- зменшення впливу шуму й вібрації на навколишнє природне середовище;

- використання енергоефективних видів транспорту – електричного, залізничного, річкового;

- запровадження механізму стимулювання споживання альтернативних видів рідкого та газового моторного палива;

- використання вітрогенераторів і сонячних фотоелементів на об'єктах автономного енергопостачання, замість дизельних генераторів;

- створення й упровадження установок для виготовлення альтернативних видів палива, переробки нафтовмісної вторинної сировини для подальшого використання в котлоагрегатах тощо.

У Законі «Про морські порти» [4] питанню екологічної безпеки приділено вкрай мало уваги. Усі вимоги можливо звести «в забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища».

На жаль, це лише рамкові умови. Для того, щоб мати змогу впоратися з таким серйозним завданням, урахувавши той факт, що всі провідні країни світу застосовують дуже суворі заходи щодо своєї екологічної безпеки та щоб не стати купою сміття, приймаючи застарілі судна, брудні й небезпечні викиди від палива їх двигунів та обладнання тощо, потрібно централізоване впровадження цих ініціатив. Крім того, ці ініціативи доцільно було б доповнити певними заходами щодо захисту внутрішніх портових і територіальних зон країни від зовнішнього втручання агресивних забруднювачів навколишнього середовища, наприклад, так як це було зроблено у портах США, Європейських країн.

Тому слід визначити основні заходи щодо впровадження політики екологічного розвитку портової діяльності:

- імплементувати міжнародні Конвенції та угоди щодо захисту навколишнього середовища портових зон і прилеглих акваторій;

- удосконалити нормативно-правову базу щодо розповсюдження екологічних вимог, а саме: нових галузевих стандартів, визначення лімітів небезпечних відходів, розрахунків платежів і штрафних санкцій тощо;

- визначити відповідальні адміністративні структури та ступінь їх відповідальності за здійснення моніторингу й контролю ефективності надання послуг з приймання судових відходів, розробити систему заходів та уніфікувати її з метою організації й здійснення програм і планів утилізації цих відходів;

- розробити порядок цільового використання коштів, які було отримано від екологічного збору, з метою підвищення ефективності забезпечення екологічної безпеки на території та акваторії порту, можливості закупівлі новітніх засобів і технічного оновлення портових приймальних споруд;

- скорочувати відсоток фізично застарілих і таких транспортних засобів, що відпрацювали свій термін експлуатації;

- сприяти зниженню середнього віку транспортного парку;

- збільшувати частку портових і транспортних

засобів, які використовують екологічні енергоустановки й екологічні види палива;

– забезпечити на рівні передових країн відсоток енергетичної та екологічної ефективності;

– знижувати відсоток енергомістких установ і транспортних перевезень на рівні світових стандартів;

– сприяти зниженню викидів CO₂ до міжнародних стандартів;

– сприяти зниженню рівня шуму до міжнародних норм.

Для впровадження цих заходів на рівні державної Транспортної стратегії визначені механізми фінансування у вигляді власних коштів самих підприємств галузі транспорту, коштів державного й місцевого бюджетів. Враховуючи той факт, що за останні роки найбільш гострою є проблема недостатності державного фінансування у всіх напрямках господарської діяльності країни, формування стратегій розвитку морського портового комплексу, побудови внутрішньогосподарських механізмів їх економічних взаємин, потрібно обов'язково враховувати ці сучасні тенденції та, поміж іншим, включати розробку й упровадження механізмів економічного забезпечення розвитку екологізації портової діяльності, стимулювання підприємств усіх форм власності, які працюють на території порту та експлуатують її акваторію, щодо участі в розвитку й підтримці екологічних засобів, приймальних установок, новітнього обладнання тощо.

Висновки. Враховуючи суворі вимоги, які встановлюються міжнародними та національними організаціями до якості здійснення транспортним комплексом своєї діяльності, визначено основні загрози погіршення портового середовища через невиконання основних і додаткових видів портової діяльності. Встановлено, що вплив портів на навколишнє середовище може бути як прямий, через безпосередню діяльність у самій портовій зоні, та опосередкований, як результат переміщення суден або використання різних транспортних засобів в інтермодальному транспортному ланцюзі. Фактори впливу згрупова-

ні у три блоки: проблеми, пов'язані безпосередньо із портовою діяльністю; проблеми, пов'язані із суднами, що заходять у порт; викиди інтермодального транспорту, який є ланкою у транспортному ланцюзі постачань на внутрішні території країни.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Іртицева І.О. Стратегічні орієнтири розвитку логістичної інфраструктури в морегосподарському комплексі України / І.О. Іртицева, Т.В. Стройко // Збірник наукових праць НУК. – Миколаїв : НУК, 2014. – № 1(451). – С. 12–16.
2. Про затвердження Рекомендацій «Засади адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу»: станом на 18.02.2006 р. [Наказ МТтаЗУ № 153] / Міністерство транспорту та зв'язку України. – [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://lawua.info/bdata2/ukr2105/index.htm>.
3. Про координацію діяльності Мінтрансзв'язку у сфері адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: станом на 28.08.2008 р. [Наказ № 1066] / Міністерство транспорту та зв'язку України. – [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/>.
4. Про морські порти України: за станом на 17.05.2012 р. [Закон України № 4709] / Верховна Рада України. Офіційне видання. – К. : Відомості ВР, 2013. – № 7. – С. 407. – Ст. 65.
5. Про транспорт: станом на 10.11.1994 р. [Закон України № 232/94-ВР] / Верховна Рада України. Офіційне видання. – К. : Відомості ВР, 1994. – № 51. – Ст. 446.
6. Про охорону навколишнього природного середовища: станом на 25.06.1991 р. [Закон України № 1264-XII] / Верховна Рада України. Офіційне видання. – К. : Відомості ВР, 1991. – № 41. – Ст. 546.
7. Стратегія розвитку транспортної галузі України, підготовка до Євро 2012, інвестиційний потенціал / Міністерство транспорту та зв'язку України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/>.
8. Транспортна Стратегія України на період до 2020 року: станом на 20.10.10 р. [Розпорядження Кабінету Міністрів № 2174-р] / Кабінет Міністрів України. Офіційне видання. – К. : Урядовий кур'єр, 2010. – № 240.
9. Cook P., Uchida Y. Privatization and economic growth in developing Countries, *Journal of Development Studies*, 2003. – № 39(6). – С. 121–154.

УДК 656.615.003

Мінакова С.М.

кандидат економічних наук,

*доцент кафедри «Системний аналіз і логістика»
Одеського національного морського університету*

УМОВИ ФОРМУВАННЯ ЕФЕКТИВНИХ ГОСПОДАРСЬКИХ ВІДНОСИН У ПОРТОВОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ

У статті проаналізовано та систематизовано основні вирішальні фактори, які сприяють побудові ефективних господарських відносин у морському портовому комплексі України. Відокремлено та обґрунтовано провідні функції як окремого портового підприємства, так і усього національного портового комплексу з урахування компетенції різних відповідальних установ. Ґрунтуючись на отриманих результатах дослідження, у статті зроблені відповідні висновки.

Ключові слова: портовий комплекс, господарські відносини, транспортна система.

Мінакова С.М. УСЛОВИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ЭФФЕКТИВНЫХ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ В ПОРТОВОМ КОМПЛЕКСЕ УКРАИНЫ

В статье проанализированы и систематизированы основные решающие факторы, которые способствуют построению эффективных хозяйственных отношений в морском портовом комплексе Украины. Выделены и обоснованы ведущие функции как отдельного портового предприятия, так и всего национального портового комплекса с учетом компетенции различных ответственных учреждений. Основываясь на полученных результатах исследования, в статье сделаны соответствующие выводы.

Ключевые слова: портовый комплекс, хозяйственные отношения, транспортная система.