

до основних вимог функціонування політики комплексного використання потенціалів територій можна віднести взаємозалежність вхідних елементів: пропорційність використання потенціалів території та раціональне освоєння наявних та необхідних ресурсів [6].

Література

1. Шафиков М.Т. Научно-образовательный потенциал как социальный феномен: диссертация д-ра филос. наук: 09.00.11. – Уфа, 2006. - 322 с.
2. Большой энциклопедический словарь : [Электронный ресурс] – Режим доступа: <<http://vslovar.ru/slovo/bolshoi-j-entziklopedicheskij-slovar/potenzial>>
3. Большой энциклопедический словарь. – М.: Астрель, 2003. – 1247 с.
4. Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т.3/ Редкол.: С.В.Мочерний (відп. ред) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2002. – 952 с.
5. Subchynska H. The policy formation peculiarities of the complex use of the coastal area's potentials / H. Subchynska // Sp-ka z.o.o. «Nauka I studia». Ekonomiczne nauki.- Panstwowy zarząd. – Przemysł, 2013. – №4(72) – P.61-65.
6. Субчинська О.М. Управлінський аспект забезпечення комплексного використання потенціалів (ресурсів) приморської території: Матеріали Міжнародної українсько-японської конференції з питань науково-промислового співробітництва, (м. Одеса, ОНПУ, 24-25 жовтня 2013 р.) /О.М. Субчинська. – Одеса:ОНПУ, 2013. – Т. 2 – С. 101-105.
7. Тарлавский В.И. О потенциале региона как понятии /В.И. Тарлавский// перспективы науки и образования. – Воронеж, 2014. – №3(9). – С.33-35.
8. Reanovich E.A. Meaning of the concept of «POTENTIAL». Mezhdunarodnyi nauchno-issledovatel'skii zhurnal – international research journal, 2012, no.12. Available at: <http://research-journal.org/featured/smyslovye-znachenie-ponyatiya-potencial/> (accessed 15 June 2014)

НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТЕРМІНАЛІВ ОДЕСЬКОГО ТОРГІВЕЛЬНОГО ПОРТУ

*М.А. Заєц, к.е.н., доцент,
О.О. Сухіна, студентка,
Одеський національний політехнічний університет*

Тема цієї роботи являється актуальною у наш час бо вантажоперевезення морськими шляхами досить поширене і є одним з основних видів транспорту для перевезення на великі відстані але кожний рік одеський торговельний порт втрачає обороти прийняття вантажів.

Серед напрямків, що потребують дослідження, доцільно виділити шляхи покращення діяльності портів та тенденції контейнерних терміналів, що

суттєво впливає на розроблення стратегії і тактики за допомогою якої знову з'явиться зріст об'ємів перевезень вантажів морськими шляхами до України. Розробкою та вирішенням цих проблем все більше займаються вітчизняні вчені (Борис Александров, Овруцька Тетяна, Катерина Гребеник, Ковальова Юлія) [1-3]. В своїх роботах кожен із них підходить до розв'язання проблеми – підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності порту, з різних стратегічних сторін: з сторони управління портом та приватизації його, конкуренції, боротьби за транзит або розширення порту з сторони гідробіологів.

Одеський контейнерний термінал, приймає на перевантаження 20, 40 і 45 футові морські контейнери і рефрижераторні контейнерні установки, за 2012 рік термінали переробили понад 34 млн. тонн вантажів, за останні два роки цей показник впав до 23 млн. тонн у 2014 році [4].

Основною функцією морського порту є здійснення повного комплексу стивідорних послуг, пов'язаних з виконанням і безпосереднім контролем якості робіт з перевантаження суден різних типів і водотоннажності і укладання вантажів у трюмах і на палубі судна. Розвитку саме цього напрямку зараз приділяється основна увага. З метою збільшення пропускної здатності морського порту сьогодні розробляється величезна кількість інвестиційних проектів, що передбачають нарощування його виробничих потужностей: реконструкція та будівництво нових причалів, введення в експлуатацію сучасних термінальних комплексів і т.д.

Таким чином, при розробці питань підвищення продуктивності роботи порту акцент робиться на ресурсному підході, який передбачає пріоритетний розвиток саме перевантажувальної (стивідорної) його часті. Між тим комплекс портових послуг включає в себе не тільки власне виробничий процес, а й цілий спектр трансакційних-експедиторських та агентських-функцій, без яких немислима ефективна робота морського порту.

Світова тенденція зараз йде до зростання товарообігу так як дуже сильно подешевшала нафта, що дозволяє судам пересуватися за менші витрати.

Світовий банк регулярно публікує масштабний звіт Logistics Performance Index – рейтинг логістичної привабливості країн. У 2010-му Україна посідала в ньому 102-е місце, в 2012-му піднялася вже на 66-е, а в 2014-му дісталася до 61-го рядка. Проте реальні показники роботи транспорту говорять про менші результати. Шостий рік поспіль Україна втрачає обсяги транзиту.

Мета тези є розробка заходів, направлених на підвищення ефективності зовнішньоекономічної роботи терміналів одеського торгівельного порту.

З 2008 року спад використання нашої залізниці для подальшого транспортування склав 81%. Причина – в нераціональній політиці «Укрзалізниці», як тарифної, так і по управлінню своїм парком. Тенденція характерна для всього експедиторського бізнесу, стивідорних компаній і навіть авіаперевізників.

Кожній окремій стивідорних компаній і контейнерних терміналів складно підвищити зовнішньоекономічну діяльність за рахунок того що немає підтримки від держави, і самостійно створити імідж країни за рахунок окремих пунктів не вийде.

Багато в чому відмова від наших портів полягає в вартості суднозаходу і відрізняє від інших країн, але все це пов'язано з тим що інші країни отримують дотації за рахунок держави, а в нашій країні даний збір дає кошти на існування всім контейнерним терміналам країни.

Методи для підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності стивідорної компанії можна описати тільки при умові підтримки держави.

1. Збільшення каналів заходу суден та акваторії. Високо габаритні судів не можуть потрапити в порт через дрібного дна гавані

2. Інші країни знову почнуть пускати вантаж транзитом через Україну за умови зниження вартості заходу судна та реорганізації діяльності всієї «Укразалізниці».

3. Від компанії потрібно закупівля нових великовагових кранів для збільшення швидкості навантаження при великому обсязі суден на рейді.

Якщо врахувати всі ці нюанси, то вантажообіг Одеського порту збільшиться в рази незважаючи на теперішній статус країни у Світі.

Література

1. Олександров Б. Порти України / Б.Олександров // Екологія. – 2010. – № 01 (93). – С.5-7.
2. Гребеник К. Форбс-порти, аналітика / К.Гребеник // Аналітика. – 2015. – № 2. – С. 10-13.
3. Овруцька Т. Про морські кластери, конкуренцію і спеціалізацію портів / Т.Овруцька // Одеська філія АМПУ. – 2013. – № 6. – С. 3-9.
4. Холоденко А. М. Модель транспортування у портовому менеджменті / А.М.Холоденко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – Вип. 9. – Одеса: ОДМУ, 2011. – С. 43–56.