

фондовых бирж. На основе проведенного анализа разработан комплекс мероприятий по повышению уровня развития биржевой системы Украины.

Ключевые слова: фондовая биржа, этапы развития биржевой торговли, динамика развития.

Kalynets K. S. Peculiarities and Dynamics of Stock Exchange Development in Ukraine.

The necessity of stock exchange development as an integral element of financial market has been considered. Main stages of stock exchange development in Ukraine have been determined. Stock exchanges on every stage of the development of stock exchange system have been analyzed. Major legislative acts which regulate stock exchange activity in Ukraine have been studied. According to the analysis of the stages of stock exchange system development in Ukraine the problems have been determined and effective results of each of them have been given. Weak points of the present time stock exchange system have been elucidated. On the basis of the analysis the complex of measures concerning the increase of the level of the development of stock exchange system of Ukraine has been elaborated.

Key words: stock exchange, stages of stock market development, dynamics of development.

Надійшло 04.07.2008 р.

УДК 338.47(477)

В. М. Мірошко

Аналіз та напрями розвитку морських портів України

Досліджуються концептуальні і практичні основи формування стратегічних планів економічного розвитку морських портів України в умовах інтеграції до світової транспортної системи. Здійснено аналіз діяльності морських портів. На основі проведеного аналізу обґрунтовано основні стратегічні напрями розвитку.

Ключові слова: стратегія, аналіз, морські порти.

Транспорт є однією з найважливіших галузей економіки України, що забезпечує функціонування всього народногосподарського механізму [1]. Транспортні операції є невід'ємною і часто визначальною частиною зовнішньоекономічних операцій. Причому основна маса зовнішньоторговельних перевезень припадає на морський транспорт.

Морський транспорт України перебуває сьогодні в кризовій ситуації: судноплавні компанії втратили свої позиції на міжнародних та внутрішніх лініях, судна значно зношені і не відповідають сучасним вимогам. Головну причину занепаду морського транспорту України слід шукати у відсутності стратегії розвитку та відповідної антикризової політики.

На фоні занепаду флоту перспективи розвитку морських торговельних портів України є досить оптимістичними. Тому основну увагу слід приділити проблемі формування ефективної стратегії розвитку морських портів України.

Сьогодні порти стають не тільки пунктами перевантаження товарів з морсько-го на інші види транспорту та у зворотному напрямку, а й стратегічними центрами

© В. М. Мірошко, 2008.

в організації зовнішньої торгівлі, однією з основних ланок у інтегрованому транспортному ланцюжку і центрами економічного розвитку певних регіонів [2].

У сучасних умовах розвитку світової економіки торговельні порти виконують роль з'єднуючої ланки в русі товарів і одночасно є промисловими та комерційними центрами розподілу вантажів та інформаційного забезпечення в системі виробництва та розподілу товарів. Порти здійснюють функції обслуговування зовнішньої торгівлі, забезпечення розвитку територій, виконують соціальну роль, адміністративні функції (нагляд і контроль) та комерційні функції (роботи та послуги).

Оскільки відродження морського транспортного флоту є складним завданням, що потребує значних обсягів фінансування, сьогодні ставку слід робити на розвиток портів.

Проблемам розвитку портів України приділяють значну увагу науковці та практики [2–6]. В їх роботах досить ґрунтовно розглядаються законодавча база, теоретичні і практичні проблеми вибору стратегічного курсу розвитку портів. Однак проблему не можна вважати повністю вирішеною. В питаннях формування стратегії розвитку портів залишається достатньо дискусійних аспектів, що стосуються насамперед передумов, чинників і ресурсів розвитку портів, підходів до управління галуззю, форм залучення інвестицій тощо.

Метою статті є економічна оцінка стану та обґрунтування концептуальних основ стратегії розвитку морських портів України.

Морський порт сьогодні слід розглядати як складну транспортно-виробничу систему. У нормативних документах морський порт визначається як державне транспортне підприємство, яке призначене для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території та акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на судах, які належать порту [7]. У проекті закону «Про морські порти», прийнятому Верховною Радою у 2007 р., порт визначено як транспортний комплекс, призначений і обладнаний для обслуговування суден і пасажирів на морському транспорті [6].

Україна має потужний портовий потенціал. Систему морських торговельних портів утворюють 20 виробничих одиниць, розташованих вздовж узбереж Чорного і Азовського морів у трьох географічних регіонах: Придунайському (Ренійський, Ізмаїльський, Усть-Дунайський), Чорноморському (Белгород-Дністровський, Іллічівський, Одеський, Южний, Миколаївський, Дніпро-Бузький, Октябрський, Херсонський, Скадовський, Євпаторійський, Севастопольський, Ялтинський, Феодосійський) і Азовському (Керченський, Бердянський, Маріупольський, Генічеський). Двадцять основних морських торговельних портів України є державними підприємствами. Окрім того, функціонують 11 портових пунктів та значна кількість портів, пристаней, терміналів, що належать підприємствам.

У морських торговельних портах експлуатуються 24 спеціалізовані перевантажувальні комплекси, 207 вантажних причалів загальною довжиною 36 км, понад 3 тис. одиниць перевантажувального устаткування (у т. ч. 580 порталних кранів), які є основою існуючих технологій вантажних робіт. Порти мають понад 300 тис. м² критих складів і понад 2,3 млн. м² відкритих складських площ [8].

Порти забезпечують вантажні операції із сухими й наливними вантажами, а також обслуговування пасажирів у внутрішньому й закордонному сполученнях; виконання допоміжних операцій.

Доходи від реалізації портової продукції та послуг становлять понад 3 млрд. грн. на рік, а середній рівень рентабельності – близько 50 % [2; 5]. Державні порти є значними джерелами надходжень платежів до бюджету. За роки незалежності морськими портами України перераховано в бюджет понад

7 млрд. грн. Сплата тільки податку на прибуток морськими портами оцінюється в розмірі близько 6% від загальної суми надходжень у державний бюджет [3].

Потужність морських торговельних портів України розраховувалась виходячи з потреб СРСР. У 1990 р. ними було перероблено 121,4 млн. т вантажів [8]. Внаслідок розпаду Союзу, розриву економічних і господарських зв'язків, економічної кризи у країнах СНД відбулося різке скорочення вантажообігу в портах України. Найбільший спад спостерігався у 1996 р., коли було перероблено лише 51 млн. т.

У теперішній час економічний стан більшості крупних портів стабілізувався, почав оновлюватися виробничий потенціал, зростають обсяги вантажопереробки, збільшується асортимент та поліпшилася якість послуг. Постійно зростає обсяг інвестицій у морські порти, особливо в Одеській області.

Загальний об'єм вантажопереробки портів і терміналів України постійно підвищується. У 2004 р. він становив 144,1 млн. т, у 2005 р. – 152,1 млн. т, тобто на 5,6 % більше, а у 2006 р. – 157,96 млн. т, що на 3,9 % більше, ніж у 2005 р. Причому частка державних морських торговельних портів у загальному вантажообігу знижується. У 2003 р. вона становила 81 %, у 2004 р. – 77 %, у 2005 р. – 72 %, у 2006 р. – 71,3 %. Це насамперед пов'язано із розвитком діяльності портів і терміналів, що не підпорядковані Мінтрансу [9].

В умовах незалежності України і формування ринкових відносин основним завданням керівництва портів стало залучення до співпраці вантажо- і судовласників. Зростання економіки України сприяло росту вантажообігу морських портів, і сьогодні він наблизився до рівня 1990 р. (табл. 1).

Одеська область

Аналіз обсягів вантажообігу в морських портах України за період 2000–2006 рр.

Індекси	2000 р.	2004 р.	2005 р.	2006 р.
А – Аі³ ноді ануєєє	761,9	1084,2	1041,9	1125,5
Аадауі нуєєє	2232	2403,2	2111,2	2162,2
^а аі аоді д'є нуєєє	875,5	1277,6	1830,1	1911,6
^² çі а,çу нуєєє	3636,7	6644,8	6653,3	6829,8
^² çç³³³ ануєєє	12635,3	14882,7	14968,6	14841,7
Êаа³ аі нуєєє	1183,1	2636,2	4417,5	4536,1
Ì аа³ оі і еу нуєєє	10182,4	14771,3	14774,4	15829,0
Ì è èі еа,ç нуєєє	3491,4	5003,4	5556,4	6380,8
Î аа нуєєє	25899,2	30549,6	26846,5	28009,6
Î è оу а ду нуєєє	949,2	841,4	1555,9	1462,4
Ëаі³ е нуєєє	1121,6	2241,7	2956,1	2574,7
Ñааа ноді і і еу нуєєє	295,3	374,5	309,5	351,1
Ñеааі а нуєєє	290,3	161,8	324,0	525,7
Ó ноді – Аоі а е нуєєє	313,9	1027,2	634,8	260,4
Ôаі аі³ н³ е нуєєє	4673,9	5334,7	1360,5	1897,8
Õаа н³ і нуєєє	2390,3	2702,5	2716,2	2848,7
Р аі èè	13045,9	18868,2	20698,6	20764,3
В è оді нуєєє	115,1	271,4	281,5	232,1
Ануі аі	84093	111436,7	109037,0	112543,5

Загальний вантажообіг морських портів України у 2000-2006 рр. збільшився на 28,5 млн. т (33,9 %), що в основному відбулося за рахунок розвитку експорту сипучих вантажів (вугілля, коксу, руди, хлібних, мінеральних добрив).

За розглянутий період більшість портів (15 одиниць) збільшили вантажообіг: Євпаторійський – у 2,2 разу, Керченський – в 3,8, Ренійський – в 2,3, Южний – у 1,6, Ялтинський – у 2 рази, Ізмаїльський – у 1,9 разу, Миколаївський – в 1,8, Скадовський – у 1,8 разу тощо. За цей період найбільш суттєве зниження обсягу вантажопереробки відбулося у Феодосійському порту – на 59 %, значно скоротився обсяг переробки вантажів в Усть-Дунайському порту. Стабільний рівень вантажообігу спостерігався у Бердянському, Іллічівському, Одеському, Севастопольському, Херсонському портах.

Найбільш значними серед морських торговельних портів є Одеський, Іллічівський та Южний порти, на частку яких припадає 56,5 % вантажообігу морських торговельних портів України. Високу частку також мають Ізмаїльський (6,1 %), Миколаївський (5,7 %), Керченський (4 %), Херсонський (2,5 %) та Ренійський (2,3 %) морські порти. У 2006 р. досягнуто рекордних показників вантажообігу в Южному, Маріупольському та Керченському морських торговельних портах.

Номенклатура вантажів, що проходять через державні морські торговельні порти України, охоплює майже всі вантажі ринку світової торгівлі. Основну частку вантажопотоку (90,3 %) становлять чорні метали, вугілля, руда, хімічні і мінеральні добрива, хлібні і зернові, нафта, будівельні матеріали, нафтопродукти, контейнери.

У переробці наливних вантажів безперечно лідирує Одеський морський торговельний порт (62 %). Високі обсяги перевалки спостерігаються в Іллічівському (7 %) та Южному (22 %) портах. У переробці сипучих вантажів провідну позицію посідає порт Южний (24 %), високі обсяги перевалки мають Ізмаїльський (9 %), Іллічівський (10 %), Керченський (7 %), Маріупольський (14 %), Миколаївський (9 %), Одеський (8 %) порти. За обсягами перевантаження тарно-штучних вантажів перше місце також належить Одеському порту (30 %). Високі результати показують Маріупольський (22 %) та Іллічівський (21 %) порти.

Основу загального вантажообігу у 2006 р. становлять експортні (49,58 %) й транзитні (38,61 %) вантажопотоки. Обсяги експортних вантажів загалом зменшилися на 3,6 %. У структурі експорту провідне місце займають метали, зернові, нафта і нафтопродукти, хімічні вантажі і мінеральні добрива, руда, будівельні матеріали. Значно збільшився експорт олії (на 108,9 %), руди (на 6,8 %), чорних металів (на 7,2 %), продовольчих товарів (на 34,1 %).

У транзитних вантажопотоках переважають нафта і нафтопродукти, вугілля, хімічні вантажі, метали, руда. Обсяг транзитних вантажів збільшився на 11,7 % за рахунок збільшення перевантаження нафти (на 13,3 %), нафтопродуктів (на 8,6 %), олії (на 24,5 %), наливних хімічних вантажів (на 24,9 %), вугілля (на 13,3 %), руди (на 41,4 %), будівельних матеріалів (у 5,9 разу), автотехніки (на 90,5 %), чорних металів (на 46,7 %), хімічних тарних (на 26,4 %), промтоварів (на 78,2 %), продтоварів (на 42 %) [10].

Перспективним напрямком діяльності портів є переробка контейнерів. Найбільшу кількість контейнерів переробляють в Одеському (60,5 %), Іллічівському (37,1 %) та Маріупольському (2,3 %) морських торговельних портах. Ріст переробки контейнерів за період 2000-2006 рр. становив 3,5 разу.

Важливішим стратегічним завданням, що сьогодні постає перед портами України, є подальше збільшення вантажообігу за рахунок залучення транзитних

вантажів з Росії, Білорусі та Казахстану, що можливо лише за умови розвитку матеріально-технічної бази.

За результатами діяльності портів в останні роки можна визначити наступні недоліки і помилки державного управління галуззю:

- нестабільність у системі управління морською галузі, що пов'язана із частою зміною керівництва галузі та портів;
- низькі тарифи на вантажно-розвантажувальні роботи в портах; системні недоліки в управлінні, відсутність концепції, стратегії та обґрунтованої політики розвитку галузі;
- відсутність дієвої державної підтримки підприємств галузі;
- нестійкість лінійної вертикалі управління галуззю;
- спроби приватизації морських торговельних портів [11].

Стрімкий розвиток портового господарства в умовах жорсткої конкуренції можливий лише в разі тісної співпраці портів із державою і залучення інвестицій у розвиток портів для досягнення максимальної ефективності. Отже, основні напрями розвитку вантажних портів мають відповідати перспективам збільшення вантажопотоків, виходити з економічних інтересів держави, портів та регіонів, у яких вони розташовані.

Таким чином, стратегія розвитку морських портів має бути спрямована насамперед на вирішення наступних задач:

- оптимізацію принципів і структури управління галуззю;
- створення сучасної вантажної бази портів та портової інфраструктури;
- розвиток інвестиційно-інноваційної діяльності;
- залучення фінансових ресурсів;
- удосконалення тарифної політики;
- удосконалення системи митного контролю;
- підвищення ефективності функціонування портів;
- підвищення ролі соціальної складової у діяльності портів

На підставі проведеного аналізу основних напрямків розвитку морських торговельних портів, що передбачені у програмних документах, нами узагальнено такі основні стратегічні напрями розвитку:

- будівництво споруд нових терміналів для освоєння переробки нових видів вантажів або розширення потужностей;
- розширення та / або поглиблення підхідних каналів для прийому суден більшої осадки;
- будівництво і реконструкція причалів, подовження причальних ліній з метою прийняття більшої кількості суден;
- оновлення вантажно-розвантажувального обладнання, збільшення його кількості, розвиток портової інфраструктури (під'їзних шляхів, засобів механізації), оновлення портового флоту;
- будівництво і реконструкція складських приміщень, розширення площ;
- організація і розвиток контейнерних і поромних перевезень сполученням з іноземними портами Чорноморського узбережжя;
- розвиток виробничої та комерційної діяльності порту (в т. ч. побічних видів діяльності);
- заходи організаційного характеру щодо залучення вантажопотоків (створення логістичних центрів) і пошуку стратегічних інвесторів;
- будівництво об'єктів соціальної сфери.

Сьогодні можна виділити два основні підходи до стратегії розвитку портового господарства України. Перший підхід, ми назвемо його протекціоністським, передбачає розвиток портового господарства як єдиної системи. Це означає підпорядкованість діяльності портів єдиному координаційному органу за єдиним планом розвитку, централізовано керований розподіл вантажопотоків, усунення конкуренції, єдину систему тарифів, об'єднання фінансових ресурсів для вирішення важливіших проблем розвитку системи [2, 4].

Другий підхід, який можна умовно назвати ринковим, передбачає ринкову лібералізацію діяльності портів, залучення приватних підприємців, і навіть роздержавлення власності і створення недержавних портів [2].

Обидва означені підходи є надто радикальними, однак, на нашу думку, протекціоністський підхід є більш життєздатним. Лібералізація діяльності портів в умовах економіки України викликає низку серйозних проблем: забезпечення економічної безпеки країни, збереження спеціалізації і робочих місць, збереження прийняттого рівня тарифів, соціальний захист працівників.

На нашу думку, стратегія розвитку вантажних портів має будуватися на основі оптимального поєднання централізації і децентралізації управління. Тобто ефективне управління портом, як економічною системою, має передбачати централізовано визначені завдання розвитку та пошук і використання внутрішніх резервів для забезпечення саморозвитку.

Наші дослідження дозволили переконатися, що в умовах нестабільного ринку і занепаду економіки необхідна консолідація зусиль підприємств транспорту та інфраструктури, що забезпечує централізація управління, а не створення конкурентного середовища. Стимулювання конкуренції може мати наслідком занепад деяких портів, особливо невеликих, оскільки ресурсний потенціал їх розвитку значно поступається потенціалу великих портів. Конкуренція примусить шукати шляхів залучення нових вантажопотоків, що вилететься у будівництво нових терміналів, тобто в інвестиційне змагання портів. Звісно, що у такій боротьбі перевагу матимуть більш розвинені морські порти. До того ж відокремлений самостійний розвиток портів безперечно веде до розбалансованості як у розвитку морського транспорту, так і у розвитку економіки регіонів та країни.

Розвиток морських портів має бути узгодженим і комплексним, спрямованим на підвищення ефективності роботи морського транспорту і економіки країни в цілому. Концепція розвитку морських портів України, на нашу думку, має бути орієнтованою на:

- удосконалення матеріально-технічної бази, створення сучасної портової інфраструктури, нарощування пропускної здатності;
- інвестиційно-інноваційну діяльність: розробку конкретних інвестиційних та інноваційних проектів з нарощування потужності та підвищення якості робіт і послуг порту;
- пошук джерел фінансування розвитку порту,
- підвищення обсягів надходження коштів від діяльності порту;
- оптимізацію використання ресурсів і зниження витрат на вантажно-розвантажувальні роботи та інші роботи і послуги;
- вирішення соціальних проблем розвитку.

Подальші дослідження слід спрямовувати на формування стратегії розвитку конкретних морських портів, що має базуватися на цілісності економічної системи морського транспорту і транспортно-дорожнього комплексу взагалі.

Список використаних джерел

1. Кришко О. Оцінка економічної ефективності системи транспортного обслуговування / О. Кришко // Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. – 2002. – №2. – С. 31-40.
2. Чекаловець В. Реструктуризація портового господарства України: проблеми, принципи та основні напрямки / В. Чекаловець, І. Олефір, О. Пустовіт // Економіст. – 2004. – №2. – С. 42-45.
3. Буркинський Б. Про роздержавлення морських торгових портів України / Б. Буркинський, М. Котлубай, О. Котлубай // Економіка України. – 2006. – № 11. – С. 12-18.
4. Иванов В. О перспективах морских портов Украины / В. Иванов // Порты Украины. – 2006. – №3. – С. 16-18.
5. Лесник А. Программа совершенствования управления и развития портового хозяйства Украины / А. Лесник // Порты Украины. – 2003. – №5. – С. 10-12.
6. Лосевская А. Морские порты – в законе / А. Лосевская, А. Ницевич // Порты Украины. – 2007. – №1. – С. 14-15.
7. Кодекс торговельного мореплавства України // Ведомости Верховного Совета Украины. – 1995. – № 47-52. – Ст. 349. – Одеса: Чмп, Інтербіо, 1996. – 92 с.
8. Все о портах Украины. 2005 : справочник / 4-е изд., доп и перераб. – Одесса: Порты Украины, 2005. – 664 с.
9. Грузооборот портов и терминалов Украины – 152 млн. тонн // Порты Украины. – 2006. – №1. – С. 66-72.
10. 2006-й год: спад преодолен // Порты Украины. – 2007. – №1. – С. 59-67.
11. Отсутствие достижений и кадровая чехарда // Порты Украины. – 2007. – №1. – С. 16-18.
12. Иванов В. О перспективах морских портов Украины / В. Иванов // Порты Украины. – 2006. – №3. – С. 16-18.

Мирошко В. Н. *Анализ и направления развития морских портов Украины.*

Исследуются концептуальные и практические основы формирования стратегических планов экономического развития морских портов Украины в условиях интеграции в мировую транспортную систему. Осуществлен анализ деятельности морских портов. На основе проведенного анализа обоснованы основные стратегические направления развития.

Ключевые слова: стратегия, анализ, морские порты.

Miroshko V. M. *Analysis and Directions of Development of Marine Ports of Ukraine.*

Conceptual and practical bases of the forming of strategic plans of economic development of marine ports of Ukraine are studied in the conditions of integration in a world transport system. The analysis of activity of marine ports is carried out. On the basis of the conducted analysis basic strategic directions of development are grounded.

Key words: strategy, analysis, marine ports.

Надійшло 05.04.2008 р.