– забезпечити оптимальне поєднання галузевого і територіального регулювання розвитку портів.

IV. Висновки. Ефективний розвиток портів вимагає удосконалення системи державного регулювання, яка повинна ґрунтуватися переважно на економічних методах, забезпечувати сталість умов розвитку і економічного клімату. Державне регулювання повинне забезпечити оптимізацію інтересів портів та інших транспортних підприємств, місцевих та загальнодержавних інтересів. Механізму регулювання розвитку портів має будуватися на принципі оптимального співвідношення самостійності портів та централізованого впливу держави. Органи влади повинні спрямовувати зусилля на досягнення стратегічних цілей розвитку, пожвавлення інвестиційної діяльності, розвитку регіонів.

Джерела та література

1. Буркинський Б., Котлубай М., Котлубай О. Про роздержавлення морських торгових портів України // Економіка України. – 2006. – № 11. – С.12-18.
2. Иванов В. О перспективах морских портов Украины // Порты Украины. – 2006. – №3. – С.16-18.
3. Лесник А. Программа совершенствования управления и развития портового хозяйства Украины // Порты Украины. – 2003. - №5. – С. 10-12.
4. Степанов О. О стратегии развития портов Украины // Судоходство. – 2003. – № 9-10. – С.31.
5. Чекаловець В., Олефір І., Пустовіт О. Реструктуризація портового господарства України: проблеми, принципи та основні напрямки // Економіст. – 2004. – №2. – С. 42-45.
6. Един О., Цветов Ю, Соколов Л. Транспортная политика в Украине // Экономика Украины. – 2000. – №1. – С.24-34.
7. Пащенко Ю. Транспортная политика Украины // Экономика Украины. – 2001. – № 12. – С. 38-43.
8. Пащенко Ю., Давиденко А. Развитие международного транспортного сообщения Украины // Экономика Украины. – 1999. - №5. – С.47-55.
9. Гальчинський А., Геєць В., Кінах А., Семіноженко В. Інноваційна стратегія українських реформ. – К: Знання України. – 2002. – 336 с.

Наумов О.Б.

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

І. Вступ. В умовах міжнародної економічної інтеграції транспорт стає однією з важливіших галузей економіки України, яка забезпечує функціонування всього народногосподарського механізму [1]. Транспортні операції є невід'ємною і часто визначальною частиною зовнішньоекономічних операцій. Основна маса зовнішньоторговельних перевезень припадає на морський транспорт. Отже, перед морським транспортом України постає нагальна проблема прискорення інтеграції до європейської та світової транспортних систем.

Вигідне геополітичне положення України, яка розташована на перехресті торгових шляхів між Європою і Азією, сприяє розвитку України як транзитної держави. Завдання залучення транзитних вантажопотоків на територію України вимагає визначити комплекс заходів, спрямованих на підвищення привабливості країни для іноземних перевізників і власників вантажів.

Інтеграція України в світову господарську систему та активізація транзитних перевезень зумовлюють необхідність збільшення обсягів та підвищення якості транспортних послуг. Основними проблемами на цьому шляху є: забезпечення безпеки перевезень та збереження вантажів, прискорення обслуговування, зменшення цін та витрат на транспортні послуги.

Сьогодні морська транспортна система України не повною мірою готова до забезпечення росту перевезень. Збільшується знос технічних засобів портів, погіршується їх структура, що негативно впливає на обсяги перевезень. Внаслідок цього, в умовах конкуренції відбувається витіснення українських портів з міжнародних ринків транспортних послуг. Таким чином, важливим науковим завданням є визначення проблем та перспектив розвитку портового господарства України.

Дослідженню проблем розвитку морських торговельних портів сьогодні приділяється значна увага з боку дослідників [2-10]. Їх роботами охоплено важливі проблеми розвитку морських торговельних портів та морського транспорту. Втім, висновки учених є дещо суперечливими, не існує єдиного погляду на проблематику та концептуальні основи розвитку портового господарства.

ІІ. Постановка завдання. Метою цієї статті є дослідження проблематики розвитку морських торговельних портів України в сучасних умовах.

ІІІ. Результати. Розвиток морських портів є стратегічно важливим завданням для України. В. Чекаловець, І. Олефір та О. Пустовіт, підкреслюючи високу значимість портового господарства, вказують, що сьогодні порти стають не тільки пунктом перевантаження товарів з морського на інші види транспорту та у зворотному напрямку, а й стратегічними центрами в організації зовнішньої торгівлі, однією з основних ланок у інтегрованому транспортному ланцюжку і центрами економічного розвитку певних регіонів [2].

В сучасних умовах розвитку світової економіки торговельні порти виконують роль зв'язуючої ланки в русі товарів і одночасно є промисловими та комерційними центрами розподілу вантажів і інформаційного забезпечення в системі виробництва і розподілу товарів.

Порти виконують функції обслуговування зовнішньої торгівлі, забезпечення розвитку територій, виконують соціальну роль, виконують адміністративні функції (нагляд і контроль) та комерційні функції (роботи та послуги).

Портове господарство України складається з 18 морських торговельних портів, трьох морських рибних портів, декількох відомчих та більше десятка дрібних портів та портових пунктів.

Загальна кількість причалів в морських торговельних портах становить 235 одиниць, їх довжина понад 38 км. В торговельних портах працює близько 800 одиниць важкого перевантажувального обладнання. Пропускна спроможність портів, підпорядкованих Міністерству транспорту України складає близько 180 млн. тон вантажів на рік, але використовується лише на 65%. Попит на послуги портів сьогодні значно нижчий за пропускну спроможність портового господарства.

Доходи від реалізації портової продукції та послуг становлять понад 3 млрд. грн. на рік, а середній рівень рентабельності – близько 50 % [2-4].

Морські порти України є одними з найбільших платників податків. Сплата лише податку на прибуток морськими портами оцінюється в розмірі близько 6% від загальної суми надходжень у державний бюджет [5].

Проведене нами дослідження дозволяє визначити низку негативних факторів, що мають системний характер і заважають розвитку морських портів України та їх інтеграції у світову транспортну систему. Найбільш суттєві ускладнення процесу розвитку портів України складають фактори правового характеру. До них можна віднести:

- відсутність повних, дієвих і однозначних норм вітчизняного законодавства в сфері морського транспорту і морських портів. Законодавство знаходиться в стадії розробки, що супроводжується частими змінами у законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів;
- відсутність комплексного нормативно-правового забезпечення, що охоплювало б увесь спектр питань спільної діяльності всіх учасників транспортного процесу. Порти є лише однією ланкою, яка забезпечує обслуговування транзиту та експортно-імпортних операцій. Ефективний розвиток транспортної системи держави потребує комплексного підходу до формування стратегії розвитку транспортного комплексу;
- колізії у взаємодії транспортного і митного законодавства України, неповна їх відповідність міжнародним нормам і правилам.
- До негативних факторів політично-організаційного характеру можна віднести:
- невизначеність та непослідовність транспортної політики держави;
- недосконалість та негнучкість тарифної політики, яка не враховує зміни у тарифній політиці конкуруючих країн, наявність місцевих зборів, високий рівень зборів при транзиті вантажів;
- відсутність належної координації дій портових служб, портів і суміжних видів транспорту;
- недостатньо високий якісний рівень портового обслуговування;
- відставання у темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів;
- низький рівень розвитку прикордонної інфраструктури, низька пропускна спроможність, висока вартість послуг, складна процедура оформлення.

Негативні фактори техніко-економічного характеру:

- значний фізичний і функціональний знос основних фондів портів, об’єктів транспортної інфраструктури, відсутність комплексної програми технічного розвитку;
- нестача складських площ, сучасних перевантажувальних комплексів;
- невідповідність інформаційної інфраструктури світовим стандартам, відсутність комплексного обслуговування перевізників та електронного документообігу;
- невідповідність автомобільної та залізничної інфраструктури портів сучасним вимогам, низька якість транспортної мережі [6].

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

- оптимізація 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

Сьогодні автори пропонують два основні підходи до стратегії розвитку портового господарства України. Перший підхід передбачає розвиток портового господарства як єдиної системи, що передбачає 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, 7, 8].

Інший підхід ґрунтується на ринковій лібералізації діяльності портів, залученні приватних підприємців, подальшому роздержавленні власності і створенні недержавних портів, стимулюванні конкуренції між ними [2, 9, 10].

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.

IV. Висновки. Стратегія розвитку конкретних морських портів має базуватися на цілісності економічної системи морського транспорту і транспортно-дорожнього комплексу взагалі. Ми вважаємо, що розвиток морських портів має бути узгодженим і комплексним, спрямований на підвищення ефективності роботи морського транспорту і економіки країни в цілому.

Джерела та література

1. Кришко О. Оцінка економічної ефективності системи транспортного обслуговування // Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. – 2002. – №2. – С. 31-40.
2. Чекаловець В., Олефір І., Пустовіт О. Реструктуризація портового господарства України: проблеми, принципи та основні напрямки // Економіст. – 2004. – №2. – С. 42-45.
3. Лесник А. Программа совершенствования управления и развития портового хозяйства Украины // Порты Украины. – 2003. – №5. – С. 10-12.
4. Соболев Ю., Дикань В. Успехи перевозок – в объединении усилий // Голос Украины. – 2003. – №67.
5. Буркинський Б., Котлубай М., Котлубай О. Про роздержавлення морських торгових портів України // Економіка України. – 2006. – № 11. – С.12-18.
6. Болгов А.С. Проблемы развития портов Украины в период создания международных транспортных коридовров // Экономические инновации. Выпуск 10: Тенденции глобализации и регионализации социально-экономического развития (экономические трансформации, экономика и экология). Сборник научных работ. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2001. – С.87-91.
7. Манучаров А. Совершенствовать управление портовым хозяйством // Порты Украины. – 2003. – №3. – С. 8-10.
8. Иванов В. О перспективах морских портов Украины // Порты Украины. – 2006. – №3. – С.16-18.
9. Степанов О. О стратегии развития портов Украины // Судоходство. – 2003. – № 9-10. – С.31.
10. Кифак А., Поперняк А. Проблемы создания негосударственных морских портов // Судоходство. – 2001. - № 10-11, 12. – С.47-48, 36-37.

Бойко С.В.

МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ – ВАЖЛИВА СКЛАДОВА РОЗВИТКУ КРАЇНИ

Аналіз найважливіших проблем функціонування різних видів транспорту, які чекають свого невідкладного розв'язання, свідчить про їх масштабність, складність і визначальність для загального розвитку економіки України, їх реалізація потребує великих інвестицій і непростих організаційних рішень. Об'єктивно склалося так, що нині треба вирішувати проблеми, які докорінно мають впливати на організаційну, технічну, технологічну сторону політики в галузі транспортних комунікацій.

Проблемам розвитку і реформування морських портів України за останні роки присвячено десятки публікацій. Особливостям розвитку та вдосконаленню транспортної системи України та її складових приділяли увагу як науковці, так і практики. Насамперед слід назвати публікації та наукові дослідження Г.Кирпи, К.Коценка, Ю.Давиденка, Ю.Пащенка, П.Підлісного, Е.Ємельянова, А.Хахлюка, Ю.Цветова, Громової Е.П., Примачева Н.Т., Котлубая М.І. та ін.

Вантажообіг портів показано в таблиці 1

Таблиця 1. Вантажообіг портів по основних вантажах за 2001-2005 рр., млн. т

Найменування вантажів	роки				
	2001	2002	2003	2004	2005
Всього	**89,0**	**106,2**	**110,6**	**111,4**	**109,0**
Нафтоналивні	23,0	26,9	31,5	22,6	13,6
Хімналивні	3,8	3,5	3,8	4,1	4,1
Вугілля	7,2	11,0	10,3	15,2	15,0
Руда	1,6	2,7	6,4	7,8	11,6
добрива	8,6	7,4	8,1	8,0	9,8
Хлібні	5,8	11,9	6,5	5,9	9,2
Чорні метали	23,6	25,0	23,5	25,4	22,5
контейнери	1,8	2,25	2,95	3,9	4,98
Всього ос-новні вантажі	**75,4**	**90,6**	**93,1**	**92,9**	**90,8**
% основних вантажів в загальному вантажообігу	**85**	**85**	**85**	**84**	**83**