

7. Казинец Л. С. Измерение структурных сдвигов в экономике / Казинец Л. С. – М. : Экономика, 1969.
8. Красильников О. Ю. Структурные сдвиги в экономике: теория и методология [Електронний ресурс] : [монографія] / Красильников О. Ю. – Саратов : Изд-во «Научная книга», 1999. – 74 с. – Режим доступу : <http://ok-russia.narod.ru/stat/sod-mono.htm>
9. Красильников О. Ю. Структурные сдвиги в экономике [Електронний ресурс] : [монографія] / Красильников О. Ю. – Саратов : Изд-во СГУ, 2001. – Режим доступу : <http://ok-russia.narod.ru/stat/sod-mono3.htm>
10. Кузубов М. В. Оцінка структурних зрушень в економіці України та їх оптимізація / М. В. Кузубов, Н. Л. Овандер // Актуальні проблеми економіки. – 2010. – № 9 (111). – С. 66–75.
11. Любимцева С. Законы структурной эволюции экономических систем / С. Любимцева // Экономист. – 2003. – № 10. – С. 29–40.
12. Маслій В. Методологічні аспекти формування системи показників для статистичного аналізу технологічної структури інвестицій в основний капітал [Електронний ресурс] / В. Маслій, С. Питель // Наука молода. – 2007. – № 7. – С. 167–171. – Режим доступу : <http://www.library.tane.edu.ua/images/nauk-vydannya/hx99QA.pdf>
13. Методичні рекомендації з прогнозування показників таблиць „витрати-випуск” (міжгалузевого балансу) : [затвержені Наказом Мінекономіки № 483 від 08.12.2005] : [станом на 08 грудня 2005 р.] [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1022.3550.0>
14. Моделі ендogenous зростання економіки України / [Геєць В.М., Близнюк В.В., Бобер К.А. та ін.] ; за ред. М. І. Скрипниченко – К. : Ін-т екон. та прогноз., 2007. – 567 с.
15. Немчинов В. С. Экономико-математические методы и модели / Немчинов В. С. – [2-е изд. переработ. и доп.] – М. : Мысль, 1965. – 478 с.
16. Новожилов В. В. Вопросы развития социалистической экономики / Новожилов В. В. – М., 1972.
17. Структурна гармонізація економіки України як чинник економічного зростання / [Білоцерковець О. Г., Бурлай Т. В., Гончар Н. Ю. та ін.] ; за ред. д.е.н. І. В. Крючкової. – К. : Експрес, 2007. – 520 с.
18. Фещенко О.Л. Оцінка ефективності та регулювання структурних зрушень промислового виробництва : дис. ... канд. екон. наук : 08.07.01 / Фещенко Олена Леонідівна / Науково-дослідний економічний ін-т Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України. – К., 2004. – 181 с.
19. Эйдельман М. Р. Межотраслевой баланс общественного продукта (теория и практика его составления) / Эйдельман М. Р. – М. : Статистика, 1966. – 376 с.

Надійшла 21.12.2010

УДК 338.47:656.61(477)

В. Й. БАКАЙ, І. С. ФРАНКОВСЬКА  
Хмельницький національний університет

## СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

*У статті наведено аналіз сучасного стану морського транспорту в Україні, виявлено складності та проблеми, які сповільнюють його ефективне функціонування та визначено можливі напрямки розвитку задля їх подолання.*

*In this article the analysis of the state of modern Ukrainian sea transport is made, all the complications and problems that slow down its effective functioning are revealed and the possible ways of its development to solve the problems are distinguished.*

*Ключові слова: морський транспорт, товар, комплекс, перевезення, вантаж, порт.*

**Актуальність теми.** Сьогодні для успішного функціонування підприємства і для його розвитку потрібно орієнтуватись не тільки на місцеві ринки, а й на міжнародні. В зв'язку з подорожчанням енергоресурсів, зростанням цін на пальне, посиленням вимог до конструкцій транспортних засобів, спрямованих на забезпечення екологічної безпеки та безпеки людського життя, дедалі ширше постає питання швидкого, якісного, дешевого і безпечного методу доставки товару до споживача за кордоном, тобто ефективного транспортного забезпечення. На цьому етапі виникає питання щодо відбору найдешевшого та найефективнішого виду транспорту. Перевага морського судноплавства полягає в перевезенні великих партій вантажів, різних за вагою і габаритами, які лімітуються при перевезеннях сухопутним і річковим транспортом. Порівняно з сухопутним транспортом майже відсутні витрати на будівництво шляхів, значно менші витрати енергії тощо. Як стверджують експерти, сьогодні переважна більшість (97 %) світових торговельних зв'язків здійснюється морем. Саме в цьому полягає актуальність дослідження сучасного стану та визначення особливостей функціонування морського транспорту.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Серед науковців останнім часом досить широко обговорюється ця тематика. Зокрема, Мірошко В.М. [2] досліджує проблему вибору та формування стратегії економічного розвитку морського порту задля ефективного його функціонування. Також дослідженням

даної проблеми займаються Чекаловець В., Буркинський Б. тощо. Однак проблему розвитку морського транспорту не можна вважати повністю вирішеною.

**Метою статті** є економічна оцінка стану та обґрунтування концептуальних основ розвитку морського транспорту України в конкурентному середовищі.

**Постановка проблеми.** Транспортні операції є невід'ємною і часто визначальною частиною зовнішньоекономічних операцій. Причому основна маса зовнішньоторговельних перевезень припадає на морський транспорт. На сьогодні він перебуває в кризовій ситуації: судноплавні компанії втратили свої позиції на міжнародних та внутрішніх лініях, судна значно зношені і не відповідають сучасним вимогам.

**Результати дослідження.** Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі національної економіки, фактором реалізації наявного в Україні геостратегічного потенціалу та зростання ролі країни у міжнародному поділі праці. Так, частка обсягів продукції підприємств транспорту і зв'язку в ВВП країни становить 11 %. У структурі транспортного комплексу України частка морського транспорту за середньообліковою чисельністю працівників займає 10,5 %, в експорті транспортних послуг – 17,1 %, у загальному обсязі перевезень вантажів – 0,4 % (за даними 2009 року).

Морський транспорт як галузь вирізняється низкою особливостей від інших видів транспорту. По-перше, його діяльність має безпосередньо міжнародний характер. Переважна частка флоту більшості країн світу здійснює закордонні перевезення, тоді як у внутрішньому каботажі працює менше 10 % тоннажу. По-друге, він має органічний і постійний зв'язок з виробничою діяльністю інших галузей, у тому числі з іншими видами транспорту. По-третє, морські перевезення вантажів є масовими й дешевими. Перевага морського судноплавства полягає в перевезенні великих партій вантажів, різних за вагою і габаритами, які лімітуються при перевезеннях сухопутним і річковим транспортом. За підрахунками французьких спеціалістів, капіталовкладення у суднохідну морську лінію, в тому числі витрати на портову інфраструктуру, не перевищують 5–10 % капіталовкладень в аналогічну за протяжністю залізничну колію. За розрахунками російських вчених, собівартість перевезень на морському транспорті нижча, ніж на залізничному, в 1,52 рази і в 1,6 рази нижча, ніж на річковому, а продуктивність праці тут у 4,4 рази вища, ніж на залізницях, і в 3,65 рази – порівняно з річковим транспортом.

Морському транспорту належить третє місце за вантажообігом після трубопровідного і залізничного транспорту, проте за кількістю відправлених вантажів він займає незначне місце (близько 1%), як і річковий транспорт [3].

Значення морських портів в економіці відображає табл. 1. Вона показує, що номенклатура вантажів, які проходять через державні морські торговельні порти України, охоплює майже всі вантажі ринку світової торгівлі. Найбільшу частку вантажопотоку займають будівельні матеріали (25,7 %), також значну частку займають різні метали – 21,7 %.

Таблиця 1

Динаміка перевезення різних видів вантажів (тис. тонн)

Вид вантажів	Рік		
	2007	2008	2009
Нафта і нафтопродукти	418	430	371
Вугілля	128	139	101,2
Кокс	5,5	6	3,9
Руда різна	798	820	688
Будівельні	1980	2121	1845
Хімічні та мінеральні добрива	99	101	79
Лісові	67	70	55
Папір	3,9	5	2,8
Метали різні	1699	1787	1448
Хлібні	982	1003	825
Вантажі в контейнерах	222	258	196
Інші вантажі	1492	1488	1144
Разом вантажі	7894,4	8228	6758,9
За видами сполучення:			
– закордонного	5085	5365	4525
– каботажного	2809,4	2863	2233,9

Після деякого застою і навіть спаду на початку 90-х років ХХ століття морський транспорт знову перебуває на підйомі. Нині в морських перевезеннях беруть участь більше 80 тис. суден різних типів загальним тоннажем 734,9 млн тонн, 23 тис. судноплавних, менеджерських, суднобудівних та інших компаній, що пов'язані з морем. Однак існує низка проблем пов'язаних з гальмуванням розвитку цього виду транспорту. Насамперед, низька конкурентоспроможність вітчизняного морського транспорту пояснюється зношеністю суден та портового обладнання (особливо засобів обробки вантажів). За даними Держкомстату України, рівень спрацьованості основних засобів виробництва транспортної галузі становить 84,4 %. Загальний рівень спрацьованості рухомого складу вітчизняних транспортних компаній становить майже 70 %. Щодо морських суден, то до 80 % їх загального складу експлуатується понаднормовий строк, причому їх

середній вік перевищує 25 років, так як у Європі середній вік суден становить 14 років. Портова інфраструктура не розрахована на нові технології портових робіт, що істотно знижує продуктивність як портів (до 50 % від продуктивності портів західних країн), так й інших видів транспорту (особливо залізничного), пов'язаних з обробкою вантажів.

В роботах В. Іванова зосереджено увагу на підході до стратегії розвитку портового господарства як єдиної системи, що передбачає підпорядкування портів єдиному координаційному органу, централізовано керований розподіл вантажопотоків, єдину систему тарифів. В. Чекаловець досить ґрунтовно розглядає ринковий підхід, за яким має місце лібералізація діяльності портів, залучення приватних підприємств, і навіть роздержавлення власності та створення недержавних портів [4]. Перевагами роздержавлення портів можуть слугувати підвищення ефективності господарської діяльності завдяки більш високій економічній заінтересованості власників, розширення спектра надання послуг і збільшення вантажообігу, збільшення і спрощення процесу фінансування розвитку та утримання портових споруд і устаткування для навантажувально-розвантажувальних робіт, підвищення ефективності управлінської діяльності [1].

В Європі спостерігається тенденція до передання портових потужностей у приватну власність. Проте, як правило, дотримується принцип збереження за державою-землевласником контролю за станом і безпекою використання портових споруд, що здійснюється у тій чи іншій формі. Наприклад, держава може прийняти рішення про продаж належних їй активів порту, не втрачаючи прав власності на такі активи, як земля, споруди та ін., або може надати їх у концесію приватному сектору за дотримання деяких вимог щодо використання і відповідальності. На нашу думку, такий підхід є найоптимальнішим в сучасних умовах господарювання.

Тривогу в морських колах світу викликають втрати суден. Щорічно катастрофу терплять 10 суден, гине понад 100 моряків. Морські міжнародні організації, встановлюючи причини катастроф, вказують на таке:

- старіння суден (переважна більшість із них мають вік більше 15 років);
- складність конструкції та недосконалість методів завантаження, що створює стресові ситуації;
- відсутність достатнього фінансування для проведення досліджень поведінки конструкцій балкарів при навантаженнях;
- напади з боку піратів, особливо Сомалійських піратів тощо.

Ці причини катастроф формують ступінь ризикованості морського транспорту. Зменшення цього ризику може служити фінансування держави для підтримки рівня конкурентоспроможності морських суден.

Серед передумов швидкого розвитку судноплавства слід назвати спеціалізацію. Зростання суспільного поділу праці на морському транспорті поряд зі спеціалізацією зумовлює також розвиток кооперування як форми виробничих зв'язків між перевізниками, в тому числі спеціалізованими, що здійснюють послідовні операції зі транспортування однорідних вантажів; між перевізниками, які транспортують різномірні вантажі в одних і тих же напрямках; між морськими перевізниками і перевізниками інших видів транспорту. Спеціалізація і кооперування сприяють також посиленню міжнародного характеру судноплавної діяльності та її інфраструктурної ролі, постійно зміцнюючи виробничі зв'язки між перевізниками в міждержавному та міжгалузевому аспектах.

### Література

1. Буркинський Б. Про роздержавлення морських торгових портів України / Б. Буркинський, М. Котлубай, О. Котлубай // Економіка України. – 2006. – № 11. – С. 12–18.
2. Мірошко В. М. Концептуальні основи формування стратегії розвитку морського торговельного порту / В. М. Мірошко // Регіональна економіка. – 2007. – № 2. – С. 229–235.
3. Прейгер Д. Вантажний транзит на морському транспорті: стан, проблеми, перспективи для України / Д. Прейгер // Економіка України. – 2010. – № 10. – С. 24–35.
4. Чекаловець В. Реструктуризація портового господарства України: проблеми, принципи та основні напрямки / В. Чекаловець, І. Олефір, О. Пустовіт // Економіст. – 2004. – № 2. – С. 42–45.

Надійшла 12.01.2011