

МІЖРЕГІОНАЛЬНА
АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ



СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТОК УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВНОСТІ

Випуск 12

*Матеріали X Всеукраїнської
науково-практичної конференції
“Історія, сучасність, зарубіжний досвід”
м. Київ, МАУП, 6 листопада 2014 р.*

Київ
ДП “Видавничий дім “Персонал”
2014

*Схвалено Вченою радою Міжрегіональної Академії управління персоналом
(протокол № 8 від 24.09.14)*

Редакційна колегія:

А. М. Подоляка (голова), д-р юрид. наук., проф.;
А. А. Ізнатченко (заступник голови), канд. техн. наук;
О. В. Баєва, д-р біол. наук., проф.;
І. П. Бідзюра, д-р політ. наук, проф.;
М. Ф. Головатий, д-р політ. наук., проф.;
В. Б. Захожай, д-р екон. наук, проф.;
А. С. Лисецький, д-р екон. наук., проф.;
К. В. Муравйов, канд. юрид. наук., доц.;
І. П. Розпутенко, д-р наук держ. упр., проф.;
Л. В. Романова, д-р екон. наук, проф.;
В. Є. Сафонова, д-р екон. наук;
Г. П. Ситник, д-р наук держ. упр., проф.;
Ю. П. Сурмін, д-р соц. наук, проф.;
Н. М. Чернуха, д-р пед. наук., проф.

Матеріали подано в авторській редакції.

Відповідальність за зміст та орфографію матеріалів несуть автори.

Становлення і розвиток української державності : [зб. наук. пр.] /
МАУП. — К.: ДП “Видавничий дім “Персонал”, 2008 —

С76 Вип. 12: Матеріали Х Всеукр. наук.-практ. конф. “Історія, сучасність,
зарубіжний досвід”, 6 листоп. 2014 р. / редкол.: А. М. Подоляка (голова)
[та ін.]. — 2014. — 460 с. : іл. — Бібліогр. у кінці ст.

У пропонованому збірнику подано статті учасників науково-практичної конференції, присвяченої найважливішій проблемі сьогодення — становленню України як держави. Розглядається формування державності в Україні у різні періоди історії та в різних аспектах.

Для науковців і державних службовців, політиків і політологів, викладачів і студентів, а також усіх, хто цікавиться розвитком Української держави і суспільства.

ББК 63.3(4УКР)я43+67.9(4УКР)301я43

Климчук М. М. Перспективи імплементації альтернативної енергетики з метою упередження паливно-енергетичного колапсу в Україні 242	Ткачук І. Я. Участь населення у вирішенні соціально-економічних проблем..... 276
Столярова Т. О., Одинець В. А. Особливості комп'ютерного моделювання макропоказників соціально-економічних процесів в умовах невизначеності..... 244	Сімак Я. К. Впровадження системи недержавного пенсійного забезпечення в Україні..... 279
Бовш Л. А., Марченко С. М., Бовш В. І. Реінжиніринг бізнес-процесів підприємств готельного бізнесу в сучасних умовах..... 247	Щербінський О. В. Сучасні реалії та нові вектори розвитку малого бізнесу в Україні 282
Кобрицький В. В., Несвященко К. С. Актуальний стан і перспективи розвитку українських портів..... 251	Корсак К. В. Українська ідея для XXI століття 285
Тімко Н. І. Фінансова стійкість банківської системи в умовах макроекономічної нестабільності: оцінка та шляхи підвищення 254	Юник Д. Г. Завадостійкість управлінців персоналом: концептуальний аспект та перспективні напрями розвитку 289
Кісілевич-Чорнойван О. М. Норми міжнародного інформаційного права в сфері протидії інформаційному тиску: міжнародний та європейський аспекти 258	Колтаков В. М. Некоторые понятийные проблемы образования и науки..... 293
Золотаревський А. В. Механізм створення стратегії економічного розвитку організації в умовах світової політичної та економічної нестабільності 262	Бірдус Л. В. Системні реформи у сфері вищої освіти України 298
Бігдаш В. Д. Удосконалення фінансових механізмів банківсько-страхової інтеграції в Україні в умовах політичної та економічної нестабільності 266	Лісовський П. М. Освіта та наука як ціннісно-смісловий формат мудрості 302
Корецька О. В. Теоретичні основи дослідження конкуренції в контексті становлення української державності 269	Бондар Ю. В., Шестак М. Л. Вплив інформаційного середовища на світові інноваційно-інвестиційні процеси: стан науково-методологічного дослідження 304
Бурсов Р. В. Критерії оцінки технологічного рівня промислових підприємств 274	Руль Ю. В. Перспективи просумпції у приватній освіті 306
	Руль Ю. В., Кулик М. С. Освітня розумова діяльність та вплив на неї фаз місяця..... 308
	Найдьонов І. М. Ефективний педагогічний менеджмент — основа компетентності спеціаліста..... 313

АКТУАЛЬНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКИХ ПОРТІВ

Становлення і розвиток української державності, вип. 12, с. 251–253

Сучасний водний транспорт, завдяки низьким цінам, значним відстаням і великим обсягам перевезень товарів, відіграє особливо значну роль у організації та проведенні експортно-імпортних операцій, є важливою підвалиною всієї міжнародної торгівлі. На цей вид транспорту припадає понад 80 % обсягів міжнародного товарного обміну.

Безперечно, що під терміном “водний транспорт” слід розуміти не тільки морські та річкові судна, що виконують комерційні рейси з перевезення пасажирів або вантажів. Це також і порти, і техніка, що обслуговує кораблі в портах, і вся інфраструктура, котра пов’язана із портами та забезпечує їх роботу.

Торговельний порт є транспортно-виробничою системою, котра включає підприємства та організації різних форм власності. У сучасних умовах розвитку світової економіки торговельні порти більшості країн посилюють свою роль не тільки як зв’язувальні ланки між сушею і морем для забезпечення руху товарів, але й як промислові, комерційні центри вантажного розподілу та інформаційного забезпечення.

Як ефективні інструменти освоєння територій та розвитку регіонів і відіграючи значну позитивну соціальну роль, торговельні порти світу працюють в умовах жорсткої конкурентної боротьби, котра сприяє впровадженню в портову діяльність останніх досягнень в галузі техніки, технології, організації та управління усіма портовими операціями.

Раніше ми уже звертали до проблеми функціонування вітчизняних морських портів [1] і акцентували увагу на їх інвестиційній привабливості через те, що цей показник досить однозначно вказує не лише на реальний стан цих крупних специфічних підприємств транспортної галузі та управління ними, але й на перспективи подальшого розвитку та зміцнення їх позицій на сучасному насиченому ринку послуг портового обслуговування та перевезень.

Відомо [2], що перспективи стратегічного розвитку морського чи річкового порту визначаються його здатністю створити такі умови для реалізації інвестиційних проектів, які дозволили б потенційному інвесторові:

- здійснити мінімально допустимі вкладення ресурсів з найменшим ризиком, достатньою нормою прибутку і терміном окупності;
- оптимально вбудувати порт в існуючу логістичний ланцюжок, обслуговуючу виробничий блок;
- за рахунок партнерства з портом підвищити ефективність діяльності промислової групи, в яку він вводиться.

В Україні до 2006 року існувало Агентство з питань запобігання банкрутству підприємств та організацій. Воно запропонувало методику оцінки інвестиційної привабливості підприємств, за якою розрахунки такої привабливості спиралися на показники майнового стану, фінансової стійкості, прибутковості, ліквідності активів, та ділової активності підприємства.

На нашу думку, перелік показників доцільно було б доповнити такими важливими управлінськими чинниками як кадровий потенціал підприємства, стан управлінського обліку та його комп'ютеризація, корпоративні управління і культура, виробнича програма і діючі технології виробничих процесів, маркетингова діяльність і конкурентоспроможність фірмового продукту на вітчизняному та міжнародному ринках. Досить часто розрахунки показника інвестиційної привабливості в кінцевому вираженні корелюють із бажанням інвестора.

Стосовно таких багатопланових підприємств, якими є сучасні морські та річкові порти, необхідно мати такий показник, що водночас давав би кількісну характеристики і узагальнював би важливі для інвестора аспекти діяльності порту [3].

Аналіз роботи вітчизняних портів за 2011–2013 роки [3] показує:

1) лідером вітчизняної галузі за всіма параметрами є Одеський морський торговельний порт.

При цьому підприємство має дуже низький коефіцієнт фондовіддачі (0,2 грн), що вказує на наявні в порту проблеми (значне недовантаження виробничих потужностей або їх неповноцінне використання через фізичну амортизацію);

2) на другому місці за виробничо-комерційними показниками знаходиться Маріупольський морський торговельний порт. Хоча за результатами 2011 р. він був на 3 місці, а 2012 — на 4.

Значний рівень інвестиційної привабливості підприємства можна пояснити високою рентабельністю та темпами її зростання, а також наявністю високорозвиненої портової інфраструктури. При цьому є невикористані ресурси щодо нарощування обсягів переробки вантажів, що могло б призвести також і до зростання фондовіддачі.

У той же час, з огляду на реалії військових подій на Донбасі, перспективи Маріупольського порту значно погіршуються як через можливі руйнування та безпосередні збитки від пошкодження портової інфраструктури, так і через різке падіння промислового та сільськогосподарського виробництва в регіоні;

3) третє місце, що його займає Миколаївський порт, пояснюється високим приростом кількісних показників обробки вантажів і, відповідно, менших витрат на кожну тону вантажу при значній його диверсифікованості;

4) ще два порти Одещини, Південний та Іллічівський морські порти разом із Керченським трохи відстали від Миколаївського.

Хоча у Керчі й обробляють вантажів майже втричі менше, ніж у Іллічівську, проте саме Керченський порт отримав чистий прибуток на 6,2 % більше, тоді як Іллічівський, попри зростання вантажообігу на 7,3 %, отримав доходів на 36 % менше і знизив обсяг чистого прибутку на 35 %.

Звичайно, актуальність обговорення роботи Керченського морського порту в поточному році недоречна, а коли повернеться її актуальність — невідомо.

У той же час, актуальна ситуація у роботі вітчизняних портів докорінно змінюється за рахунок часткового перерозподілу ринку (і можливого його подальшого пожвавлення), а також імовірного зниження валових витрат Іллічівського та Південного портів. При цьому, якщо враховувати реальну ситуацію в регіоні, порти

Південний та Іллічівський знаходиться у кращому становищі, ніж Миколаївський, тому що Одеська область має значно вищий потенціал розвитку, ніж Миколаївська завдяки більш активному та насиченому бізнес — середовищу, розвиненим і диверсифікованим промисловості та інфраструктурі.

Стосовно Іллічівського морського порту слід зауважити, що наявна міжнародна поромна переправа Поті-Іллічівськ-Варна може працювати з більшим навантаженням, особливо з огляду на інтенсифікацію пасажирських і вантажних комерційних перевезень між Грузією та країнами ЄС. Це дозволить українському порту обробляти більшу кількість суден і отримувати вищі доходи;

5) значні перспективи зростання показників економічної діяльності за рахунок збільшення вантажообігу і рентабельності мають такі важливі порти, як Херсонський та Ізмаїльський.

Можливості та потенціал Бердянського порту теж значно зменшуються у зв'язку з воєнними діями в сусідніх областях;

6) як показує аналіз опублікованих даних, є порти — аутсайтери, які мають показники у 4–5 разів гірші за лідера.

Як і в попередніх випадках, ми назвемо, але не аналізуватимемо малоефективну роботу Севастопольського та Ялтинського морських портів. У цей же час Скадовський, Білгород-Дністровський та Усть-Дунайський порти, попри деяку обмеженість своїх потенційних можливостей порівняно з Одеським, Миколаївським, Південним та Іллічівським портами [4], повинні скористатися зміною політичної та економічної ситуації на Півдні України. Керівництву цих портів слід докласти зусиль для знайдення можливостей щодо інтенсифікації та диверсифікації своєї діяльності, здійснити перерозподіл вантажних потоків та доходів на свою користь.

На нашу думку, у зв'язку з розширенням співробітництва України з ЄС та поглибленням міжнародної торгівлі з європейськими країнами, значні перспективи відкриваються перед двома нашими дунайськими портами, через які можна відчутно наростити експортно-імпортні товарні перевезення між Україною та рядом наших європейських країн-партнерів. Крім цього, перебуваючи в акваторії міжнародного транспортного коридору № 7 (Дунайського), вони мали б обробляти більшу кількість іноземних суден, що рухаються цим водним шляхом.

Література

1. *Несвященко К. С.* Перспективи розвитку та інвестиційна привабливість вітчизняних морських портів у контексті сповільненого виходу вітчизняної економіки з кризового стану / Доповідь на Всеукр. наук-практ. конфер. “Правова держава: досвід, можливості, механізми формування в сучасній Україні”. — К.: МАУП, 24 квітня 2014 р.
2. *Дем'янченко А. Г.* Методика рейтингової оцінки інвестиційної привабливості державних морських портів України // Економіка та держава, 2013. — № 11. — С. 11–15.
3. <http://www.ukrstat.gov.ua>
4. *Мельник О. В.* Обґрунтування стратегії розвитку річкових портів // Інвестиції: практика та досвід, 2013. — № 15. — С. 99–101.