

Стрілок І.І.

ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Конкуреноспроможність всього національного транспортного комплексу на світовому ринку залежить достатньою мірою від ефективності функціонування морських торговельних портів.

Тому мета дослідження полягає у характеристиці сучасних тенденцій розвитку морських торговельних портів за ключовими показниками їх функціонування

У статті охарактеризовано сучасний економічний стан розвитку та функціонування морських торговельних портів. Проаналізовано основні результати фінансово-господарської діяльності морських портів: обсяги переробки вантажів, фінансове становище та стан основних засобів, освоєння капітальних інвестицій, співвідношення дебіторської та кредиторської заборгованості.

Ключові слова: морські торговельні порти, стан розвитку морських портів, ефективність функціонування.

Постановка проблеми. Конкуреноспроможність всього національного транспортного комплексу на світовому ринку залежить достатньою мірою від ефективності функціонування морських торговельних портів. Міжнародний бізнес, зокрема контейнерний, висуває сучасні вимоги до рівня їх технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури. У зв'язку з цим зростає роль морських портів у досягненні національних економічних цілей з урахуванням процесів інтеграції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проведенням аналізу діяльності морських портів України займалось чимало економістів-аналітиків та вчених, серед яких такі: О.В. Собкевич [1], К.М. Михайличенко [2], А.Г. Дем'янченко [3], І.М. Ненно [4], М.С. Дьякова [5] та ін.

Невирішена частина проблеми. Попри достатню кількість наукових праць, в економіці транспорту повсякчас залишаються актуальними дослідження фінансового становища морських портів, результатів господарської діяльності та виявлення проблем їх функціонування та розвитку.

Мета дослідження полягає у характеристиці сучасних тенденцій розвитку морських торговельних портів за ключовими показниками їх функціонування.

Виклад основного матеріалу. На сьогодні інфраструктура українських морських портів морально та фізично застаріла, вантажопотоки знижуються. Необхідна їх модернізація з урахуванням того, що структура вантажопотоків дуже змінилася та нові потужності портів повинні відповідати перспективним потокам вантажів. Лише п'ята частина українських потужностей з перевалки контейнерів забезпечена вантажопотоком. Для завантаження потужностей власники перевалюють непрофільні вантажі [6].

Загальний обсяг вантажопереробки в морських портах України у 2016 р. склав 131,7 млн. тонн, що на 9 % менше порівняно з 2015 р.

Найбільша частка обсягу в 2016 р. припадає на морський порт «Южний» – 30%, що становить 39297,57 тис. тонн, проте це на 19% менше минулого року за рахунок зниження переробки рудних вантажів. Зниження вантажопереробки прослідковується також у Білгород-Дністровському МТП (-35%) за рахунок зменшення обсягів перевалки лісових вантажів унаслідок дії мораторію на експорт необробленої лісової продукції. У Маріупольському та Бердянському МТП – зниження вантажопереробки (-15%) за рахунок скорочення обсягу каботажних перевезень.

Однією з проблем функціонування морських портів є недостатнє фінансування розвитку інфраструктури. Про недостатність оборотних коштів для погашення своїх боргів свідчить низькі значення коефіцієнта покриття Ізмаїльського, Ренійського, Скадовського та Усть-Дунайського МТП (< 2). Найвище значення коефіцієнта Одеського МТП – 18,09 (табл.1).

Таблиця 1

Аналіз показників фінансового стану та стану основних засобів за 2015 р.

Назва морського торговельного порту	Коефіцієнт покриття 2-2,5		Коефіцієнт фін.стійкості >1		Коефіцієнт платоспром. >1		Ступінь зносу основних засобів	
	поч.р	кін.р	поч.р	кін.р	поч.р	кін.р	поч.р	кін.р
1.Бердянський	3,36	4,20	10,02	7,01	3,36	4,20	76,47	76,67
2.Білгород-Дністровський	2,31	4,48	20,59	27,27	2,30	4,04	79,83	80,90
3.Ізмаїльський	1,78	1,46	3,47	2,32	0,48	0,82	91,23	91,16
4. Іллічівський	2,49	4,90	5,87	7,82	1,92	3,62	81,07	82,50
5.Маріупольський	8,19	6,04	16,46	10,72	5,66	4,95	66,81	67,11
6. Миколаївський	4,84	11,10	15,43	28,76	2,91	7,15	87,16	88,27
7.Одеський	25,07	18,09	15,39	40,36	3,69	14,52	62,15	63,23
8.Ренійський	0,75	0,34	4,20	2,66	0,75	0,31	67,04	68,74
9.Скадовський	0,61	0,61	1,60	0,86	0,34	0,26	75,22	76,31
10.СМП "Октябрьск"	3,10	3,44	10,59	9,30	3,10	3,44	63,67	63,33
11.Усть-Дунайський	0,41	0,70	6,73	7,13	0,38	0,66	54,11	56,46
12.Херсонський	3,58	3,24	11,61	7,78	3,20	2,92	91,21	90,50
13.Южний МТП	4,20	7,80	2,24	2,78	0,93	1,62	59,49	59,94

Аналіз фінансової стійкості морських портів вказує на здатність оперативно реагувати на зовнішні та внутрішні стреси без зниження фінансового та виробничого потенціалу господарювання. Проте аналіз платоспроможності Ренійського МТП та Скадовського МТП свідчить про залежність підприємств від зовнішніх джерел фінансування та наявність нестійкого фінансового положення.

Портове господарство перебуває в передкритичному стані, а саме: активна частина основних фондів, насамперед кранове господарство, відпрацювало вже всі можливі терміни, а глибина та довжина причалів є недостатніми, 30% причалів підлягають капітальному або профілактичному ремонту, близько 5 км хвилеломів та огорожуючих молів знаходяться в аварійному стані. Загальний середній рівень фізичного зносу портової інфраструктури оцінюється понад 90%. І хоча українські порти в цілому є прибутковими підприємствами, галузь потребує інвестицій на суму більше 3 млрд. дол. США [1, с.17].

Рентабельні порти постійно інвестують власні кошти в оновлення та модернізацію інфраструктури (Маріупольський МТП, «Южний» МТП) та залучають приватних інвесторів для спільної розробки масштабних проектів (Іллічівський МТП, СМП "Октябрьск").

Найбільший обсяг освоєних капітальних інвестицій було здійснено Маріупольським МТП – 118691 тис. грн., що становить 79 % виконання плану на 2015 р. Другий за обсягом «Южний» МТП – 113168 тис. грн., і всього 19 % від запланованих. Найменше освоєно капітальних інвестицій Скадовським МТП – 26,1 тис. грн. і виконаним планом у 2 % (рис. 1).

ДП «АМПУ» у 2015 р. передбачалось освоїти капітальні інвестиції у розмірі 715186 тис. грн. (на капітальне будівництво; придбання (виготовлення) основних засобів; придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів; придбання (створення) нематеріальних активів; модернізація, модифікація (добудова, дообладнання, реконструкція) основних засобів), а за фактом було виконано план на 59% - 420886 тис. грн.

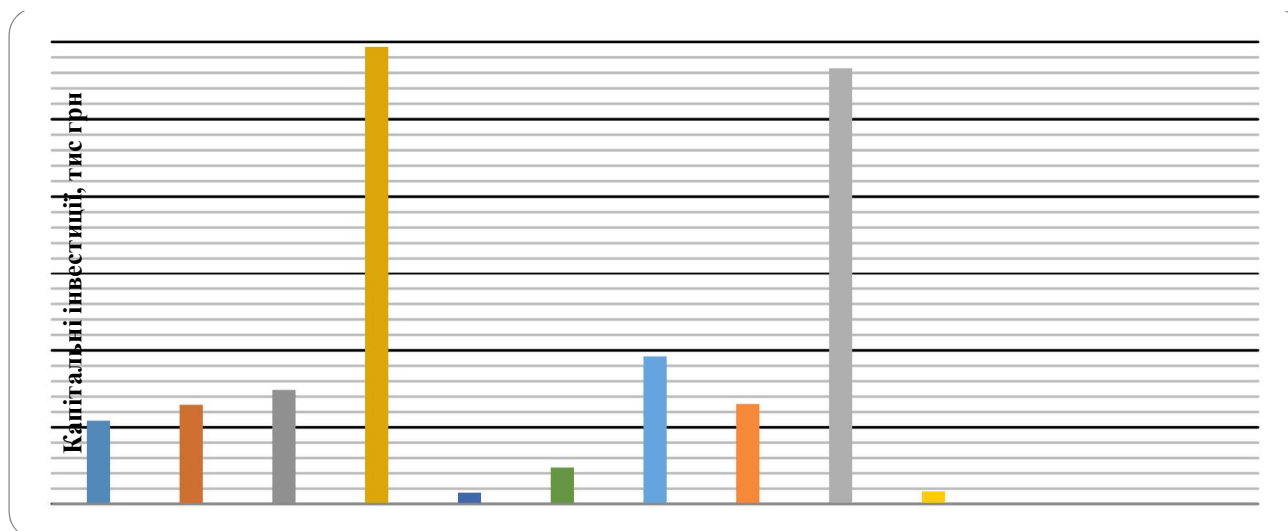


Рисунок 1 – Капітальні інвестиції морських торговельних портів за 2015 р.

Протягом останніх років порти відчули гострий дефіцит коштів на модернізацію основних фондів через невиважену позицію держави й зволікання із затвердженням фінансового плану АМПУ, а також вилучення коштів портів без врахування їхніх потреб акумулювати фінансові резерви для оновлення портової інфраструктури, що унеможливило освоєння запланованих інвестицій і створило підґрунтя для зловживань [1, с. 20].

Державних цільових програм, які б передбачали розвиток морських портів, станом на сьогодні немає. Міжнародні кредити, кошти Світового та Європейського банку на реалізацію інвестиційних проектів розвитку морських портів у 2014–2015 рр. не залучалися [8].

У діяльності морських торговельних портів розрахунки з дебіторами та кредиторами мають не зовсім позитивну тенденцію, оскільки накопичені значні суми заборгованості та характерні тривалі терміни її погашення (рис. 2).

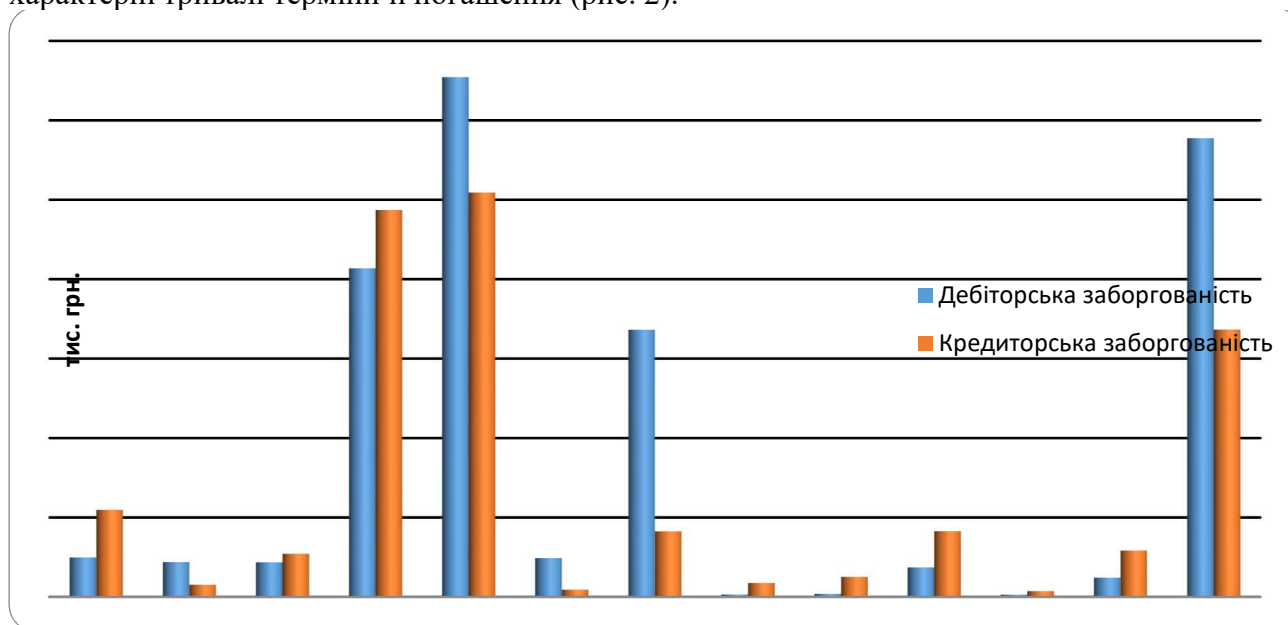


Рисунок 2 – Величина дебіторської і кредиторської заборгованості МТП за 2015 р.

Кредиторська заборгованість перевищує дебіторську в Бердянському, Ізмаїльському, Іллічівському, Ренійському, Скадовському, СМП "Октябрьск", Усть-Дунайському та Херсонському МТП більше ніж на 10%, це свідчить про те, що підприємства в майбутньому не зможуть погасити свою кредиторську заборгованість за рахунок дебіторської.

Величина дебіторської заборгованості значно перевищує кредиторську в Білгород-Дністровському, Маріупольському, Миколаївському, Одеському та «Южному» МТП, що

призводить до недоодержання грошових коштів; неможливості планування витрат і доходів на середньостроковий і довгостроковий періоди; до ризику виникнення безнадійної дебіторської заборгованості.

Дані, наведені на рис. 3, свідчать про те, що за результатами діяльності у 2014-2015 рр. спостерігається тенденція підвищення обсягів чистого доходу від реалізації продукції, робіт та послуг майже в усіх МТП, крім Ренійського та Білгород-Дністровського МТП. Серед проаналізованих портів у 2015 р. найбільший обсяг чистого доходу був отриманий «Южним» МТП – 2172548 тис. грн. та Іллічівським МТП – 1641344 тис. грн. Найменший обсяг чистого доходу отриманий Скадовським МТП – 2353 тис. грн.

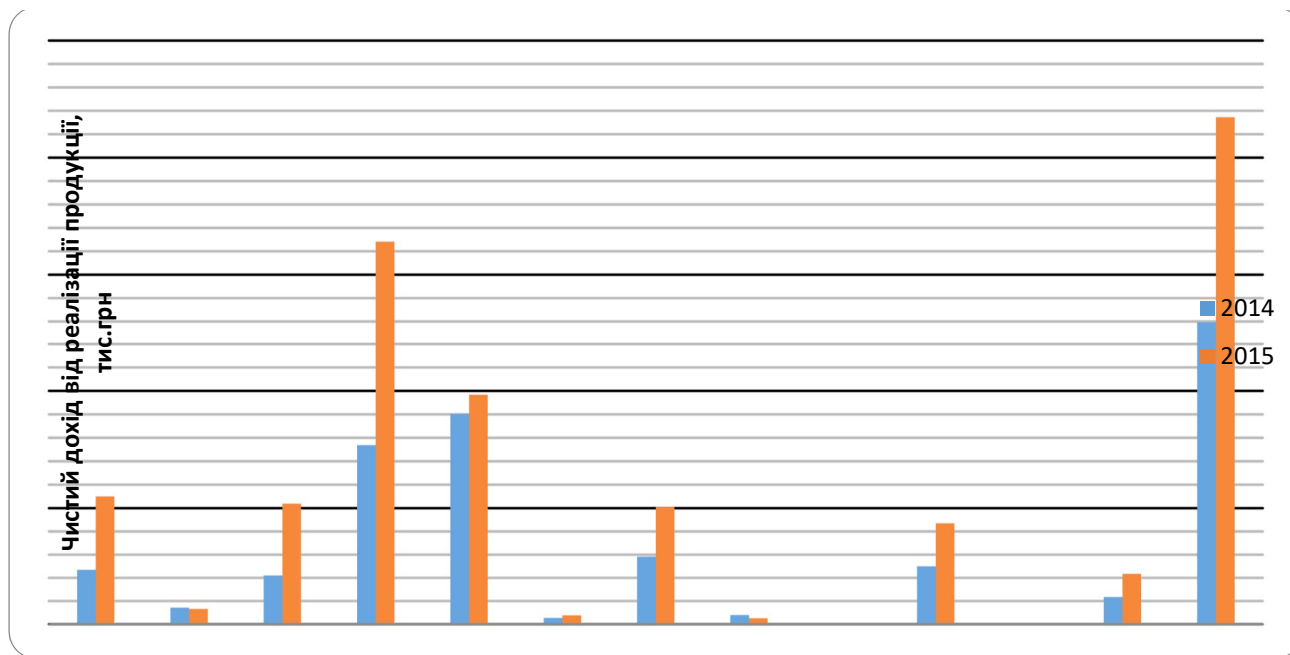


Рисунок 3 – Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) МТП 2014-2015 рр.

Всупереч Закону України «Про морські порти України» реформування морської транспортної інфраструктури не проведено. Створення Адміністрації морських портів України – державного підприємства, що мало забезпечувати функціонування морських портів, утримувати та використовувати об'єкти портової інфраструктури державної форми власності, не підвищило ефективності використання державного майна в морських портах. На сьогодні державні стивідорні підприємства, що залишилися після реорганізації, поступово втрачають обсяги переробки вантажів. При цьому обсяги переробки приватних стивідорних компаній як на власних причалах, так і на причалах ДП «АМПУ» постійно зростають. Умови і механізми для залучення інвестицій не створені. Діяльність ДП «АМПУ» з організації виконання планів розвитку морських портів, підготовки пропозицій щодо їх вдосконалення безрезультативна [9].

Висновки. Таким чином, ключовими пріоритетами в розвитку морських портів на сьогодні є такі: розвиток портової інфраструктури (днопоглиблення та реконструкція гідротехнічних споруд для приваблення вантажів); розширення технологічних можливостей інфраструктури портів для прийому імпортного вугілля; оформлення земель під стратегічними об'єктами портової інфраструктури; впровадження стандартів FIDIC, розроблених International Federation of Consulting Engineers для реалізації днопоглиблювальних проектів в українських портах, які підтримує ЕБРР; співпраця з потенційними інвесторами; зниження ставки портових зборів.

Отже, сучасне становище морських портів потребує досконалого законодавства та оперативних управлінських рішень щодо розвитку морських портів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України. – К.: НІСД, 2016. – 46 с.
2. Михайличенко К.М. Розвиток портової діяльності в контексті забезпечення національних інтересів України / К.М. Михайличенко // Стратегічні пріоритети. – 2016. – С. 124-136.
3. Дем'янченко А.Г. Дослідження ефективності діяльності державних і приватних стивідорів у морських портах України / А.Г. Дем'янченко. // БІЗНЕСІНФОРМ. – 2016. – № 2. – С. 178-184.
4. Ненно І.М. Бізнес-модель розвитку морського торговельного порту / І.М. Ненно. // Вісник ОНУ ім. І.І. Мечникова. – 2016. – С. 70-74.
5. Дьякова М.С. Статистичний огляд розвитку морської портової галузі / М.С. Дьякова. // Theoretical and Practical Aspects of Economics and Intellectual Property. – 2014. – С. 282-287.
6. Контейнерные мощности в Украине [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://www.uspa.gov.ua/ru/press-tsentr/analitika/analitika-2016/14666-kontejnernye-moshchnosti-v-ukraine-odin-rabotaet-chetvero-smotryat>.
7. Офіційний сайт Адміністрації морських портів України [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://www.uspa.gov.ua/ru/>
8. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
9. Звіт про результати аудиту ефективності виконання Міністерством інфраструктури України повноважень з управління стратегічними об'єктами державної власності, які закріплені за державним підприємством «Адміністрація морських портів України» [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: http://www.ac-rada.gov.ua/doccatalog/document/16747540/Zvit_7-2.pdf.

Стрелок И.И.

ОСОБЕННОСТИ СОВРЕМЕННОГО РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ

Конкурентоспособность всего национального транспортного комплекса на мировом рынке зависит в достаточной степени от эффективности функционирования морских торговых портов.

Поэтому цель исследования заключается в характеристике современных тенденций развития морских торговых портов по ключевым показателям их функционирования

В статье охарактеризовано современное экономическое состояние развития и функционирования морских торговых портов. Проанализированы основные результаты финансово-хозяйственной деятельности морских портов: объемы переработки грузов, финансовое положение и состояние основных средств, освоение капитальных инвестиций, соотношение дебиторской и кредиторской задолженности.

Ключевые слова: морские торговые порты, состояние развития морских портов, эффективность функционирования.

Strilok I.

FEATURES OF MODERN DEVELOPMENT OF SEA PORTS OF UKRAINE

The competitiveness of the entire national transport complex in the world market depends to a large extent on the efficiency of the operation of sea commercial ports.

Therefore, the purpose of the study is to characterize the current trends in the development of maritime trade ports by the key indicators of their functioning.

The article describes the current economic state of development and functioning of seaports. Analyzes the main results of financial-economic activities of sea ports: volumes of cargo handling, the financial position and condition of fixed assets, development of capital investment, the ratio of receivables and payables.

Keywords: marine trade ports, the state of development of sea ports, efficiency of operation.