

\*) Розраховано за даними: [7, с. 16-17, 199-235]

Як бачимо, чисті інвестиції значно менше чистого прибутку, а в роки економічного підйому ця різниця складає від 94,3 разів (2000р.) до майже 4 разів (2003-2004рр.). Співставлення чистого прибутку та чистих інвестицій в порівняних цінах за роки економічного зростання (2000-2004рр.) складає 396,5 млрд. грн. проти 69,8 млрд. грн. Тобто, підприємства лише незначну частину власних прибутків (17,6%) відшкодовують на модернізацію та розширення виробництва. Покрити дефіцит в 60 млрд. грн., який склався на даний термін, підприємства здатні самостійно, і їх відшкодування на техніко-технологічне переобладнання складе біля 20% від чистого прибутку.

Наявна ситуація невикористання власних джерел підприємницького сектору для поповнення основних фондів є наслідком дії недосконалого організаційно-економічного механізму управління розвитком національної макросистеми, інституціональна складова якого не стимулює розширене відтворення виробництва.

**Висновки.** Наведені розрахунки та дослідження фінансових джерел інвестування, підтверджують наступне:

- основними фінансовими джерелами інвестування залишаються власні кошти підприємств, але їх частка майже дорівнює валовому споживанню основного капіталу;
- підприємства мають досить потужні потенційні можливості для підвищення інвестиційної активності;
- інвестиційні кошти підприємств мають переважну спрямованість в споруди та застаріле обладнання, не сприяють нарощуванню продуктивності праці, підвищенню конкурентоспроможності національної економіки та створенню нових робочих місць.

Наслідками такої інвестиційної політики є високий рівень прихованого безробіття, нестача робочих місць в країні та відсутність конкуренції на ринку праці, що призводить до незрівнянної низької долі заробітної плати в структурі собівартості продукції та валовому внутрішньому продукту, неможливості повноцінного розгорнення ефекту мультиплікатора та акселератора і забезпечення сталого та якісного економічного зростання.

Виправлення такої ситуації можливе тільки за рахунок удосконалення нормативно-правової бази, яка б унеможливила вивезення власних коштів підприємств за межі виробничого сектору національної економіки. Тому резерви нарощування потенціалу економічного зростання криються саме у заохоченні вітчизняних підприємців до інвестування у власні виробничі потужності, що дасть змогу повністю розгорнути пружину циклу. Забезпечити хоча б просте відтворення капіталу можливо не за рахунок залучення значних фінансових коштів, а організаційно-економічними механізмами, інструментами та важелями впливу припинити виток капіталу з виробництва.

#### Джерела та література

1. Чемодуров О. Зовнішні джерела фінансування модернізації українських підприємств. // Економіка України. - 2005.- №9. – с. 54-61.
2. Національні рахунки України за 2004 рік. Статистичний збірник. - К.: Державний комітет статистики України, 2006. – 327 с.
3. Конкурентоспроможність національної економіки / За ред. д-ра екон. наук Б.Є. Кваснюка. - К.: Фенікс, 2005. – 582 с.
4. Роль держави у довгостроковому економічному зростанні / За ред. Б.Є.Кваснюка. - К.: Ін-т. екон. прогнозув., Харків: Форт, 2003. - 424 с.
5. Стратегія економічного та соціального розвитку України (2004-2015 роки) "Шляхом Європейської інтеграції" / Авт. кол. А.С.Гальчинський, В.М.Гесць та ін. - К.: ІВЦ Держкомстату України, 2004. – 416 с.
6. Бюлетені Національного банку України: № 10, 2002, с. 98-99; № 4, 2003, с. 102; № 3, 2004, с. 94; № 3, 2005, с. 83.
7. Національні рахунки України за 2004 рік. Статистичний збірник. - К.: Державний комітет статистики України, 2006. – 327 с.

#### Бойко С.В.

### ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ СУЧАСНОГО ПОРТОВОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

**Вступ.** Розвиток зовнішньоекономічних зв'язків України, її спрямованість на динамічне входження у світову економічну систему і, насамперед, вступ до СОТ вимагають наявності високоефективної та розгалуженої транспортної системи. Транспортна система відіграє в сучасних умовах визначальну роль як один із найважливіших факторів економічного розвитку держави.

До транспортної системи пред'являються високі вимоги щодо якості, регулярності та надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів, безпеки перевезення пасажирів, швидкості та якості доставки. Потреба у транспортній системі, що чітко функціонує, дедалі посилюється, стає базисом сталого розвитку продуктивних сил регіонів, а також запорукою інтеграції нашої країни до світових ринків.

**Постановка задачі.** 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.Пашенка, П.Підлісного, Е.Смельянова, А.Хахлюка, Ю.Цветова та ін.

Проблемам розвитку і реформування морських портів України за останні роки присвячено десятки публікацій. При цьому недостатньо уваги приділяється узагальненню досвіду роботи окремих портів, простеженню й аналізу технологічних пропозицій щодо раціонального використання суден "ріка-море", оптимального поєднання можливостей Азово-Чорноморського регіону в інтересах українського торгового флоту.

**Результати.** Поява суверенних, незалежних пострадянських держав наклала свій відбиток на торгові відносини між країнами Заходу, Сходу й Азії. Суть цього явища в тому, що досі, долаючи наслідки глибокої економічної кризи, країни СНД як слід не можуть вписатися в світовий торгово-економічний простір, знайти свої надійні місця на міжнародних ринках і закріпитися на інтернаціональних транспортних лініях.

Значні труднощі при інтеграції в ЄС і світову торгову систему відчуває й Україна. Свої специфічні особливості в поєднанні з глобалізаційними процесами має розвиток морських торгових портів України. Відносно економічне відновлення портів, що недавно почалося після перенесеної ними кризи, позначилося на торгово-транспортному становищі України в Азово-Чорноморському регіоні, який входить до мережі міжконтинентальних і загальносвітових транспортних комунікацій.

Хоч цивілізована ринкова система за участю Росії і України в Азово-Чорноморському басейні тільки формується, але західні експерти вже вважають цей регіон перспективним через його надзвичайно вигідне гео економічне положення в зв'язках між Європою і Азією. Достатньо зазначити, що до Чорного моря підходять, сполучаючись через порти з його морськими торговими лініями, 5 найбільших міжнародних транспортних шляхів. Це - крітські коридори №9 (з півночі через Київ на Одесу і Іллічівськ), №7 (по Дунаю з виходом на Констанцу і гирлові українські порти), №8 (через Балканський півострів на Бургас і Варну), №4 (також через Балкани на Констанцу і на південь до Стамбула). Найбільш перспективним, визнаним Європейським Союзом, в найближчі роки об'яє стати коридор Європа - Кавказ - Азія (TRASECA), який в Одесі та Іллічівську сполучається з коридором №9, а в Констанці - з коридорами №4 і 7. Проходження цієї лінії через Одесу та Іллічівськ вельми вигідне для України, яка бореться за залучення великих транзитних вантажопотоків.

З торговим поживленням на транспортних коридорах, безсумнівно, зросте роль і перспектива в розвитку українських портів - особливо таких, як Одеса та Іллічівськ. Останній уже виявив свої потенційні можливості в питанні активізації поромних перевезень по Чорному морю. Так, з 1999 року, після закінчення будівництва в Батумі і Поті перехідних залізничних мостів, 2 українських і 2 болгарських поромні обслуговують потрібну лінію "Варна-Іллічівськ-Батумі-Поті". З українськими поромниками почали досить успішно конкурувати і болгарари. Незабаром планують відкрити спільну поромну лінію Грузія і Румунія - "Батумі-Констанца", що викличе конкурентне піднесення у поромних перевезеннях, які дешевші за транспортування теплоходами. У ситуації, що створилася, щоб не бути відтісненими болгарськими і румунськими конкурентами на вигідних морських лініях, Україні треба розвивати насамперед порти, що мають вигідне географічне і економічне положення. Це стосується Одеси і Іллічівська, проблема розвитку і розширення яких вже вирішується. Так, у 2001 році від Чорноморського банку торгівлі і розвитку був отриманий кредит в 9 млн доларів на будівництво другої черги зернового терміналу.

Відповідно до тенденцій світового економічного розвитку у найближчому майбутньому очікується суттєве зростання товарообміну у напрямку Європа – країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Так, за оцінками експертів ЄС до 2010 року очікується збільшення товарообміну за цим напрямком на 30-35%. Очікується також зростання товарообміну за напрямком європейської осі „Північ-Південь” – за експертними оцінками до 2010 року на 25-30%. За прогнозами суттєве збільшення перевезень транзитних вантажів передбачається в тому числі і для морського транспорту. У зв'язку з цим Україна має потенційні можливості для залучення додаткових транзитних потоків через свою територію за цими напрямками за умов реалізації конкретних заходів щодо подальшого розвитку та модернізації власної транзитної транспортної інфраструктури та створення сприятливих умов для переміщення транзиту територією країни. У цьому контексті зростатиме роль морських портів, як однієї із найважливіших ланок національної транзитно-транспортної інфраструктури. Позитивні тенденції у розвитку портів свідчать про їх зростаючу роль у забезпеченні виходу України на світові ринки. Серед країн Європи Україна має один із найвищих коефіцієнтів транзитності. На сьогодні технологічні потужності національної транспортної інфраструктури здатні щороку перевозити залізницями більше ніж 1 млрд.т вантажів, переробляти в портах понад 163 млн.т вантажів. За потужністю морських портів Україна займає 3 місце у Чорноморському басейні після Російської Федерації та Румунії.

При розгляді питання ролі морських портів при інтеграції України у міжнародний торговий простір потрібно відмітити виняткову перевагу України в порівнянні з Росією, Болгарією, Румунією і Туреччиною, оскільки в Азово-Чорноморському басейні вона має 18 портів, які за рік загалом можуть переробити до 90 млн тонн вантажів. Найбільшого загального вантажообігу досяє Одеса є що займає 15-е місце в Європі. Найбільш потужним за суховантажним оборотом вважається Іллічівський порт.

Систему морських торговельних портів утворюють 20 виробничих одиниць, розташованих по узбережжю Чорного і Азовського морів в трьох географічних регіонах: Придунайському (Ренійський, Ізмаїльський, Усть-Дунайський), Чорноморському (Білгород-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, що закріплено у Кодексі торговельного мореплавства України. У 2002-2004 рр. Міністерством транспорту провадилася політика посилення регулюючого впливу державних органів влади на розвиток портового господарства.

Окрім того, функціонують 11 портових пунктів та значна кількість портів, пристаней, терміналів, що належать підприємствам не підпорядкованим Міністерству транспорту та зв'язку України.

За період 2000-2006 рр. більшість портів (15 одиниць) збільшили вантажообіг: Євпаторійський - в 2,2 рази, Керченський - в 3,8 рази, Ренійський - в 2,3 рази, Южний - у 1,6 рази, Ялтинський - у 2 рази, Ізмаїльський - у 1,9 рази, Миколаївський - у 1,8 рази, Скадовський - у 1,8 рази тощо. За 2006 рік вітчизняний морський і річковий транспорт збільшив перевезення вантажів на 7,1 %, в цілому замовникам доставлено 23,0 млн.т вантажів. Закордонні перевезення вантажів морським транспортом зменшилися на 3,2 %. Переробка імпортованих вантажів збільшилась на 15,9 %, транзитних вантажів – на 5,3 %, внутрішнього сполучення – на 18,9 %. Переробка експортних вантажів знизилася на 2,9 %. Кількість оброблених суден, закордонних та іноземного фрахту, зросла на 8,7 % і становила 17,9 тис. одиниць.

За розглянутий період суттєве зниження обсягу вантажопереробки відбулося у Феодосійському порту – на 59 %, суттєво скоротився обсяг переробки вантажів в Усть-Дунайському порту.

Згідно зі стратегією розвитку портів України до 2020 року, існує потреба в подальшому будівництві портових комплексів, що визначається вимогами їхнього ефективного функціонування в загальній транспортній системі країни, потребою міжнародного ринку транспортних послуг і входженням у систему міжнародних транспортних коридорів.

За оперативними даними, за 2006 рік освоєно 511,3 млн. грн. капіталовкладень, уведено основних фондів на суму 370,5 млн. грн.

Основними напрямками інвестицій, що визначені у галузевій “Програмі соціально-економічного розвитку морських портів України до 2010 року” є:

- удосконалення діючих і будівництво нових сучасних високотехнологічних спеціалізованих перевантажувальних комплексів (СПК), у тому числі для нових видів вантажів;
- удосконалення технології перевантаження традиційних вантажів, що забезпечить інтенсифікацію обробки транспортних засобів;
- розвиток та модернізація залізнично-автомобільних шляхів та інших портових об'єктів для забезпечення вимог щодо формування ефективної інфраструктури міжнародних транспортних коридорів.

Згідно зі стратегією розвитку портів України до 2020 року основними задачами держави є такі для морського та річкового транспорту

- прийняття державних цільових програм розвитку морського і річкового транспорту та забезпечення безпеки судноплавства.

Створення правових засад:

- діяльності морських і річкових портів в нових економічних умовах на основі організаційного розмежування адміністративних і господарських функцій управління;
- основ судноплавної політики держави;
- взаємодії різних видів транспорту у транспортних вузлах.

**Висновки.** 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. Морський порт слід розглядати як складну операційно-транспортну систему-підприємство. Результати аналізу діяльності портів України свідчать, що в теперішній час більшість портів стабілізували економічний стан, почали оновлювати виробничий потенціал і постійно нарощувати обсяги вантажопереробки. Збільшується асортимент та якість послуг портів, що позитивно відбивається на результатах їх діяльності та інвестиційній привабливості. В результаті аналізу функціонування морських торговельних портів України здійснено їх ранжирування за значимістю для вітчизняної економіки.

#### Джерела та література

1. Агєєв О. Шляхи інтеграції України в транспортну систему Європи // Урядовий кур'єр. – 2005. – № 71. – С.14.
2. Гаркума А. Транзитний міст України має бути надійним: [Україна в світовому транзитному бізнесі] // Урядовий кур'єр. – 2002. – №40 – С.3.
3. Карпінський Б. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції // Економіка України. – 1998. – №7. – С.17-23.
4. Кутах Ю. Транзитні зв'язки України та міжнародні транспортні коридори // Економіст. – 2002. – № 1. – С.50-57.
5. Харсун Л.Г. Інтеграція України в Європейську транспортну систему // Вісник Київського національного університету ім. Т.Шевченка. – 2004. – №72. – С.50-52.
6. Хахлюк А. Проблеми транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України // Економіст. – 1998. – №6. – С.78-81.
7. Ляхницький В.Е. Морские порты. - Л.: Гострансиздат, 2003. - стр.368
8. Чекаловець В., Оледіф І., Пустовіт О. Реструктуризація портового господарства України: проблеми,

принципи та основні напрямки // Економіст. – 2004. – №2. – С. 42-45.

**Ганганов В.М.**

## **СТАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ ФОРМУВАННЯ ПРОДОВОЛЬЧОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ**

**Вступ.** Проблема продовольства для людини існувала практично завжди. Це одна з найдавніших глобальних проблем. Голод як крайній її прояв і величезне соціальне лихо знекровлював людей і в давнину, і в середні віки, і в нові, й навіть у новітні часи. Продовольча проблема належить до категорії глобальних тому, що для її розв'язання недостатньо зусиль окремих держав, а потрібне добре налагоджене співробітництво всіх країн, незалежно від їхнього суспільного ладу. Зрештою, на ній органічно зав'язані інші глобальні проблеми сучасності – демографічна, екологічна, енергетична та ін. Більшість дослідників убачають у продовольчій проблемі багатопланове явище, яке справляє вплив на всі сторони суспільства і тому має розглядатися у взємозв'язку з економічною системою, політичним ладом, національними традиціями господарювання тощо.

У сучасному світі спостерігається нерівномірність у виробництві та споживанні продуктів харчування. В країнах, де недостатній розвиток сільськогосподарського виробництва, як правило, і виникають проблеми з продовольством. Це, в першу чергу, стосується країн, що розвиваються. Як показує процес економічного розвитку цих країн, подолати продовольчу проблему самотужки вони не зуміють. Головною ареною голоду і недоїдання в сучасному світі є країни, що розвиваються, де проживає майже 4/5 населення світу, виробляють приблизно 1/3 всього продовольства, а споживають трохи більше третини його світового споживання.

Актуальною ця проблема є і для України, де в останньому десятилітті минулого віку обсяг виробництва сільськогосподарської продукції скоротився більше ніж удвічі. Ця тенденція продовжується і зараз.

Питаннями дослідження стану та шляхів покращення продовольчої безпеки країн світу займаються вітчизняні і зарубіжні вчені. Зокрема, Баранчик І.І., Дадалко В.А., Лукінов І.І., Саблук П.Т., Семенов В.Ф., Топіха І.Н., Топіха В.І., Хорунжий М.Й., Шевчук О.В., Янків М. та інші. Однак це питання є вельмиактуальним.

**Постановка завдання.** Ціллю статті є дослідження питань продовольчої безпеки країн світу. Основними методами досліджень є аналітичні.

**Результати.** Виділяють чотири групи чинників, які впливають на глобальну продовольчу проблему:

- природні умови й розміщення населення (загальна площа та структура сільськогосподарських угідь, сільськогосподарський потенціал, клімат, співвідношення між кількістю населення і масою продовольства тощо);
- світовий транспорт і зв'язок, котрі забезпечують широкий вихід продуктів харчування на зовнішній ринок;
- політична ситуація в світі (позиції політичних сил, наявність міждержавних співтовариств, об'єднань, використання поставок продовольства у політичних цілях);
- світова економіка і торгівля в їхній єдності (продовольство як складова торговельних потоків, роль балансових розрахунків, кліринг);

Протягом усієї історії державності проблема стабільного продовольчого забезпечення населення була однією з найважливіших, оскільки від неї залежить національна безпека. Визначити єдину для всієї планети норму харчування важко, оскільки зони та регіони Землі об'єктивно розрізняються за витратами енергії, яка необхідна для підтримання життя людини.

За оцінками Продовольчої й сільськогосподарської організації ООН (ФАО) і Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), середня норма харчування для однієї людини має становити 2300-2400 ккал на добу. Чітко виражене недоїдання настає тоді, коли цей показник падає нижче 1800 ккал, а очевидний голод – коли він проходить критичну позначку 1000 ккал на добу. Що ж стосується структури харчового раціону, то за нормою він має містити не менше 100 г білків на добу. Харчування, при якому бракує не тільки калорій, а й білків, насамперед тваринного походження, а також жирів, вітамінів, мікроелементів, називається неповноцінним. На кінець 90-х років загальна кількість голодуючих оцінювалася за даними ФАО, в 500-550 млн осіб, а тих, хто недоїдає, – 1-1,3 млрд.

Економічно розвинуті країни підтримують досить високий рівень самозабезпеченості продовольством: США і Франція – понад 100%, Німеччина – 93%, Італія – 78%.

В Україні одним з найбільш болючих питань, що потребують першочергового розв'язання, є вирішення продовольчої проблеми. Держава, яка ще 10-15 років тому вважалася власником родючих земель, основним виробником продовольчої продукції серед країн колишнього СРСР та потенційним конкурентом західноєвропейським виробникам на світовому ринку агропромислової продукції сьогодні не в змозі забезпечити своєму народу харчування не тільки на рівні початку 90-х років, а й мінімальних фізіологічних норм. Сучасний стан споживання основних продуктів харчування на душу населення характеризується значним зменшенням його обсягів відповідно до 1990 року, є критичним і являє собою реальну загрозу здоров'ю нації, продовольчій та національній безпеці країни. Абсолютне зменшення рівня споживання продуктів харчування порівняно з раніше досягнутим супроводжується значною невідповідністю фактичного, нормативного та граничного рівня споживання, погіршенням його якості.

Аналіз даних офіційної статистики свідчить, що найбільш критичним є стан споживання повноцінних білкових продуктів харчування (м'яса, молока, риби, яєць) та вітамінної продукції (фруктів). Рівень їх