

Дем'яненко А. Г.

РОЛЬ И СТРУКТУРА МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ

В статье последовательно характеризуется экономическое состояние морских портов Украины через призму их классификации по различным принципам и методам. Если рассматривать порты в контексте выполнения ими экономических и социальных функций, то можно их разделить по грузовой направленности (наливные, сыпучие, тарно-штучные грузы), определить коэффициент их специализации и охарактеризовать их как хабы, диверсифицированные или нишевые предприятия. Характеристика портов как инфраструктурных систем позволяет сделать вывод, что не всегда лучшее инфраструктурное обеспечение приводит к росту грузопотоков. Также можно выделить определенные региональные группы портов, обслуживающих близлежащие промышленные комплексы и транспортные коридоры. Классификация портов по поколениям показывает, что порты Украины относятся скорее ко второму этапу развития, однако имеют черты, присущие и третьему, и четвертому поколениям. Таким образом, очерчен круг проблем современной морской портовой отрасли Украины, решать которые предлагается в нескольких направлениях, предпринимая соответствующие шаги – либо самостоятельно, привлекая ресурсы государства и самих портов, либо расширяя сотрудничество с частными инвесторами.

Ключевые слова: морской порт, анализ, классификация, структура

Рис.: 1. Табл.: 2. Библ.: 10.

Дем'яненко Аліса Геннадіївна – кандидат економічних наук, доцент, доцент, кафедра економіки та управління морським транспортом, Азовський морський інститут Одеської національної морської академії (ул. Черноморська, 19, Донецька обл., г. Маріуполь, 87517, Україна)
Email: ademyanchenko@gmail.com

УДК 332.13, 656.078

Дем'яненко А. Г.

РОЛЬ І СТРУКТУРА МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

У статті послідовно характеризується економічний стан морських портів України крізь призму їх класифікації за різними принципами та методами. Якщо розглядати порти в контексті виконання ними економічних і соціальних функцій, то можна їх поділити за вантажною спрямованістю (наливні, сипучі, тарно-штучні вантажі), визначити коефіцієнт їх спеціалізації та охарактеризувати їх як хаби, диверсифіковані або нішеві підприємства. Характеристика портів як інфраструктурних систем дозволяє зробити висновок, що не завжди краще інфраструктурне забезпечення приводить до зростання вантажопотоків. Також можна виділити певні регіональні групи портів, що обслуговують довколишні промислові комплекси та транспортні коридори. Класифікація портів за поколіннями показує, що порти України належать швидше до другого етапу розвитку, проте мають риси, властиві третьому й четвертому поколінням. Таким чином, окреслено коло проблем сучасної морської портової галузі України, вирішувати які пропонується в декількох напрямках, роблячи відповідні кроки 2 або самостійно, залучаючи ресурси держави і самих портів, або розширюючи співпрацю з приватними інвесторами.

Ключові слова: морський порт, аналіз, класифікація, структура

Рис.: 1. Табл.: 2. Бібл.: 10.

Дем'яненко Аліса Геннадіївна – кандидат економічних наук, доцент, доцент, кафедра економіки та управління морським транспортом, Азовський морський інститут Одеської національної морської академії (вул. Черноморська, 19, Донецька обл., м. Маріуполь, 87517, Україна)
Email: ademyanchenko@gmail.com

UDC 332.13, 656.078

Demyanchenko A. G.

ROLE AND STRUCTURE OF SEA PORTS OF UKRAINE

The article characterises economic state of sea ports of Ukraine through the prism of their classification by different principles and methods. When considering ports in the context of carrying out economic and social functions by them, they could be divided by freight specificity (bulked, loose, container-piece), coefficient of their specialisation could be determined and they could be characterised as hubs, diversified or niche companies. Characteristics of ports as of infrastructural systems allows drawing a conclusion that not always the better infrastructure support results in the growth of freight flow. Certain regional groups of ports that service neighbouring industrial complexes and transportation corridors could be marked out. Classification of ports by generations shows that Ukrainian ports rather belong to the second stage of development, however, have features of the third and fourth generations. Thus, the article outlines a set of problems of modern sea port industry of Ukraine, which can be solved in several directions undertaking relevant steps – either independently, attracting resources of the state and ports themselves, or expanding co-operation with private investors.

Key words: sea port, analysis, classification, structure

Pic.: 1. Tabl.: 2. Bibl.: 10.

Demyanchenko Alisa G. – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Associate Professor, Department of Economics and Management of Sea Transport, Azov Sea Institute of Odessa National Maritime Academy (vul. Chernomorska, 19, 87517, Ukraine)
Email: ademyanchenko@gmail.com

Введение. Морская портовая отрасль напрямую связана с развитием мировой и отечественной экономики, от ее состояния зависит эффективность логистики крупных экспортоориентированных предприятий, ее совершенствование обеспечивает не только снижение затрат по закупкам импортных товаров и сбыт готовой продукции, но и позволяет увеличить доходы за счет расширения объемов транзита.

Как и каждое предприятие, порт имеет свои уникальные характеристики, среди которых можно выделить следующие [1]:

- порты обеспечивают широкий спектр услуг, а не специализируются на нескольких продуктах, что отличает их от предприятий коммунальных услуг;

- сложившаяся разнообразная практика участия частного капитала – от аренды и эксплуатации до приватизации;
- существует возможность внутренней конкуренции вследствие присутствия на территории предприятий, оказывающих как схожие услуги, так и взаимодополняющие;
- доступно дробление основной услуги (переработка грузов) на элементы, которые могут выполнять различные участники портовой деятельности;
- со временем, стоимость земли, на которой расположен порт, а также его активов существенно возрастает, что делает порт привлекательным для инвестиций объектом;
- необходимость масштабных капитальных инвестиций является естественным барьером для входа в отрасль;
- большинство расходов порта – постоянные, что позволяет быстро наращивать эффективность работы при благоприятной конъюнктуре и дает дополнительную финансовую нагрузку при неблагоприятной;
- порт формирует эффект масштаба, доступный как поставщикам услуг, так и их потребителям;
- рентабельность деятельности порта обычно возрастает с увеличением его размеров и активности.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблемы развития морских портов Украины активно изучаются ведущими украинскими учеными и специалистами-практиками. В. Михайлова, Д. Щербаков, К. Ильницький занимаются анализом состояния и эффективности деятельности морского транспорта; В. Чекаловец, М. Примачев, Г. Вильский, В. Иванов изучают вопросы совершенствования системы управления и работы морских портов; большая дискуссия среди экспертов отрасли идет в плоскости привлечения частных инвесторов и способов взаимодействия с ними в государственных портах. Несмотря на широкий пласт теоретического и практического материала, освещенного в работах указанных авторов, уточнению подлежит структура морских портов Украины, как внутреннего аспекта обеспечения условий для роста конкурентоспособности и выбора будущих направлений развития.

Постановка задачи. Целью исследования, приведенного в данной статье, является изучение теоретико-практических аспектов классификации и структуризации морских портов Украины, характеристика проблем отрасли и направлений их решения самостоятельно государством или с помощью частных инвесторов.

Изложение основного материала исследования. Чтобы качественно предоставлять услуги, современный порт должен быть не только связующим звеном между грузоотправителем и грузополучателем, но и выступать центром хранения, перевалки, изменения груза, местом его доработки. С целью повышения коммерческой эффективности, порты становятся центрами индивидуального обслуживания, коммерческих и технических услуг, базой материально-технического обеспечения торговли и про-

мышленного развития припортовой территории, экологическим центром [2].

В то же время, порт можно рассматривать не только как предприятие, выполняющее определенные функции, но и в контексте социальных и экономических последствий его деятельности. Такую точку зрения выбрал П. Холл, который в своем исследовании выделил три подхода к определению сущности порта и направлений его работы [3]:

1. Порты определенных грузов, ключевая роль которых – получение доходов от основной деятельности, создание рабочих мест в регионе, участие в формировании бюджета. Эффективность существования такого порта определяется следующими характеристиками: объем переработанных грузов, их вид, режим морской перевозки, направление и назначение груза, степень заменяемости перевозки, конечное использование грузов.

По степени охвата различных видов грузов порты можно разделить на три группы: хабы – крупнейшие представители отрасли, равномерно обрабатывающие все виды грузов, имеющие широкий спектр оборудования, транспортную инфраструктуру, связи с более мелкими внутренними портами, благоприятное внешнее окружение, тесные связи со всеми работающими в порту компаниями; диверсифицированные – порты средних размеров, одинаково успешно работающие со всеми видами грузов; нишевые – предприятия, особо активно развивающие обработку определенного груза или группы грузов, производимых или потребляемых на близлежащих территориях.

Концентрацию порта на определенном виде груза можно установить с помощью коэффициента специализации, а уровень специализации определяется в зависимости от значения коэффициента: менее 0,2 – низкий; 0,2 – 0,4 – высокий, 0,4 – 0,6 – высокий, более 0,6 – очень высокий [4].

Рассмотрим украинские государственные морские порты с точки зрения их грузовой направленности, что позволит в дальнейшем определить тенденции развития портовой отрасли и особенности экономики предприятий (табл. 1).

На основании анализа грузопотока, по данным статистики, обобщенной журналом «Порты Украины» [5], можно сделать выводы о классах морских портов и уровне их специализации. Одесский порт равномерно уделяет внимание каждому виду груза: 35 – 38% занимают наливные и тарно-штучные, почти треть – сыпучие. Внутри данных групп преобладают нефть и нефтепродукты, зерно и руда, контейнеры и черные металлы. Стремится стать интермодальным хабом Юга Украины и порт Николаева, но пока что это хорошо диверсифицированное предприятие по группам грузов, однако анализ товарной структуры грузопотока внутри них показывает специализацию на нефти, черных металлах, угле и зерне. Порты Мариуполя, Ильичевска и Рени (несмотря на его малый оборот) показывают высокий уровень концентрации на нескольких видах грузов: для Мариуполя это черные металлы и уголь, Ильичевска – руда, масло, контейнеры и черные метал-

Таблиця 1

Классификация государственных морских портов Украины

Классы портов	Характеристика грузопотока			Специализация
	Наливные	Сыпучие	Тарноштучные	
Хаб Одесса	+	+	+	средняя
Диверсифицированный Мариуполь Ильичевск Николаев Рени	- + +- +	+ + + +	+ + +- +	высокая
Нишевый Южный Керчь Измаил Херсон Бердянск Октябрьск Евпатория Белгород-Днестровский Феодосия Ялта Скадовск Севастополь	- +- нет - - нет нет нет +	+ + + + + нет + -	- - - +- + + - - -	очень высокая

Прим.: значимость грузопотока (определена по результатам анализа специализации): + приоритетный, +- менее значимый, - незначимый.

лы, Рени – нефть, зерно, черные металлы. Больше всего в Украине нишевых портов, среди которых особенно четко выделяются следующие порты: Южный, основной груз которого руда, Измаил – уголь и руда, Херсон – сыпучие грузы, Октябрьск – автомобили, Белгород-Днестровский – лес, Евпатория и Ялта – строительные, Феодосия – нефть и нефтепродукты.

2. Порты, как инфраструктурные системы, основной задачей своей работы считают повышение качества предоставляемых услуг, оптимизацию технологий выполнения погрузочно-разгрузочных работ, максимизацию доходов. Основное внимание уделяется качеству и количеству инфраструктуры (глубина, длина причалов, склады, терминалы, краны). Связь между уровнем грузооборота и инфраструктурой порта очевидна – предприятия, инвестирующие средства в дноуглубительные работы, модернизацию причалов, приобретение погрузочно-разгрузочного оборудования, расширение складских площадей, могут привлекать дополнительные грузы и больше услуг оказывать своим клиентам, увеличивая доходы порта.

Если проанализировать отечественные порты с позиции их инфраструктуры [6], можно получить следующие результаты (табл. 2).

Исходя из потенциала портов и их использования в 2012 г. видно, что порт Одесса, несмотря на не самые максимальные глубины у причалов и большие складские территории, в результате занимает первое место по сочетанию грузооборота и инфраструктурных показателей. Поменялись местами порты Мариуполя, Ильичевска и Южного – на второе место вышел Ильичевский МТП за счет большого потенциала его глубин и площади складов, которые явно используются не на полную мощность. Ренийский порт является достаточно интересным объектом, имея большую протяженность причалов, глубины около них, складские территории, разнообразие обрабатываемых грузов. Однако сложившаяся экономическая ситуация в порту, обусловленная уходом российских грузов, отсутствием железнодорожного грузового сообщения с большей территорией Украины, приводит к тому, что проектная мощность предприятия в 14 млн тонн в год постепенно превратилась в 7 млн тонн, которые используются чуть больше чем на 20%. Специалисты отрасли отмечают, что спасти предприятие может передача его в муниципальную собственность либо приватизация сторонним инвестором или трудовым коллективом. Специализированный морской порт Октябрьск называют одним из самых успешных в Украине. Специализирующийся на перевалке черных металлов, он имеет немного причалов проектной мощностью 3 млн тонн генеральных грузов, но позволяющих принимать большие суда (до 250 м длиной и осадкой до 10,5 м), а также вторую по величине после Ильичевска складскую территорию. Кроме того, в 2012 г. ему достались три порталных крана из Рени. Эти факты свидетельствуют о высоком потенциале порта и будущем росте масштабов его деятельности при условии благоприятной конъюнктуры на данный вид грузов.

В общем же следует отметить, что крупные рентабельные порты постоянно инвестируют собственные средства в обновление и модернизацию инфраструктуры и суперструктуры, привлекают частных инвесторов для совместной разработки масштабных проектов, пример чего можно наблюдать в Одессе, Южном, Севастополе.

3. Порты как узловые звенья в транспортной сети. В этом случае акцент делается на том, что порты – центральные звенья в торговле, через которые можно связать регионы в международную торговую систему.

В Украине морские порты можно разделить по географическому признаку на пять региональных групп, обслуживающих близлежащие промышленные предприятия, национальные и международные транспортные коридоры:

- 1) самой крупной по масштабам группой являются порты Большой Одессы – Одесса, Южный и Ильичевск, дающие в совокупности около 54% всего грузооборота государственных морских портов;
- 2) Азовский регион, объединяющий порты Мариуполя и Бердянска, за счет развитой промышленности Востока Украины обеспечивают около 15% грузооборота;
- 3) в Днепро-Бугский регион входят порты Николаев, Херсон, Октябрьск, Скадовск (около 13% обрабо-

Таблиця 2

Инфраструктура государственных морских портов Украины

Классы портов	Грузооборот 2012 г., тыс.тонн	Количество причалов	Длина причальной линии, км	Максимальная глубина, м	Площадь складов, тыс.м ²	Рейтинг грузооборота и инфраструктуры
Порт -хаб						
Одесса	(1) 24500,6	54 (1)	9 (1)	13,5 (3)	220 (4)	1
Диверсифицированный порт						
Мариуполь	(4) 14080,4	21 (6)	3,9 (4)	12 (4)	241 (3)	4
Ильичевск	(3) 14513,7	29 (3)	6 (2)	16 (1)	575 (1)	2
Николаев	(5) 10841,7	15 (7)	2,4 (6)	11 (6)	182 (6)	6
Рени	(12) 1061,8	39 (2)	3,9 (4)	12 (4)	195 (5)	5
Нишевый порт						
Южный	(2) 22720,0	27 (4)	5,5 (3)	15 (2)	114 (9)	3
Керчь	(6) 5938,6	10 (8)	2 (7)	8 (9)	119 (8)	8
Измаил	(9) 2907,2	24 (5)	2,6 (5)	7 (10)	20 (12)	9
Феодосия	(8) 3002,0	7 (11)	1,2 (11)	11 (6)	21 (11)	10
Херсон	(7) 3100,3	8 (10)	1,26 (10)	8 (9)	20 (12)	11
Бердянск	(10) 2318,2	9 (9)	1,7 (9)	8,4 (8)	15 (13)	12
Октябрьск	(11) 2153,3	7 (11)	1,9 (8)	11,5 (5)	265 (2)	7
Евпатория	(14) 913,3	6 (12)	1,3 (12)	5 (12)	24 (10)	14
Белгород-Днестровский	(13) 927,8	10 (8)	1,23 (13)	4,5 (13)	156 (7)	13
Скадовск	(17) 180,8	3 (13)	0,8 (15)	6 (11)	-	17
Севастополь	(15) 417,1	2 (14)	0,36 (16)	9,7 (7)	-	15
Ялта	(16) 188,2	3 (13)	0,84 (14)	6 (11)	15 (13)	16

танних грузов), специализирующиеся на поставках зерновых, металла и автомобилей;

4) порты Крымского региона – Керчь, Феодосия, Ялта, Севастополь, Евпатория, хотя и являются самой многочисленной группой, обеспечивают только 11% грузооборота и в основном переваливают строительные грузы, хотя Феодосийский МТП является вторым после Одесского МТП по переработке нефти и нефтепродуктов;

5) Придунавье – украинские ворота в Европу – объединяет порты Рени, Измаила, Белгород-Днестровского и Усть-Дунайска. К сожалению, несмотря на большой потенциал, предприятия продолжительное время испытывают недостаток грузопотоков, ушедших в другие страны, что обусловлено не столько экономической целесообразностью, сколько политическими обстоятельствами. Следствием этого является и малая доля приходящегося на них грузооборота (около 7%), и финансовые проблемы (только Измаильский порт показывает прибыльность).

Что касается значимости указанных портов как важных звеньев транспортной артерии экспортных, импорт-

ных и транзитных потоков, следует отметить, что, например, Бердянский МТП – единственный морской узел Запорожского региона, обслуживающий местные металлургические и агропромышленные предприятия; Одесса – узловой порт трех международных транспортных коридоров, соединяющих Северную Европу с Черным морем и Азией, Южный – обслуживает химическую промышленность страны; Мариуполь – экспортные и импортные грузопотоки металлургии; Евпаторийский МТП специализируется на добыче и перевалке песка из Донузлава; порты Севастополя, Ялты и Феодосии кроме того, что являются грузовыми, принимают также и круизные лайнеры, что в будущем должно стать приоритетным направлением их работы.

Несмотря на то, что порты являются масштабными и, казалось бы, сложно изменяемыми структурами, можно наблюдать их постоянное совершенствование – модернизируется инфраструктура, повышаются стандарты предоставления услуг, идет поиск наиболее эффективных организационных моделей. Этот процесс UNCTAD в 1992 г. предложил организовать как эволюцию «поколений» портов [7]. В зависимости от разнообразия, степени технологичности инфраструктуры, специализации и пропускной

способности в 1992 г. выделили три, а в 1999 г. и четвертое поколение развития порта [8]:

Порты первого поколения – это организации, мощности которых, стратегия и деятельность сосредоточены на предоставлении основных услуг – обработка грузов и судов, безопасность.

Порты второго поколения анализируют тенденции мирового рынка и специализируются на создании или расширении терминалов по особым видам грузов, используя при этом новые методы и приемы управления, основанные на планировании и маркетинге. Порт становится и грузообработывающим, и сервисным центром.

Работа портов третьего поколения направлена не только на обработку грузов и предоставление сопутствующих услуг. Их задача – расширяя спектр услуг, создать эффективную платформу для полноценной логистики. Такие предприятия укрепляют связи с городом и пользователями услуг, используют комплексную систему сбора и анализа информации, стараются налаживать партнерские взаимоотношения со всеми компаниями, работающими в порту. Типичной деятельностью портов третьего поколения можно назвать традиционные портовые услуги, промышленно-экологические услуги, административно-коммерческие, организационные, создание информационной структуры, дополнительной стоимости груза, интеграция с работающими на территории компаниями, упрощение таможенных и пограничных процедур. [9]

Порты четвертого поколения – это не одна структура, а комплекс (сеть) физически не связанных между собой портов, объединенных общим управлением или сотрудничеством с оператором. С другой стороны, такие порты характеризуются расширением связей с другими видами транспорта, диверсификацией, интернационализацией и автоматизацией деятельности; они оптимально интегрированы в логистические цепочки и мировые цепи поставок. Как показывает опыт, до четвертого поколения эволюционируют порты, специализирующиеся на контейнерных, ро-ро перевозках.

Существует много критиков такой классификации, которые отмечают, что не каждый порт должен стремиться перейти в третье или четвертое поколение, не каждому это доступно в силу объективных условий. К тому же, редко можно найти порт, который будет четко подходить под данную классификацию: обычно элементы предыдущих поколений присутствуют в более поздних, и наоборот. Если рассматривать порты Украины с точки зрения такой эволюции функций, заметно, что они находятся на второй стадии развития. Это подтверждают и эксперты, утверждающие, что отечественная портовая отрасль в основном застыла в развитии на уровне 70–80-х гг. XX века, хотя Одесский, Ильичевский, Южный, Николаевский, Мариупольский морские торговые порты имеют в активе некоторые характеристики третьего и даже четвертого поколения (Одесский МТП). Однако, в первую очередь, они сконцентрированы на повышении эффективности собственной деятельности за счет расширения грузовой базы, привлечения новых

операторов, оптимизации погрузочно-разгрузочных процессов, модернизации инфраструктуры.

Реальность управления портовой отраслью Украины характеризуется существенным отставанием инфраструктуры портов от существующих мировых тенденций и потребностей судо- и грузовладельцев. Отечественные эксперты отмечают недогруз имеющихся портовых мощностей, используемых лишь на 60–70%. С другой стороны, проблема заключается и в неспособности портов принимать максимальные грузопотоки, так как формально имеющаяся инфраструктура, суперструктура, вспомогательные объекты находятся в не очень удовлетворительном состоянии и не могут обеспечить потребности порта в полном объеме. Именно реконструкцию, модернизацию и техническое перевооружение портов многие считают первоочередной задачей развития отрасли и залогом успешной конкуренции. Кроме того, существуют проблемы с финансированием, планированием и управлением, своевременным техническим обслуживанием, качеством предоставления услуг, прозрачностью проведения административных процедур. Решать данные проблемы можно с двух сторон: либо самостоятельно государственному аппарату, либо привлекая частный капитал и опыт ведения бизнеса. Мировой банк предлагает рамочную схему, показывающую, как государственно-частное партнерство может способствовать решению инфраструктурных проблем [10]. Если приложить данную методику к анализу проблем портовой отрасли, можно получить следующие направления их решения (рис. 1).

К сожалению, возможности государственных органов власти ограничены, в первую очередь, механизмом работы государственных финансов – их хроническим недостатком, бюрократизмом процедур привлечения, изыманием прибыли морских портов, порядком разработки и реализации тарифной политики. Не позволяет портам выходить на более высокий уровень конкурентоспособности и низкое внимание правительства к проблемам отрасли, недостаток квалифицированного управления, понимания важности морского транспорта в международной торговле, в которой активно принимает участие Украина.

Частные инвесторы освобождены от необходимости учета множества политических факторов при ведении эффективного бизнеса и связанных с этим ограничений. Приватный капитал имеет множество возможностей и источников привлечений финансовых и других ресурсов, слабодоступных государству. Кроме того, профессиональное отношение к предпринимательству, владение лучшими практиками управления портами, заинтересованность в экономическом результате, ориентированность в современных тенденциях рынка и способность их предугадывать делает частного инвестора эффективным участником портового бизнеса.

Данные факты не означают, что морская портовая отрасль Украины должна полностью перейти в частные руки. Однако реальность показывает, что собственными силами государство не сможет справиться с поставленной задачей развития морского транспорта и морских портов в частности.

Выводы. Морские порты Украины – важное звено логистической цепочки сбыта продукции горно-металлургического, агропромышленного комплексов; инструмент обслуживания растущей внешнеэкономической деятельности, поддержания эффективного партнерства с мировым экономическим сообществом; просто крупные предприятия, обеспечивающие занятость в своих регионах и экономическую поддержку; потенциально мощная, конкурентоспособная отрасль, требующая большого внимания со стороны государственной власти, широкомас-

штабных стратегий и программ реформирования, инвестиционных вложений и грамотного управления. Дальнейших исследований требует задача поиска наиболее адекватного инструментария реализации политики реформирования отрасли, роста ее конкурентоспособности путем привлечения частных инвесторов к данному процессу и трансформирования роли государства от оперативного менеджмента к стратегическому управлению и комплексному планированию развития системы морских портов.

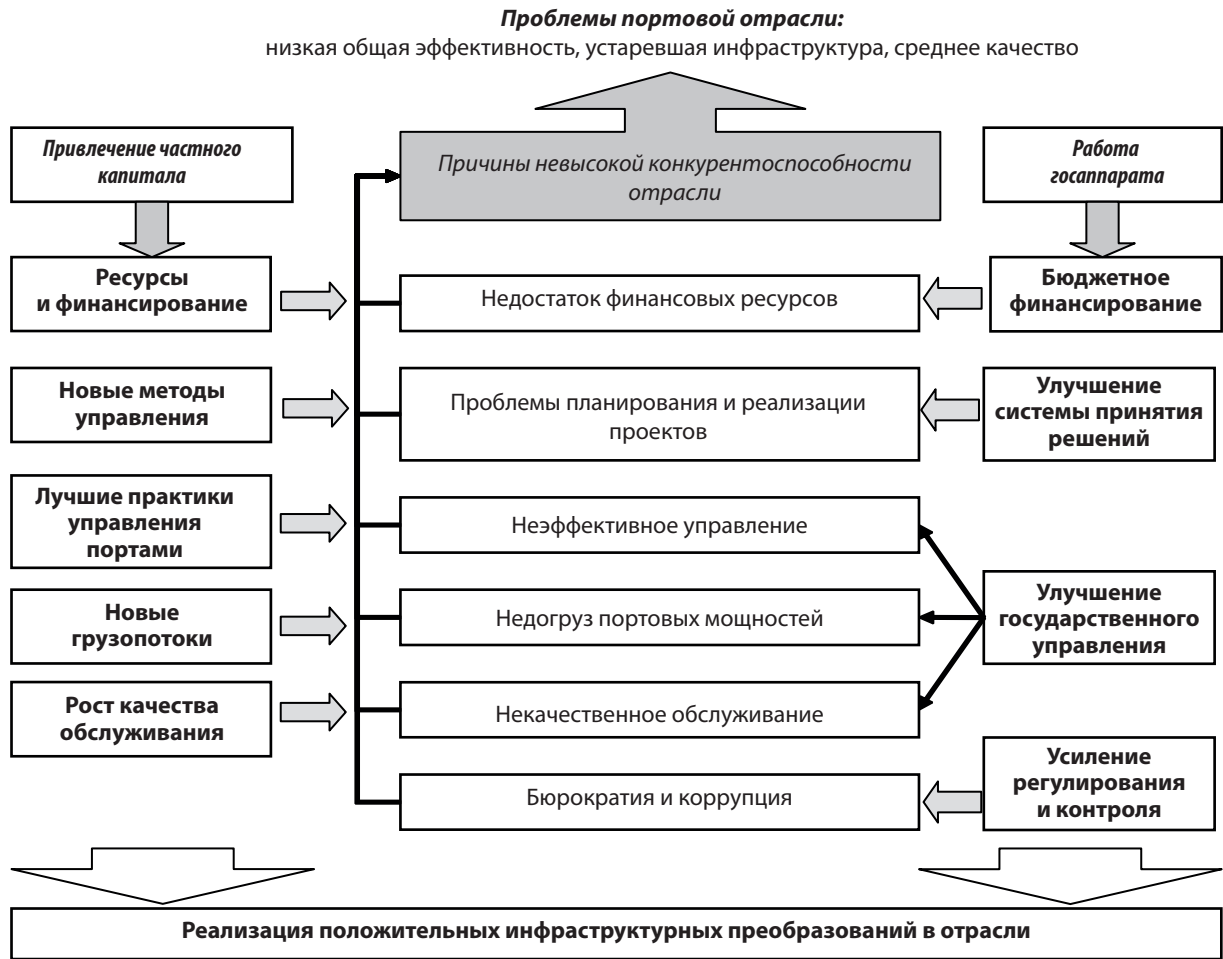


Рис. 1. Направления решений проблем портовой отрасли в Украине

ЛИТЕРАТУРА

1. Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models // The International Bank for Reconstruction and Development. – The World Bank, 2007. – 78 p.
2. Степанов О. Н. Стратегическое управление развитием морского порта / О. Н. Степанов. – Одесса: Астропринт, 2005. – 324 с.
3. Hall P. The institution of infrastructure and the development of port-regions / P. Hall. – University of California at Berkeley, 2002. – 555 p.
4. Жудро М. К. Экономика предприятия: курс лекций / М. К. Жудро, М. М. Жудро. – Горки : БГСА, 2006. – 288 с.

REFERENCES

Baryshnikova, V.V. «Sovremennyy port v logisticheskoy tsepoche dostavki gruzov» [Modern port in the supply chain delivery.]. *Ekonomika i upravlenie predpriiatiami mashinostroitel'noy otasl'i: problemy teorii i praktiki*, no. 4(8) (2009): 15–26.

Hall, P. The institution of infrastructure and the development of port-regions: University of California at Berkeley, 2002.

«Morskie torgovye porty Ukrainy» [Commercial sea ports of Ukraine.]. <http://www.sifservice.com/index.php/ru/informatsiya/morskie-porty-ukrainy>.

«Natsionalnyy morskoy reyting Ukrainy – 2012» [National Maritime rating of Ukraine – 2012.]. <http://portsukraine.com/node/3139>.

5. Национальный морской рейтинг Украины – 2012 [Электронный ресурс] // Порты Украины. – 2013. – № 1. – Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/3139>.
6. Морские торговые порты Украины [Электронный ресурс] / Информационная служба SIFService. – Режим доступа: <http://www.sifservice.com/index.php/ru/informatsiya/morskie-porty-ukrainy>
7. Port marketing and the challenge of the third generation port / UNCTAD. – UNCTAD, 1992. – 55 p.
8. The Fourth-Generation Port / UNCTAD // Ports Newsletter. – 1999. – № 19. – P. 9 – 12.
9. Барышникова В. В. Современный порт в логистической цепочке доставки грузов / В. В. Барышникова // Экономика и управление предприятиями машиностроительной отрасли: проблемы теории и практики. – 2009. – № 4(8). – С.15 – 26.
10. Public-Private Partnerships Reference Guide / World Bank Institute & PPIAF. – The World Bank, 2012. – 230 p.

Port marketing and the challenge of the third generation port: UNCTAD, 1992.

«Port reform toolkit. Alternative port management structures and ownership models» In The International Bank for Reconstruction and Development: The World Bank, 2007.

Public-Private Partnerships Reference Guide: The World Bank, 2012.

Stepanov, O. N. Strategicheskoe upravlenie razvitiem morskogo porta [Strategic management of development of sea port.]. Odessa: Astroprint, 2005.

«The Fourth-Generation Port» Ports Newsletter, no. 19 (1999): 9–12.

Zhudro, M. K., and Zhudro, M. M. Ekonomika predpriiatia [The economy of the enterprise.]. Gorki: BGSA, 2006.

УДК 331.5

Зоїдзе Д. Р.

СУЧАСНИЙ РИНОК ПРАЦІ: ВИВІЛЬНЕННЯ НАЙМАНИХ ПРАЦІВНИКІВ ЯК ЧИННИК СТРУКТУРНОЇ НЕВІДПОВІДНОСТІ МІЖ ПОПИТОМ ТА ПРОПОЗИЦІЄЮ

У статті розглядається сучасний стан ринку праці України, а саме – висвітлюються проблеми наявності структурних диспропорцій між попитом та пропозицією робочої сили, в тому числі, в регіональному розрізі. Виявлено наявність чинників, що підсилюють диспропорції: галузеві, територіальні, соціально-демографічні, професійно-кваліфікаційні, та визначено в якості основного чинника циклічний розвиток економіки, що зумовлює підвищення кількості вивільнених працівників з підприємств, установ та організацій. Проаналізовано вивільнення працівників за причинами, видами економічної діяльності та категоріями робочих місць. Виявлено необхідність координації регіональної соціально-економічної, фінансової та демографічної політики, метою якої буде управління мобільністю робочої сили з урахуванням питань забезпечення житлом при зміні місця роботи та одночасним удосконаленням системи професійної підготовки та перепідготовки.

Ключові слова: попит, пропозиція робочої сили, вивільнення найманих працівників, ринок праці, чинники диспропорції

Рис.: 4. Табл.: 1. Бібл.: 6.

Зоїдзе Діана Романівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент, кафедра менеджменту та адміністрування, Харківський національний фармацевтичний університет (вул. Пушкінська, 53, Харків, 61002, Україна)

Email: Osadchaya_Ulya@mail.ru

УДК 331.5

Зоїдзе Д. Р.

СОВРЕМЕННЫЙ РЫНОК ТРУДА: ВЫСВОБОЖДЕНИЕ НАЕМНЫХ РАБОТНИКОВ КАК ФАКТОР СТРУКТУРНОГО НЕСООТВЕТСТВИЯ МЕЖДУ СПРОСОМ И ПРЕДЛОЖЕНИЕМ

В статье рассматривается современное состояние рынка труда Украины, а именно – освещаются проблемы наличия структурных диспропорций между спросом и предложением рабочей силы, в том числе, в региональном разрезе. Виявлено наличие факторов, усиливающих диспропорции: отраслевые, территориальные, социально-демографические, профессионально-квалификационные, и определено в качестве основного фактора циклическое развитие экономики, которое приводит к повышению количества высвобожденных работников с предприятий, учреждений и организаций. Проанализировано высвобождение работников по причинам, видам экономической деятельности и категориям рабочих мест. Виявлена необходимость координации региональной социально-экономической, финансовой и демографической политики, целью которой будет управление мобильностью рабочей силы с учетом вопросов обеспечения жильем при изменении места работы и одновременным совершенствованием системы профессиональной подготовки и переподготовки.

Ключевые слова: спрос, предложение рабочей силы, высвобождение наемных работников, рынок труда, факторы диспропорции

Рис.: 4. Табл.: 1. Библ.: 6.

Зоїдзе Діана Романівна – кандидат економічних наук, доцент, доцент, кафедра менеджменту та адміністрування, Харківський національний фармацевтичний університет (вул. Пушкінська, 53, Харків, 61002, Україна)

Email: Osadchaya_Ulya@mail.ru