

УДК 351:338.4:502

І. Ю. Гришова,
д. е. н., професор,
помічник-консультант депутата Верховної Ради України
ORCID ID: 0000-0001-6276-7619
О. П. Дяченко,
к. е. н., доцент, доцент кафедри обліку і оподаткування,
Одеський державний аграрний університет
ORCID ID: 0000-0001-9670-2266

DOI: 10.32702/2306-6814.2019.13.5

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

I. Gryshova,
Doctor of Economic Sciences, Professor,
Assistant Consultant deputy of the Verkhovna Rada of Ukraine
O. Diachenko,
PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department
of Accounting and Taxation, Odessa State Agrarian University

STATE INVESTMENT POLICY OF DEVELOPMENT OF MARINE PORTS OF UKRAINE

Сучасний рівень інтеграційних процесів вимагає суттєвої оптимізації вітчизняної транспортної системи та її максимальної адаптації до вимог європейських стандартів надання послуг щодо переміщення вантажів та пасажирів в умовах розвитку міжнародних транспортних коридорів, частина з яких проходять територією України. Морські порти як одна з головних складових транспортної галузі займають важливе значення не тільки в транспортній системі України, а й у структурі транспортних міжнародних коридорів.

Основною метою цього дослідження є аналіз державної політики розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів та експортно-орієнтованої економічної політики України.

Важливим напрямком розвитку морського транспортної інфраструктури є подальша інтеграція транспортного комплексу України в міжнародну мережу. З розвитком мережі Міжнародних транспортних коридорів у нашій країні пов'язують великі сподівання на істотне збільшення транзитних вантажоперевезень.

Прискорення вирішення проблем морських портів та транспортного комплексу в цілому має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Все більшої ваги набуває роль транспорту, в тому числі і морського, у розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави. Враховуючи великий транзитний потенціал нашої країни, на сьогодні найбільш актуальними питанням є розбудова сумісної в контексті технічного і нормативно-правового забезпечення загальноєвропейської транспортної системи.

The current level of integration processes requires significant optimization of the domestic transport system and its maximum adaptation to the requirements of European standards for the

provision of services for the movement of goods and passengers in the development of international transport corridors, some of which pass through the territory of Ukraine. Sea ports as one of the main components of the transport industry are important not only in the transport system of Ukraine, but also in the structure of transport international corridors.

The main objective of this study is to analyze the state policy of development of sea ports of Ukraine in the context of development of international transport corridors and export-oriented economic policy of Ukraine.

An important direction in the development of maritime transport infrastructure is the further integration of Ukraine's transport system into an international network. With the development of the network of international transport corridors in our country there are high expectations for a significant increase in transit freight.

The acceleration of the solution of the problems of the seaports and the transport complex as a whole, is extremely important not only for the transport industry, but also for the state as a whole, the effective functioning of its production and social spheres, which is to a large extent ensured by the stable and reliable operation of transport. The role of transport, including maritime, in developing foreign economic relations, and the realization of the geopolitical potential of Ukraine as a transit state, becomes increasingly important. Given the great transit potential of our country, today the most urgent issues are the development of a European-wide transport system compatible in the context of technical and regulatory provision.

Consequently, the development of Ukrainian seaports should be a policy of sustainable economic growth instead of the current policy of destruction. The main principles of the new maritime ports policy should be: privatization of transport, demonopolization, development of a competitive environment, simplification of border crossing procedures, reduction of port dues and other measures that will facilitate the development of seaports in the context of the functioning of international transport corridors.

Ключові слова: міжнародний транспортний коридор, транспортно-дорожня галузь, морські порти, стивідорні компанії, приватні оператори, державна політика.

Key words: international transport corridor, transport and road sector, seaports, stevedoring companies, private operators, state policy.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Морські порти України виступають надзвичайно важливою складовою всієї транспортної системи та чекають розв'язання цілого комплексу нагальних проблем. Саме від їх розвитку значною мірою залежить успіх інтегрування України у світову економіку через систему інтенсивного розвитку морських перевезень вантажів і пасажирів.

П'ять із 19 портів за своїм економіко-географічним становищем мають важливе загальнодержавне значення і є морськими транспортними воротами для нинішніх і перспективних вантажопотоків. Це Одеса, Миколаїв, Іллічівськ та Південний — на Чорному морі, Маріуполь — на Азовському й Ізмаїл — на Дунаї. Вантажооборот цієї п'ятірки в сумі становить близько 90% від загального обсягу.

Порти Одеса, Іллічівськ, Південний мають виняткове значення не тільки в транспортній системі України, а й у структурі транспортних міжнародних коридорів (далі — МТК), що активно розвиваються.

Українські морські порти без особливих проблем можна задіяти в системі МТК, оскільки протягом останніх років відбуваються активні реконструкції, модернізації і технічне переоснащення перевантажувальних потужностей.

Оцінюючи нинішній стан українських морських портів, їхні переробні потужності з різних видів вантажів, можна зауважити, що цим підприємствам слід готуватися найближчими роками відігравати ще важливішу роль, зокрема у просуванні на світові ринки української експортної продукції.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Питанню розвитку морських портів України, зокрема, в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів приділена увага багатьох вчених-науковців, зокрема: С.В. Ільченко — визначено організаційно-економічні основи інституціонального реформування морських портів [1], В.М. Мірошком проаналізовано засади стратегічного планування економічного розвитку вантажних портів України [2], О.В. Меркт обґрунтовано методичні засади стратегії розвитку морських торговельних портів у конкурентному середовищі [3], Г.Ю. Продченко та О.О. Карпенко — здійснили аналіз транзитних перевезень вантажів через морські торговельні порти України, що має значний вплив на розвиток міжнародних транспортних коридорів [4]. Аналіз інвестиційної державної політики розвитку морських портів України та шляхи підвищення їх інвестиційної при-

вабливості здійснили вчені І.Ю. Гришова та О.П. Дяченко, а також вплив тінгової економіки на розвиток експортного потенціалу нашої країни [5; 6]. М.Ю. Бойко та Г.Ю. Ерфан досліджували місце і значення України в реалізації транспортної політики Європейського союзу [7].

МЕТА ДОСЛІДЖЕННЯ

Основною метою даного дослідження є аналіз державної політики розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів та експортно-орієнтованої економічної політики України.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Портова галузь забезпечує 40 % міжнародної торгівлі держави і є одним із найвагоміших чинників росту української економіки. За обсягами товарообігу портова галузь України займає друге місце в Чорноморсько-Азовському регіоні. Тому важливим напрямом розвитку морського транспортної інфраструктури є подальша інтеграція транспортно-логістичного комплексу України в міжнародну мережу.

Термін "міжнародний транспортний коридор" (далі — МТК) почали вживати після Другої пан'європейської конференції, що відбулася на острові Крит у березні 1994 року.

На ній міністри транспорту ЄС окреслили перспективні напрями вбудовування транспортних систем постсоціалістичних країн у Західну Європу. Ясна річ, ідею МТК саму по собі не можна визнати новою: досить згадати історичні торгові маршрути — "із варяг у греки" або Великий шовковий шлях. Проте сьогодні діапазон операцій у ланцюжку виробник — товар — споживач не зводиться лише до транспортування вантажів.

Міжнародні транспортні коридори — транспортні артерії і сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів на напрямках їх найбільшої концентрації. Транспортні коридори виконують роль кровоносних судин у світових інтеграційних процесах.

У документах Європейського співтовариства МТК розглядаються як цілий комплекс наземних і водних транспортних магістралей на певному напрямку з відповідною інфраструктурою, куди входять допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні й пасажирські термінали, устаткування для управління рухом. Цей комплекс діє відповідно до законодавчих і нормативних актів, що забезпечують можливість перевезення вантажів та пасажирів на рівні вимог ЄС. А вони дуже високі. Приміром, інтенсивність автомобільного потоку в МТК повинна становити не менше 20 тис. машин на добу при мінімальній швидкості 120 км/год. Для залізничного транспорту цей норматив дорівнює 100 км/год. Нормою для перетину державного кордону є: для автобусів та легковиків — 15 хв., потягів — 20 хв, вантажівок — 60 хв. Зрозуміло, що Україна поки що жодній з умов ЄС не відповідає, але роботу зі створення МТК було заплановано завершити до 2015 року, але на сьогодні ці ініціативи ще не реалізовані.

Критська конференція проходила в рамках Європейського співтовариства і визначила 10 транспортних коридорів, 3 з яких проходять територією України:

Коридор № 3. Берлін — Аахен — Кельн — Дрезден — Вроцлав — Катовіце — Краків — Львів — Київ; Коридор № 5. Венеція — Трієст/Копер — Любляна — Марибор — Будапешт — Ужгород — Львів — Київ;

Коридор № 9. Гельсінкі — Выборг — Санкт-Петербург — Псков — Москва — Калінінград — Київ — Любашівка/Роздільна — Кишинів — Бухарест — Димитровград — Александруполіс.

Оскільки з розвитком мережі МТК у нашій країні пов'язують великі сподівання на істотне збільшення транзитних вантажоперевезень, є сенс докладніше розглянути, якою мірою стан окремих сегментів вітчизняної транспортної системи відповідає вимогам міжнародних стандартів.

Інтеграція української транспортної мережі у загальноєвропейську не може відбутися без безпосередньої інтеграції з транспортними мережами західних сусідів України.

Згідно з Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року передбачено активізацію процесів інтеграції транспортної системи України до європейської та світової транспортних систем [8].

Транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у таких обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу транспортно-дорожнього комплексу збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на природу. В умовах жорсткої конкуренції це призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення.

Також транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та обмежує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Високі витрати на транспортування становлять близько 40 відсотків загальної вартості продукції. На жаль, жодного з українських морських торговельних портів немає у топ-100 найбільших портів світу за показниками кількості оброблених контейнерів [8].

Українські морські порти без особливих проблем можна задіяти в системі МТК, оскільки протягом останніх років їхні колективи приділяли серйозну увагу реконструкції, модернізації і технічному переоснащенню перевантажувальних потужностей.

Оцінюючи нинішній стан українських морських портів, їхні переробні потужності з різних видів вантажів, можна дійти висновку, що цим підприємствам слід готуватися найближчими роками відігравати ще важливішу роль, зокрема у просуванні на світові ринки української експортної продукції.

Важливого значення в державному управлінні розвитку морськими портами, крім обсягів обробки вантажів, відіграє структура номенклатури вантажів, що

Таблиця 1. Обсяги експортно-імпортних операцій по морським портам України

Показник	Всього по морським портам			Експорт		Імпорт	
	2017	2018	%	2017	2018	2017	2018
ВСЬОГО ВАНТАЖІВ	132 578,44	135 171,07	102,0	98 517,43	99 034,64	20 417,94	23 783,78
НАЛИВНІ	11 016,26	10 223,45	92,8	5 715,17	5 691,00	2 201,77	1 927,93
Нафта	1 011,62	672,72	66,5	83,71	-	848,76	672,72
Нафтопродукти	1 851,32	1 287,88	69,6	230,15	300,93	910,39	893,51
Олія	5 544,75	5 543,70	100,0	5 212,33	5 251,02	243,03	258,23
Хімічні	2 544,48	2 610,66	102,6	160,28	129,72	167,98	24,04
Інші наливні вантажі	64,09	108,49	169,3	28,70	9,33	31,61	79,43
СУХОВАНТАЖНІ СИПУЧІ	95 745,71	94 270,91	98,5	73 040,32	70 764,28	13 815,46	15 669,53
Вугілля	10 814,79	8 103,14	74,9	56,37	61,71	6 141,06	5 756,41
Кокс	332,11	504,55	151,9	175,18	3,62	110,75	484,88
Руда всяка	27 464,13	28 061,30	102,2	19 507,66	18 245,27	6 491,29	7 666,99
Будівельні	5 867,32	4 633,00	79,0	4 711,03	2 906,38	879,16	1 222,68
Цемент	3,02	-	-	-	-	3,02	-
Хімічні, мінеральні добрива	1 022,31	969,79	94,9	515,25	421,26	123,63	361,70
Цукор	16,23	-	-	16,23	-	-	-
Хлібні - всього	40 651,20	41 380,11	101,8	39 492,37	39 767,63	-	-
з них зерно	39 155,82	40 321,89	103,0	38 006,19	38 744,03	-	-
Інші сипучі вантажі	9 574,60	10 619,02	110,9	8 566,23	9 358,41	66,55	176,87
ТАРНО-ШТУЧНІ ВАНТАЖІ	25 816,47	30 676,71	118,8	19 761,94	22 579,36	4 400,71	6 186,32
Автотехніка й сільгосптехніка	52,18	55,05	105,5	2,74	1,60	42,07	45,35
Лісні вантажі	418,96	362,20	86,5	418,96	360,21	-	1,99
Чорні метали - всього	14 816,09	16 081,68	108,5	14 091,71	15 040,13	23,92	66,71
з них - чавун	2 278,27	3 118,50	136,9	2 278,23	2 976,69	-	-
- металопрокат	9 761,37	9 776,47	100,2	9 135,72	8 903,35	13,73	59,67
- брухт	86,33	90,08	104,3	82,43	81,05	-	2,55
- інші вантажі чорних металів	2 690,12	3 096,63	115,1	2 595,33	3 079,04	10,19	4,49
Хім. та мін. добрива	132,76	217,26	163,7	37,06	38,07	77,78	154,34
Цемент в тарі	4,40	12,34	280,5	-	-	4,40	12,34
Пром. товари в ящиках і кіпах	8,85	11,68	132,0	7,05	2,78	1,50	2,10
Продовольчі вантажі - всього	268,81	194,46	72,3	175,80	48,26	92,41	145,10
з них - швидкопсовні вантажі	99,71	140,36	140,8	6,70	-	92,41	139,26
Контейнери (тонн)	7 882,61	10 934,59	138,7	3 884,81	5 829,15	3 446,94	4 620,81
Контейнери (шт)	391 768	535 420	136,7	166 916	252 563	201 021	261 489
Контейнери (теу)	590 267,00	846 485,00	143,4	251 378,00	400 829,00	303 258,00	412 919,00
Автомобілі великовантажні (тонн)	1 208,60	1 831,34	151,5	606,50	855,26	306,60	648,78
Автомобілі великовантажні (шт.)	36 669	59 972	163,6	17 454	26 856	10 404	22 859
Інші тарно-штучні вантажі	1 023,21	976,11	95,4	537,31	403,90	405,09	488,80

Джерело: розраховано за даними джерел [9; 10].

обробляються стивідорними компаніями державної та приватної форм власності в портах, що наведена в таблиці 1.

Як видно з даних таблиці 1, обсяг оброблених вантажів морськими портами України в 2018 році перевищив показники 2017 року на 2% або на 2,593 млн тонн. Другий рік поспіль перевалка вантажів у портах виходить в плюс після п'ятирічного періоду з 2012 по 2016 роки, коли динаміка була негативною. Основною часткою перевезень є експорт товарів, який складає 73,3% або майже 100 млн тонн, що на 0,5% перевищує обсяги експорту у 2017 році, на відміну від імпорту, відсоток якого склався на рівні 17,6%, що складає менше 5 частини в загальному обсязі перевезень. Збільшення вантажопотоку було зафіксовано за чотирма основними номенклатурами, які забезпечують 71,4% пере-

валки: аграрна продукція, руда, металопродукція, контейнерні перевезення.

У 2018 році морські порти України перевалили майже 42 млн тонн зернових, кукурудзи, гороху та іншої сільськогосподарської продукції. Це на 1,8%, або на 0,7 млн тонн більше обсягів 2017 року. На другому місці — руда — понад 28 млн тонн, що на 2,2% або майже на 600 тис. тонн більше показників 2017 року. На третьому — металопродукція — понад 18 млн тонн. Збільшення у порівнянні з попереднім роком складає 8,5% або 1,26 млн тонн. На четвертій позиції — контейнерні вантажі, перевалка яких склала понад 846 тис. ТЕУ, що на 18% більше, ніж у 2017.

Причому основними драйверами зростання вантажообігу за підсумками минулого року стали контейнери і чорні метали, які забезпечили приріст ванта-

Таблиця 2. Структура обробки вантажів морськими портами України за 2017–2018 роки

Показник	Всього по морським портам		Експорт		Імпорт	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
ВСЬОГО ВАНТАЖІВ	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
НАЛИВНІ	8,31	7,56	5,80	5,75	10,78	8,11
Нафта	0,76	0,50	0,08	0,00	4,16	2,83
Нафтопродукти	1,40	0,95	0,23	0,30	4,46	3,76
Олія	4,18	4,10	5,29	5,30	1,19	1,09
Хімічні	1,92	1,93	0,16	0,13	0,82	0,10
Інші наливні вантажі	0,05	0,08	0,03	0,01	0,15	0,33
СУХОВАНТАЖНІ СИПУЧІ	72,22	69,74	74,14	71,45	67,66	65,88
Вугілля	8,16	5,99	0,06	0,06	30,08	24,20
Кокс	0,25	0,37	0,18	0,00	0,54	2,04
Руда всяка	20,72	20,76	19,80	18,42	31,79	32,24
Будівельні	4,43	3,43	4,78	2,93	4,31	5,14
Хімічні, мінеральні добрива	0,77	0,72	0,52	0,43	0,61	1,52
Цукор	0,01	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00
Хлібні - всього	30,66	30,61	40,09	40,16	0,00	0,00
з них зерно	29,53	29,83	38,58	39,12	0,00	0,00
Інші сипучі вантажі	7,22	7,86	8,70	9,45	0,33	0,74
ТАРНО-ШТУЧНІ ВАНТАЖІ	19,47	22,69	20,06	22,80	21,55	26,01
Автотехніка й сільгосптехніка	0,04	0,04	0,00	0,00	0,21	0,19
Лісні вантажі	0,32	0,27	0,43	0,36	0,00	0,01
Чорні метали - всього	11,18	11,90	14,30	15,19	0,12	0,28
з них - чавун	1,72	2,31	2,31	3,01	0,00	0,00
- металопрокат	7,36	7,23	9,27	8,99	0,07	0,25
- брухт	0,07	0,07	0,08	0,08	0,00	0,01
- інші вантажі чорних металів	2,03	2,29	2,63	3,11	0,05	0,02
Хім. та мін. добрива	0,10	0,16	0,04	0,04	0,38	0,65
Цемент в тарі	0,00	0,01	0,00	0,00	0,02	0,05
Пром. товари в ящиках і кіпах	0,01	0,01	0,01	0,00	0,01	0,01
Продовольчі вантажі - всього	0,20	0,14	0,18	0,05	0,45	0,61
з них - швидкопсовні вантажі	0,08	0,10	0,01	0,00	0,45	0,59
Контейнери (тонни)	5,95	8,09	3,94	5,89	16,88	19,43
Автомобілі великовантажні (тонн)	0,91	1,35	0,62	0,86	1,50	2,73
Інші тарно-штучні вантажі	0,77	0,72	0,55	0,41	1,98	2,06

Джерело: розраховано за даними джерела [9; 10].

жопотоку на 4,318 млн тонн. Зростання обсягу оброблених вантажів відбулося за рахунок збільшення перевезень групи тарно-штучних вантажів (на 18,8%), серед яких найбільшого підвищення зазнало перевезення чорних металів та контейнерів (на 1,265 та 3,052 млн тонн).

Найбільші втрати сталися в перевалці вугілля і будівельних вантажів, де скорочення склало 3,946 млн тонн.

Як видно з даних таблиці контейнерні перевезення зростають як стосовно експортних операцій, так і імпорتنих (на 50 та 34% відповідно). Підвищення обсягів оброблених вантажів у більшій мірі сталося за рахунок зростання вантажів, що імпортувалися в країну, які зросли на 16,5% або на 3,366 млн тонн, на відміну від експортних вантажів, збільшення обробки яких становило 0,5% або 517 тис. тонн.

Імпорт товарів через морські порти України торік збільшився на 3,3 млн тонн — до 23,7 млн тонн (+16,5%). Понад 56% імпорту складають поставки руди (7,6 млн тонн) та вугілля (5,7 млн тонн). Суттєво — у 4,3 рази — збільшився імпорт коксу (485 тис. тонн), хімічних та мінеральних добрив — майже у 3 рази до 361 тис. тонн.

Всього за 2018 рік морські порти України обробили 11654 судна, що на 370 одиниць або на 3% менше, ніж у 2017 році.

Розглянувши як змінилися обсяги перевезень вантажів у цілому та по окремим групам вантажів, проаналізуємо структуру обробки вантажів морськими портами України на прикладі даних таблиці 2.

Як показують дані, наведені в таблиці 2, основну питому вагу в обсязі перевезень займають суховантажні сипучі вантажі, що складають 70% від усієї кількості оброблених вантажів. Такого суттєвого відсотка ця група вантажів досягла за рахунок перевезень хлібних продуктів, основу яких становить зерно та руди (30,61 та 20,76% відповідно). Водночас якщо перевезення хлібних продуктів здійснюється виключно на експорт (40% в експорті вантажів), то вугілля — виключно імпорт (24% в імпорті оброблених вантажів). Руда, що також займає 5 частину обробки вантажів в портах України в більшій мірі імпортується (32% в імпорті оброблених вантажів) та в меншій мірі експортується (18,4% в експорті вантажів).

У структурі обробки вантажів друге місце займає група тарно-штучних вантажів, основну питому вагу в якій складають чорні метали та контейнерні перевезення (11,9 та 8,1% відповідно). До того ж якщо перші в основному експортуються, то контейнерні перевезення орієнтовані в основному всередину країни, адже їх питома вага в імпорті вантажів складають майже 20%,



Рис. 1. Структура обробки вантажів стивідорними компаніями державної та приватної форм власності

Джерело: побудовано за даними джерела [9].

що є 3 показником після руди та вугілля (32,2 та 24,2% відповідно).

У 2018 р. експорт та імпорт контейнерів через українські морські порти розподілися майже порівну — 47,4% та 48,8% відповідно. Контейнерами за межі країни експортуються такі товари, як зерно, фрукти, харчові вантажі, а також металопродукція, будівельні матеріали. Імпортуються переважно обладнання, текстиль, харчові вантажі, алкоголь, пластик /ПВХ.

Обсяги обробки вантажів, у тому числі і їх напрямків перевезень, різної номенклатури значною мірою залежать від форми власності стивідорних компаній, що здійснюють діяльність як на причалах, що належать АМПУ, так і на власних причалах (рис. 1).

Як видно з рисунку 1, більшість операцій з обробки вантажів у морських портах України здійснюється приватними стивідорними компаніями (101,816 млн тонн) у приблизно однакових частках як на причалах АМПУ, так і власних причалах. У тому числі приватними портовими операторами через причали АМПУ минулого року було перероблено 52,510 млн тонн (37,8% загального обсягу). У портовій галузі триває тенденція зростання приватного сектора в перевалці вантажів і поступове зниження частки державних стивідорних компаній, що входять до структури управління Мінінфраструктури.

Управління державними компаніями досить бюрократизоване, їм не вистачає гнучкості, повноважень і мотивації приватних стивідорів, тому за останні п'ять років частка державних стивідорів у загальному вантажобігу скоротилася на 17%. Сьогодні вона становить 24,7% або 33,354 млн тонн.

Найбільшими державними стивідорними компаніями є ДП "МТП "Южний", ДП "МТП "Чорноморськ", ДП "Маріупольський МТП" та ДП "Ізмаїльський МТП".

З 13 українських морських портів 10 перевалюють понад мільйон тонн. Незважаючи на загальне зростання вантажообігу, у 2018 році позитивних результатів вдалося досягти тільки чотирьом портам — "Чорноморськ" (+25%), Миколаїв (+24,1%), Рені (+18,5%) і "Южний" (+1,9%).

Найбільше скорочення вантажопотоків у СМП "Ольвія" — 3,936 млн тонн. Але це, скоріше, нюанси статистики, а не реальне погіршення роботи порту. З квітня 2018 року вантажопереробка компанії "Ніка-Тера" та суднобудівного заводу "Океан" перестала враховуватися в даних порту "Ольвія". Тепер ці цифри з'явилися

у статистиці Миколаївського порту, що додало йому 5,402 млн тонн. А в порту "Ольвія" в грудні почав приймати судна новий оператор — компанія "Єврозовнішторг", що в перспективі дозволить збільшити річний обсяг перевалки зернових вантажів у порту до 4 млн тонн.

Минулого року помітно зменшилися вантажопотоки в азовських портах — Маріупольському (на 626,61 тис. тонн) і Бердянському (на 585,2 тис. тонн). Причина — безпідставні затримки і огляди суден, що прямують до цих портів через Керченську протоку, береговою охороною прикордонної служби ФСБ РФ, а також обмеження габаритів для суден

при проходженні їх під Кримським мостом. Частково вантажопотік цього регіону тепер обробляється в Миколаївському та Одеському портах.

Найбільший і наглибоководніший порт України — порт "Южний" — забезпечує перевалку третини всіх вантажів, що проходять через вітчизняні порти — 42,702 млн тонн, +1,9% до минулого року (з урахуванням групи ТІС). На сьогодні "Южний" — єдиний порт у Чорноморсько-Азовському басейні, який здатен приймати судна вантажопідйомністю понад 200 тис. тонн і максимальною осадкою 18,5 м [9].

За даними Конференції ООН із торгівлі та розвитку (UNCTAD), світовий ринок контейнерів до 2023 р. зростатиме у середньому на 3,8% на рік.

Зростання контейнерних перевезень свідчить про поживлення економіки. Українські порти ще не вийшли на докризовий рівень за цим напрямком, тому нам є ще куди зростати. У 2018 році було досягнуто відповідних домовленостей одразу з двома провідними світовими компаніями — Дочірнім підприємством німецької компанії HHLA "Контейнерний термінал Одеса" (ДП "КТО") та СМА CGM спільно з ТОВ "Бруклін-Київ Порт" по проектах у порту Одеса.

Нині транспортна система України, в тому числі і морська галузь, не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у необхідних обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу транспортно-дорожнього комплексу, в якому значне місце займають морські порти України, збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Прискорення вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Все більшої ваги набуває роль транспорту у роз-

витуку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави. Враховуючи великий транзитний потенціал нашої країни, на сьогодні найбільш актуальними питанням є розбудова сумісної в контексті технічного і нормативно-правового забезпечення загальноєвропейської транспортної системи.

ВИСНОВКИ

Сьогодні першочерговими завданнями є прискорений розвиток транспортної інфраструктури, в тому числі морських портів, створення відповідно до міжнародних стандартів національної мережі транспортних коридорів, її інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського і Чорноморського регіонів.

Потенційно, транспортна система країни спроможна забезпечити стале зростання транзитних перевезень. Проте, невідповідність показників транзитних перевезень в Україні міжнародним вимогам щодо швидкості, неперервності, цілості вантажів, тарифів і цін на послуги не забезпечує не тільки їх зростання, а й стабілізації в існуючих обсягах. Крім того, збільшення обсягів транзитних перевезень неможливе без розвитку морських портів, що, у свою чергу, визначається інвестиціями в цю сферу.

Отже, розвиток морських портів України повинен бути політикою сталого економічного зростання замість діючої політики руйнування. Основними принципами нової політики діяльності морських портів мають стати: приватизація на транспорті, демонополізація, розвиток конкурентного середовища, спрощення процедур перетину кордонів, зниження ставок портових зборів та інші заходи, що сприятимуть розвитку морських портів у контексті функціонування міжнародних транспортних коридорів.

Література:

1. Ільченко С.В. Організаційно-економічні основи інституціонального реформування морських портів: автореф. дис.... канд. екон. наук: спец. 08.00.04. Одеса, 2007. 20 с.
2. Мірошко В.М. Стратегічне планування економічного розвитку вантажних портів України: автореф. дис.... канд. екон. наук: спец. 08.00.03. Львів, 2007. 20 с.
3. Меркт О.В. Методичні засади стратегії розвитку морських торговельних портів у конкурентному середовищі: автореф. дис.... канд. екон. наук: 08.07.04. Київ. нац. авіац. ун-т. К., 2002. 16 с.
4. Карпенко О.О., Продченко Ю.Г. Аналіз транзитних перевезень вантажів через морські торговельні порти України. Водний транспорт. 2012. Вип. 2. С. 123—128.
5. Гришова І.Ю., Дяченко О.П. Державна інвестиційна політика розвитку морських портів України. Інвестиції: практика та досвід. 2019. № 11. С. 97—102.
6. Kopylenko O., Gryshova I., Diachenko O. (2018). Leading institutional mechanism of the state regulation and the shadow economy. In: Strielkowski, W. (ed.). Proceedings of the 2nd International Conference on Social, Economic and Academic Leadership (ICSEAL 2018),

Advances in Social Science, Education and Humanities Research, vol. 217, pp. 60—68. doi: 10.2991/icseal-18.2018.10.

7. Бойко М.Ю., Ерфан Г.Ю. Місце і значення України в реалізації транспортної політики ЄС. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія Економіка. 2011. Спецвип. 33. Ч. 3. С. 10—15.

8. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України №430-р від 30.05.2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення 15.06.2019).

9. Офіційний сайт Державного підприємства "Адміністрація морських портів України". URL: <http://www.uspa.gov.ua/> (дата звернення 20.04.2019).

10. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 23.04.2019).

References:

1. Il'chenko, S.V. (2007), "Organizational and economic bases of institutional reform of sea ports", Ph.D. Thesis, Economy, Odessa, Ukraine.
 2. Miroshko, V.M. (2007), "Strategic planning of economic development of Ukrainian freight ports", Ph.D. Thesis, Economy, Lviv, Ukraine.
 3. Merkt, O.V. (2002), "Methodological principles of the strategy of development of marine commercial ports in a competitive environment", Ph.D. Thesis, Economy, Kyivs'kyj natsional'nyj aviatsijnyj universytet, Kyiv, Ukraine.
 4. Karpenko, O.O. and Prodchenko, Yu.H. (2012), "Analysis of transit transportation of goods through the sea trade ports of Ukraine", *Vodnyj transport*, vol. 2, pp. 123—128.
 5. Hryshova, I.Yu. and Diachenko, O.P. (2019), "State investment policy for the development of sea ports of Ukraine", *Investytsii: praktyka ta dosvid*, vol. 11, pp. 97—102.
 6. Kopylenko, O., Gryshova, I., Diachenko, O. (2018), "Leading institutional mechanism of the state regulation and the shadow economy", *Proceedings of the 2nd International Conference on Social, Economic and Academic Leadership (ICSEAL 2018)*, *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, vol. 217, pp. 60—68. doi: 10.2991/icseal-18.2018.10
 7. Bojko, M.Yu. and Erfan, H.Yu. (2011), "The place and importance of Ukraine in implementing the EU transport policy", *Naukovyj visnyk Uzhhorods'koho universytetu. Serii Ekonomika*, vol. 33, no. 3. pp. 10—15.
 8. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), Resolution "Approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (Accessed 30 June 2019).
 9. Ukrainian Sea Ports Authority (2019), available at: <http://www.uspa.gov.ua/> (Accessed 20 June 2019).
 10. State Statistics Service of Ukraine (2019), available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 20 June 2019).
- Стаття надійшла до редакції 30.06.2019 р.*