

УДК 656.615(477)

ДОСЛІДЖЕННЯ СУЧАСНОГО СТАНУ МОРСЬКИХ ТОРГОВИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Жилін М.

У статті розглядаються проблеми функціонування і розвитку портової системи України. Обосновани шляхи підвищення ефективності їх діяльності. Морські порти, розвиток портових потужностей організаційні аспекти.

Актуальність проблеми. Морський транспорт визнаний найбільш економічним і екологічно безпечним, що є дуже важливим у сучасних умовах з урахуванням процесу екологізації, якій набуває глобального значення. Наявність в Україні морських торгових портів відкриває перед нею перспективи для розвитку портового господарства, оскільки вони забезпечують взаємозв'язки між державною і світовою транспортною системою. Однак, за роки незалежності України її портове господарство зазнало істотних змін та потребує державної підтримки та проведення ефективного реформування. У зв'язку з вищезазначеним, не виникає сумнівів щодо актуальності даного напрямку дослідження.

Постановка проблеми. Морські порти як в Україні, так й у всьому світі є постійними і надійними джерелами доходів у транспортній галузі, навіть враховуючи той факт, що портові збори і податки сьогодні є дуже високими. При цьому морські порти мають досить низькі акордні ставки при перевалці вантажів, хоча енергетична складова вантажних операцій має позитивну тенденцію. Доволі низька конкурентоспроможність морських торгових портів України, яка виражається у відносно низьких показниках їх завантаження в порівнянні з конкурентами, обумовлює проведення досліджень їх сучасного стану, яке дозволить виявити ключові проблеми, які гальмують розвиток портового господарства.

Аналіз останніх наукових досліджень. Проблемам становлення та розвитку портового господарства України присвячено багато наукових праць, як з боку вітчизняних вчених, так з боку практиків даної сфери діяльності. Так, аналіз морських торгових портів України та дослідження проблем і перспектив їх розвитку відображено у наукових роботах Ігнатенка Є.В., Боняра С.М., Затулко А.В. та ін. [1-3]. Питанням щодо

інвестування у морські порти України присвячені праці Ковалевич В.Н. [4]. Кластерному підходу щодо розвитку портового господарства багато уваги приділено у наукових дослідженнях Козирь Б.Ю. [5]. Стратегічне управління морським сектором економіки розглядається у статтях Степанова О.Н., Передерієва Є., Кібік О. та ін. [6-8]. Ці вчені роблять значний внесок у дослідження ключових питань та вирішення гострих проблем морського сектору національної економіки. Однак, з метою підвищення ефективності функціонування портового господарства України виникає необхідність у подальших наукових дослідженнях, особливо – у проведенні аналізу сучасного стану морських торгових портів країни.

Виклад основного матеріалу дослідження. У сучасних умовах відбувається трансформація морських портів – фактично вони стають акваторіями та спеціалізованими територіями, а не державними підприємствами, як раніше. Тобто проводиться «портова» реформа», яка охоплює різні аспекти морського господарства України, а саме:

- змінюються теоретико-наукова складова морського сектору національної економіки – з'являється нове поняття «портовий оператор», який прирівнює державні та приватні стивідорні компанії. Причому число портових операторів може коливатися від 1 (Білгород-Дністровський порт) до 13 (Одеський порт) і навіть 17 (Миколаївський порт). Так, наприклад, за даними Адміністрації морських портів України (АМПУ) кількість морських операторів у 2013 р. становила близько 95 [9];

- відбуваються зміни при проведенні аналізу результатів роботи морських торгових портів, що відображається в їх групуванні в портові оператори. При цьому знижується необхідність в здійсненні аналізу певних підприємств. Це ускладнює процес оцінки ефективності роботи конкретного суб'єкту, який надає відповідні послуги морського сектору;

- перетворюється механізм формування рейтингу морських портів на основі кардинальних змін щодо надання та обробки статистичних даних. Так, рейтинг морських портів України за вантажообігом за останні два роки наведений у табл.1.

Таблиця 1

Рейтинг морських портів України за вантажообігом за 2013-2014 роки

Місце у рейтингу	Назва порту	Кількість операторів	Вантажообіг, млн. т.		Відхилення	
			2013 р.	2014 р.	Абсолютн	Віднос

гу					е, млн. т.	не, %
1	Південний	10	43,42	47,43	+3,89	9,24
2	Одеський	13	23,20	24,60	+1,40	6,03
3	Миколаївський	≤ 20	20,30	20,80	+0,50	2,46

*Розраховано на основі [10-11]

Як видно з табл.1, перше місце у рейтингу займає морський порт Південний (43,42 млн. т.) з його 10 операторами, з яких найбільший – це група компаній «ТІС», на частку якої припало в 2013 р. майже половина загального вантажообігу морського порту (21, 4 млн. т.). Друге та третє місця у даному рейтингу займають Одеський та Миколаївський морські порти. Доцільно докладніше розглянути цих лідерів.

1. Найкрупніший на сьогодні в Україні порт Південний є найбільш глибоководним, тому що приймає і обробляє великотоннажні судна не тільки типу Panamax, але й типу Capesize. При цьому порт володіє серйозним технічним та структурним потенціалом для забезпечення найвищих норм вантажопереробки не тільки серед інших портів України, але і портів регіону.

За даними [9-10] в морському порту Південний в 2014 р вантажообіг склав понад 47 млн. т. та показує новий рекорд виробничих показників всіх морських терміналів, що здійснюють свою діяльність в акваторії. Обсяг експортних вантажів склав 36,86 млн. т., що характеризує збільшення на 14,6 % щодо показників 2013 р. Обсяг імпорту склав 4,97 млн. т., що відображає зростання на 18,4 % щодо попереднього року. Важливо відзначити, що в 2014 р. приріст обсягів спостерігався, зокрема, по зернових, нафтовим, рудним, масляним і контейнерним вантажам. Основна номенклатура вантажів в Південному порту це руда і зерно. Перевалка зерна в порту в 2014 р. збільшилася на 48 %, тобто до 9,1 млн. т, а руди – на 9,2 %, тобто до 24,3 млн. т. Крім того, в порівнянні з іншими великими портами, Південному вдалося збільшити перевалку контейнерів на 17,5 %, тобто до 54 тис. TEU.

Вищезазначені можливості та результати діяльності роблять порт Південний найбільш привабливим для вантажовласників, оскільки дозволяють обробляти з досить великою швидкістю найбільш економічно вигідні суди з погляду вартості перевезення в перерахунку на одну тунну перевезеного вантажу. Плани розвитку порту Південний передбачають будівництво нових причалів, що спеціалізуються на переробки

залізорудної сировини, а також проведення масштабних днопоглиблювальних робіт з метою здійснювати завантаження суден типу Capesize до максимальної опаді.

2. Одеський порт – один з найбільших портів Чорноморсько-Азовського басейну, розташований в північно-західній частині Чорного моря на перетині історично сформованих торгових шляхів Сходу і Заходу. Порт є одним з лідерів за обсягами перевалки вантажів серед портів України і найбільшим пасажирським портом на Чорному морі. Потужності Одеського порту дозволяють щорічно перевалювати більше 14 млн. т. сухих і 24 млн. т. наливних вантажів. Згідно з планом розвитку Одеського порту (проект USAID ЛІНК), найбільшу увагу буде приділено розвитку контейнерних перевезень, а саме, планується збільшити контейнерну пропускну спроможність порту на 10 % [11]. Щодо результатів діяльності, то у 2014 р. Одеський порт збільшив вантажообіг на 6,1 %, тобто до 24,6 млн. т. Як і в порту Південний, однією з основних номенклатури вантажів для Одеського порту є зерно, перевалка якого за 2014 р. зросла на 24,9 %, тобто до 6,7 млн. т. Крім того, збільшилася перевалка чорних металів – то на 87,9 %, тобто до 4,4 млн. т., металопродукату – на 91,1 %, тобто до 4,3 млн. т., а також нафтопродуктів – на 72,7 %, тобто до 3,1 млн. т. [10].

3. Миколаївський порт – один з найстаріших в країні, і сьогодні він є бюджетоутворюючим підприємством регіону, входить в п'ятірку найбільших морських портів держави і включений в список підприємств, що мають стратегічне значення для економіки України. Навігація в порту триває цілий рік. Акваторія порту є гарною якірною стоянкою для суден великого тоннажу, у період льодової кампанії здійснюється льодова проводка буксирами порту. Миколаївський порт за підсумком 2014 р. перевалив 20,8 млн. т. вантажів, що на 2,5 % більше, ніж в 2013 р. Збільшення відбулося за рахунок наливу, а саме нафтопродуктів і масла (підвищення на 26,8 %, тобто до 2,3 млн. т.), зерна (збільшення на 2,8 %, тобто до 6,9 млн. т.), вугілля (зростання на 47,5 %, тобто до 2,2 млн. т.), а також метала (підвищення на 13,8 %, тобто до 3,4 млн. т.) і металопродукату (збільшення на 9,2 %, тобто до 3,1 млн. т.). На фоні збільшення обсягів перевалки руди в порту Південний, Миколаївський порт по цій номенклатурі вантажу показав падіння на 13,5 %, тобто до 4 млн. т. [10].

Загальний обсяг перевалки вантажів в морських портах України (без урахування портів Криму та стивідорів Севастополя) за підсумками 2014 р. склав 142,79 млн. т., що на 4 % більше, ніж за звітний період 2013 р. Разом з тим, якщо враховувати порти Криму, то перевалка 2014 р. скоротилася на 2,5 % до 144, млн. т., в порівнянні з 2013 р. Основними

вантажами лідируючих морських портів України виступають зерно, руда та метал. Через військових дій на Донбасі перевалка вугілля в портах скоротилася. Крім того, Україна єдина країна в усьому Чорноморському регіоні, яка скоротила перевалку контейнерів [11].

За даними АМПУ [9] державними портовими операторами за останній місяць 2014 р. перевалено 4,15 млн. т. вантажів, що складає 30,2 % від загального обсягу. Перевалка вантажів приватними портовими операторами через всі причали склала 69,7 % загального обсягу перевалки або 9,55 млн. т., з яких через причали АМПУ – 4,93 млн. т. Перевалка експортних вантажів склала 9,71 млн. т., що на 7 % нижче, ніж у грудні 2013 р. Імпортних вантажів перевалено 1,6 млн. т. (збільшено на 7,2 %), транзитних вантажів – 1,81 млн. т. (менше на 15,8 %), каботажних – 0,58 млн. т. (зростання на 325%).

З метою здійснення більш повного дослідження сучасного стану портового господарства України проведений аналіз вантажообігу морських портів країни за напрямками перевезень, який наведений у табл.2.

Таблиця 2
Аналіз вантажообігу морських портів України за напрямками перевезень

Напрями перевезень	Вантажообіг морських портів України по роках, млн. т.			Темп зростання / зниження вантажообігу, 2014 р. / 2012 р., %
	2012 р.	2013 р.	2014 р.	
Експорт	98,26	100,12	103,10	104,93
Імпорт	16,85	17,97	15,93	94,54
Транзит	38,78	27,22	20,34	52,45
Каботаж	6,75	2,91	3,46	51,26
Взагалі	160,64	148,22	142,80	88,89

*Розраховано на основі [9-10]

Аналіз даних табл.2 свідчить про таке:

1. Експорт вантажообігу морських портів України поступово збільшується впродовж 2012-2014 рр., темп зростання у 2014 р. по відношенню до 2012 р. склав близько 5 %.

2. Ситуація з імпортом вантажообігу морських портів є нестабільною головним чином через складну ситуацію у країні та зниження позитивного іміджу України як надійного партнера в міжнародних відносинах.

3. Загальні обсяги вантажообігу морських портів України свідчать про доволі негативну динаміку (зниження обсягів понад 10 % у 2014 р. по відношенню до 2012 р.), яка відображає економічну та політичну кризу на фоні воєнних дій на сході країни.

Також слід зазначити, що українські порти постійно втрачають російський і казахський транзит. Більше половини транзитних вантажів приходять в порти або йдуть з портів в напрямку російського кордону. Частка транзиту в перевалці в 2014 р. склала 20,7 млн. т. (14 %), порівняно з 2013 р., що характеризує падіння на 24 %. Враховуючи протекціоністську політику Росії відносно своїх портів, можна очікувати продовження цієї динаміки.

Також доцільно провести аналіз вантажообігу морських портів України за видами вантажів, який наведений у табл.3.

Таблиця 3

Аналіз вантажообігу морських портів України за видами вантажів

Вид вантажу	Зростання (> 100) або зниження (< 100) вантажообігу, 2014 р. / 2012 р., %			
	Експорт	Імпорт	Транзит	Каботаж
Наливний	126,34	248,75	54,71	9,03
Сипучий	158,84	172,58	55,58	219,97
Товарно-штучний	84,93	96,27	58,75	137,22
Взагалі	134,28	170,02	55,71	171,48

*Розраховано на основі [9-10]

Аналіз даних табл.3 дозволяє зробити висновки щодо збільшення експорту та імпорту наливних та сипучих вантажів з одночасним зниженням товарно-штучних. При цьому, за усіма видами вантажів спостерігається зростання обігу, окрім транзиту.

Важливо відзначити, що відбувся перерозподіл обсягів у структурі перевезень контейнерів. Частка навантажених контейнерів в загальному контейнерообігу зросла до 82,5 %. Девальвація гривні, яка до кінця 2014 р. склала майже 90 %, призвела до падіння реальних доходів населення і зменшення купівельної спроможності, що спричинило за собою скорочення імпорту навантажених контейнерів.

Поряд з аналізом статистичних даних доцільно визначити ключові проблеми, які стають перед морськими портами України сьогодні та потребують вирішення, головним чином за рахунок реформування портового сектору національної економіки.

1. Корупція в галузі. Індекс протидії корупції на 2014 р., який розраховується організацією Transparency International, показує, що умови для проведення довгострокового бізнесу в Україні незадовільні. Рейтинг України залишається практично незмінним – 26 балів зі 100. Україна посіла 142-е місце серед 174 країн, охоплених цим глобальним дослідженням. Вона залишається в групі високого ризику разом з Коморських островів, Угандою, Бангладеш і Папуа [11]. Для усунення корупції необхідно прийняти низку відповідних заходів, а саме: негайний розгляд та подальше затвердження Верховною Радою України законопроектів, спрямованих на поліпшення державного регулювання портового бізнесу; забезпечення реальних дій створеного Національного антикорупційного бюро України щодо транспортного комплексу країни, особливо морського сектору.

2. Фактичне відсторонення органів місцевого самоврядування від проведення реформ щодо розвитку портів. А створення АМПУ з юридичною адресою в Києві призвело до сплати податків в центр, хоча більша їх частина повинна залишатися на місцях. Тому, доцільно, відповідно світовому досвіду, здійснити перерозподіл повноважень, відповідальності і фінансових ресурсів між центром і регіонами. Такий підхід до децентралізації державного управління дозволить істотно підвищити рівень відповідальності органів місцевого самоврядування, звільнить міністерства і відомства від виконання значного обсягу невластивих функцій.

3. Незадовільний стан наукових організацій морської галузі, який призведе до втрати одного з найпотужніших наукових морських потенціалів, яким володіла раніше Україна. Головним чином науці потрібна стабільна матеріальна та фінансова підтримка з боку держави.

4. Проблема розвитку державних стивідорних компаній (ДСК). Сьогодні в Україні існує потужний портовий комплекс, що включає 13 морських портів, здатних переробити до 230 млн. т. вантажів на рік. Як, відмічалось раніше, за 2014 р. морськими портами України було перероблено 143 млн. т. За цим показником Україна знаходиться на одному рівні з такими розвинутими країнами, як Бельгія, Греція, Данія, Мексика, Німеччина, Норвегія, Саудівська Аравія, Туреччина, Швеція. При цьому третина українських портових потужностей знаходяться ДСК, знос основних фондів яких становить понад 80 %. Щорічно ДСК втрачають вантажопотоки на користь приватних стивідорних компаній і терміналів. Так, якщо в 1991 р. ДСК перевантажували 100 % вантажів, то в 2008 р. частка ДСК в загальному обсязі становила вже 54 %, а в 2014 р. – тільки 34 %. Така негативна динаміка загрожує підвищенням рівню

безробіття у галузі [11]. Вирішити цю гостру проблему можливо за рахунок залучення приватних інвесторів у розвиток державної інфраструктури морських портів.

5. Не сприяння інвестуванню в об'єкти державної форми власності. Для вирішення цієї проблеми необхідно здійснити низку кроків, а саме:

- удосконалити систему управління державними підприємствами з урахуванням світового досвіду;

- прийняти Закон України «Про концесії в морських портах України», що дозволить залучити інвесторів, здатних забезпечити інвестиції протягом довгострокової експлуатації власності (проект вже розроблений АМПУ) [9];

- внести відповідні зміни до Законів України «Про морські порти України» та «Про управління об'єктами державної власності», що дозволить залучити інвесторів, зацікавлених у здійсненні інвестування в індивідуальне майно державної власності, що підлягає будівництву чи реконструкції (проект вже розроблений АМПУ) [9].

6. Спрощення процедур оформлення вантажів контролюючими органами в пунктах пропуску через державний кордон в морських портах, яка не тільки не дозволяє нарощувати вантажну базу, а й призводить до втрати існуючих вантажопотоків. За рівнем ефективності логістики Україна знаходиться на 61-му місці з 160 країн, на рівні Кіпру, Єгипту чи Сербії, яка не має виходу до моря [11].

АМПУ розроблено законопроект, спрямований на докорінні зміни внутрішньо портової логістики, а саме:

- спрощення оформлення суден; стимулювання аналітичної роботи шляхом надання коректної інформації митним органам;

- введення відповідальності контролюючих служб за безрезультатно проведені огляди; впровадження принципу мовчазної згоди;

- приведення переліку документів, пропонованих на прихід суден відповідно міжнародних конвенцій;

- введення принципу попереднього оформлення вантажів з використанням технологічного транспорту до заїзду транспортних засобів перевізників у порт;

- контроль вагових параметрів вантажів з метою збереження дорожнього господарства;

- розширення системи електронного єдиного вікна шляхом подальшого впровадження інформаційної системи портового співтовариства [9; 11].

7. Спрощення операційної діяльності державних підприємств морського сектору економіки. Однією з причин неефективної діяльності державних підприємств є надмірний регуляторний тиск. Для вирішення цієї проблеми необхідно внести зміни до Закону України «Про управління об'єктами державної власності» та Господарський кодекс України з метою спрощення процедури затвердження фінансових планів (скасувати процедуру погодження Кабінетом міністрів України фінансових планів підприємств, що є суб'єктами природних монополій та підприємств з чистим доходом понад 50 млн. грн.). Слід також прийняти проект постанови КМУ «Про внесення змін до постанови КМУ від 12 липня 2005 р. № 557», яке спростить процедуру проведення експлуатаційних днопоглиблювальних робіт. Це дасть можливість АМПУ своєчасно підтримувати заявлені глибини для забезпечення безпеки мореплавання і можливості обслуговування сучасних суден [9; 11].

Однак, на фоні існуючої низки проблем портового господарства є позитивні моменти, наприклад те, що АМПУ у 2015 р. інвестує близько 1 млрд. грн. на днопоглиблювальні роботи в морських портах України. За підсумками 2014 інвестиції склали близько 900 млн. грн.

Висновки. Таким чином, у результаті проведено дослідження можна зробити такі висновки:

1. Важливим моментом для науковців, так і для практиків є трансформації наукової складової щодо морського сектору економіки – з'являється нове поняття «портовий оператор», який прирівнює державні та приватні стивідорні компанії. Ця зміна призведе до перетворень щодо аналізу галузі, формуванні рейтингу портів, тощо.

2. Відповідно аналізу рейтинг морських портів України за вантажообігом за останні два роки наведений виявлені лідери морського господарства: Південний, Одеський і Миколаївський порти та визначено їх технічні можливості щодо подальшого розвитку портового сектору.

3. Проведений аналіз вантажообігу морських портів України за видами вантажів та за напрямками перевезень свідчить про нестабільну ситуацію у країні та як, наслідок, зменшення відповідних показників.

4. Виявлена низка проблем, яка характеризує сучасний стан морських торгових портів України та підтверджує гостру необхідність впровадження ефективних і своєчасних реформ морського господарства. Вирішення визначених у роботі ключових проблем морських торгових портів сприятиме підвищенню їх конкурентоспроможності та інтенсивному розвитку морського господарства України.

У подальших дослідженнях планується особливу увагу приділити кластерному підходу щодо розвитку портового господарства України.

Література

1. Ігнатенко Є.В Територіальна організація та сучасний стан портового господарства України / Є.В. Ігнатенко // Геополітика и екогеодинамика регионів: науч. жур. – Симферополь: КНЦ, 2014. – Вып. 2, Т. 10, – С. 553-559.
2. Боняр С.М. Аналіз роботи морських торговельних портів України / С.М. Боняр, Я.Р. Корнійко // Водний транспорт: зб. Наук. пр. – Київ : КДАВТ, 2012. – Вып. 3 (15). – С. 109-114.
3. Затулко В.А. Проблеми та перспективи розвитку морських портів України / А.В. Затулко // Ефективна економіка, 2010. – № 3 (Електронне наукове видання).
4. Ковалевич В.Н. Про інвестиції в морські порти України / В.Н. Ковалевич // Економіка: проблеми теорії та практики. – Дніпропетровськ, 2009. – Вып.190, Т.3. – С.870-876.
5. Козырь Б.Ю. Кластерные системы в проектах развития морских торговых портов Украины / Б.Ю. Козырь // Управління розвитком складних систем: наук. журн. – Київ, 2011. – № 6. – С. 99-103.
6. Степанов О.Н. Стратегическое управление развитием морского порта. [Монографія]. – Одесса : Астропринт, 2009. – 323 с.
7. Передерієв Є. Морський сектор має стратегічне значення у сфері міжнародної торгівлі / Є. Передерієв // Підприємництво, господарство і право: наук. журн. – Київ, 2008. – № 7. – С.73-75.
8. Kibik O. The strategy of development of the enterprise of port activity / O. Kibik, A. Kravchenko // Економічні інновації: зб. наук. пр. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2012. – Вып. 50. – С. 217-224.
9. Офіційний сайт журналу АМПУ [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.uspa.gov.ua>
10. Переробка вантажів у морських (річкових) портах (причалах) України у 2014 році / Статистичний бюлетень. – Київ – 2015. – 70 с.
11. Офіційний сайт журналу «Порти України» [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://portsukraine.com>

Abstract

Zhilin M.

Research the current state of commercial seaports in Ukraine

The problems of functioning and development of the port system Ukraine. Obosnovany ways to improve their performance. Sea ports, the development of port facilities organizational aspects.