

УДК 656:656.615

Федяй Н.О. м.н.с.

ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»

ПОРТОВЕ ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ: СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ

Узагальнено аналіз статистичних показників розвитку портової інфраструктури, на основі чого окреслено позитивні та негативні тенденції розвитку портів України. Визначено пріоритети розвитку морських портів України на середньострокову перспективу та надано основні рекомендації розвитку портового господарства.

Ключові слова: морські порти України, портове господарство, обсяги перевалки вантажів, потужності морських портів, розвиток портової інфраструктури.

N.Fediai, Junior Researcher

State Organisation «Institute for Economics and Forecasting, NAS of Ukraine»

UKRAINE'S PORT FACILITIES: STRATEGIC PRIORITIES OF THE DEVELOPMENT

The article generalizes a review of statistical indicators characterizing the development of port infrastructure, on which basis the author outlines positive and negative tendencies in the development of Ukrainian ports development. The article defines middle-term development priorities for Ukrainian sea ports and provides various general recommendations on the development of port facilities.

Keywords: sea ports of Ukraine, port facilities, transshipment volume, sea port capacities, port infrastructure development.

JEL: R 400, L 900

Україна – морська держава, тому ефективне управління та модернізація організаційної системи портової інфраструктури в перспективі може суттєво вплинути на розвиток економіки, в нашому випадку – завдяки корекції напрямків транзитних потоків через акваторію Чорного моря¹. Зовнішньоекономічна діяльність нашої держави в першу чергу пов'язана з розвитком транспортної інфраструктури. Морські порти співпрацюють спільно з транспортними компаніями, залізницями та автошляхами, і ця співпраця впливає на ефективність перевалки вантажів. У свою чергу зростання показників перевезення вантажів підвищують вимоги до стану транспортної системи та її інфраструктури і окремо – до портової інфраструктури як вузлової. Сучасна роль морських портів України в загальній структурі перевезень вантажів відображається часткою внутрішніх ванта-

жних перевезень водним транспортом (морським і річковим), яка в Україні становить менше 1% вантажів, тоді як, наприклад, у країнах ЄС морським транспортом здійснюється 33% усіх вантажних внутрішніх перевезень, а разом із річковим транспортом – 38%²².

Узагальнюючи результати проведеного аналізу потужностей морських портів України, динаміку та структуру перевалки вантажів і порівняння вітчизняних портів з іншими портами Азово-Чорноморського регіону, було виявлено ряд негативних та позитивних тенденцій сучасного розвитку портового господарства України.

Так, до **негативних тенденцій** можна віднести такі:

1) зниження обсягів обробки вантажів у морських портах України, зокрема за рахунок Маріупольського МП та Бердянського МП, розташованих безпосередньо близько до воєнних дій на сході України: у 2008 р. – 169,7 млн т, у 2015 р. – 144,65 млн т;

² Розраховано на основі статистичних даних з офіційного сайту ЄС: [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ec.europa.eu/eurostat>

¹ Стаття підготовлена за виконання відомчої НДР «Розвиток інфраструктурних секторів як фактор реалізації пріоритетних напрямів економічної політики України», державний реєстраційний номер 0113U003954.

2) зменшення кількості портів з 18 до 13 через анексію Криму;

3) зниження індексу контейнерної пропускної спроможності у морських портах України: у 2008 р. – 1,12 млн контейнерів, у 2014 р. – 849,2 тис. контейнерів;

4) зменшення кількості суден торгового флоту України на 93% у 2015 р. порівняно з 1995 р. (кількість);

5) скорочення обсягів транзитних вантажних перевезень до 20,7 млн т у 2015 р. порівняно з 2006 р., коли вони становили 53 млн т.

Серед **позитивних тенденцій** сучасного розвитку можна виокремити такі, зокрема:

1) зростання обсягів експортних перевезень з 49% у 2006 р. до 71,5% у 2014 р.;

2) зростання майже утричі обсягів перевалки вантажів у МП «Южний» з 2010 р. до 2014 р.;

3) збільшення глибини стоянки біля причалів МП «Южний» до 25 м – це максимальний показник для портів цього регіону;

4) покращення індексу розвиненості мережі лінійного судноплавства – у 2005 р. – 10,81, тоді як у 2015 р. – 30,06.

Узагальнюючи результати аналізу статистичних даних, доходимо висновку, що на сьогодні держава не приділяє достатньої уваги розвитку вітчизняної портової інфраструктури. Про це свідчить скорочення показників обсягів перевалки вантажів морськими портами – найважливіший показник ефективності роботи морського порту. В свою чергу збільшення цього показника підвищує вимоги до стану портової інфраструктури. Залежність цих показників продемонстровано на прикладі МП «Южний»: збільшення глибини стоянки біля причалів підвищило обсяги перевалки вантажів утричі. Через це більш детально окреслимо основні напрями модернізації інфраструктури морських портів України: організаційно-фінансову та техніко-технологічну модернізацію (рис. 1.).



Рис. 1. Напрями модернізації інфраструктури морських портів України

Джерело: складено автором.

1. Організаційно-фінансова модернізація інфраструктури морських портів України.

1. залучення інвестицій. Українські морські порти залишаються привабливими для інвесторів з огляду на їх вигідне положення для транзитних перевезень. Про це свідчить підписання меморандумів про наміри інвестувати в порти України «The Soufflet Group», «АрселорМіттал Кривий Ріг» та «Cargil»³.

Підписанням документу представники французької агропромислової корпорації «The Soufflet Group» засвідчили намір корпорації збудувати на базі Іллічівського порту зерновий перевантажувальний комплекс потужністю 1–1,2 млн т на рік. Обсяг запланованих інвестицій у проект становитиме близько 70 млн дол. США.

Підписання документу з «АрселорМіттал Кривий Ріг» засвідчує намір створити стивідорну компанію на базі кількох причалів ДП «Спеціалізований морський порт «Октябрьск» на умовах оренди. Підписаний меморандум передбачає передачу частини потужностей порту в довгострокову оренду на конкурсних засадах. Зі свого боку інвестор зобов'язується провести реконструкцію та модернізацію орендованих об'єктів інфраструктури.

У Міністерстві інфраструктури підписано тристоронній меморандум про наміри реалізувати інвестиційний проект у МТП «Южний». Підписаний документ засвідчує намір компанії Cargill придбати 51% перевантажувального терміналу, який стивідорна компанія «МВ Карго» побудує в порту «Южний» (м. Одеса). За умовами меморандуму, АМПУ зобов'язується створити на підході до терміналу акваторію з належним рівнем днопоглиблення. Пропускна здатність першої черги будівництва становитиме до 5 млн т. Друга черга передбачає збільшення потужності ще на 2–4 млн т. Сума запланованих інвестицій досягне майже 130 млн дол. США. Протягом року після підписання договору сторони матимуть можливість розпочати реалізацію проекту. Запуск терміналу попередньо запланований на 2017 р.

³ Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://new.mtu.gov.ua/news/>

Отже, фінансування щодо оновлення інфраструктури портів повинно здійснюватись за рахунок державних коштів, коштів приватних інвесторів та із залученням коштів із фондів ЄС, але основним джерелом інвестування в інфраструктурні проекти залишаються державні кошти та кошти приватних інвесторів. Зокрема, на державному рівні для ефективнішого залучення коштів приватних інвесторів необхідно впровадити інструменти, запропоновані нижче.

1. Оптимізувати механізм проведення інвестиційних конкурсів шляхом впровадження обов'язкових попередніх оцінок стосовно економічних, соціальних та екологічних ефектів.

2. Чіткіше випрацьовувати інфраструктурні (інвестиційні) проекти, представлені на сайті Міністерства інфраструктури, для їхньої більш ефективної реалізації. Вони повинні бути виписані як бізнес-плани з чітко окресленими інструментами досягнення цілей, заснованими на розгорнутому економічному аналізі.

3. Проводити презентації МП України для представлення їх на всеукраїнських форумах, подіях у торгово-промислових палатах, агенціях регіонального розвитку, технологічних центрах. Обмін інформацією та досвідом у веденні портового господарства необхідний для більш ефективного впровадження новацій та залучення інвестицій в інфраструктурні проекти.

4. Брати активну участь у міжнародних виставках та форумах із уже згаданими бізнес-планами щодо розвитку МП.

5. Використовувати інформаційну та консультативну мережу Європи Enterprise Europe Network (EEN)⁴ як інструмент для пошуку інвесторів та партнерів з метою налагодження ефективної міжнародної кооперації та партнерства.

2. Використання концесії як найбільш ефективної форми залучення інвестицій у модернізацію інфраструктури, якій слід приділити окрему увагу. У 2013 р. з прийняттям рішення щодо реформування портової галузі у ході обговорення механізмів взаємо-

⁴ Enterprise Europe Network [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://een.ec.europa.eu>

дії між державою і приватними інвесторами концесія була обрана як найбільш ефективна і прийнятна форма оформлення державно-приватного партнерства⁵. Слід зазначити, що переваги концесії як механізму інвестування в портову галузь і зумовили вибір та впровадження саме цієї моделі розвитку галузі провідними морськими країнами: прозорість залучення інвесторів, ефективність контролю державою, правовий захист інвестицій, цільовий розвиток об'єктів портової інфраструктури, а також гарантії виконання зобов'язань усіма учасниками концесійних договорів.

За оцінкою експертів «Міжнародної юридичної служби» (InterLegal)⁶, згідно із Законом України «Про концесії»⁷ в концесію можуть передаватися для управління не тільки новостворювані, але й існуючі морські порти та їхня інфраструктура. При цьому в управлінні (експлуатацію) можуть передаватися не тільки повністю морські порти та їхня інфраструктура, а й майнові комплекси, що дозволяють здійснювати окремі види діяльності, властиві морським портам. Незважаючи на передбачену цим законом можливість передачі/отримання в концесію морських портів та їхньої інфраструктури, в реальній практиці України такі приклади не відомі і, відповідно, відсутні будь-які технічні/процедурні норми і правила, що дозволяють зацікавленим особам повною мірою скористатися існуючою юридичною можливістю. Через ці причини зацікавленим особам, скоріш за все, слід керуватися процедурними правилами, встановленими на випадок концесії в інших галузях економіки, наприклад, для об'єктів паливно-енергетичного комплексу.

Таким чином, у чинному Законі України «Про концесії», на жаль, досить мало уваги

⁵ Реформа морських портів України – передумови [Електронний ресурс] / офіц. сайт Міністерства інфраструктури. – Режим доступу : http://mtu.gov.ua/uk/general_information/35485.html

⁶ Ницевич А., Мельников Н. Можно ли порт или портовый терминал взять в концессию? [Електронний ресурс] // Транспорт. – Режим доступу : <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/mozhno-ly-port-uly-portoviy-termynal-vzyat-v-kontsessyyu/>

⁷ Закон України «Про Концесії» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/997-14>

приділено таким стратегічним об'єктам, як порти. В міжнародній практиці концесія є найбільш ефективною формою державно-приватного партнерства, проте в Україні існує ризик підміни понять концесія-приватизація «концесія» та «приватизація». З огляду на це у Законі України «Про концесії» необхідно внести суттєві поправки.

Отже, викладене дозволяє виокремити ряд управлінських ризиків, які виникають в процесі укладання такого виду договорів державно-приватного партнерства, як концесія, на яких наголошує голова Фонду держмайна України І. Білоус⁸:

По-перше, експерт прогнозує можливі маніпуляції з формулою підрахунку концесійного платежу: це пов'язано з тим, що в Україні концесійна ставка прив'язана до коефіцієнта фондівдачі (коефіцієнта обороту основних засобів): чим нижча фондівдача – тим нижча концесійна плата. Для того щоб знизити фондівдачу, достатньо всього лише завищити балансову вартість основних фондів, переданих у концесію.

По-друге, українське законодавство дозволяє концесіонеру розвивати об'єкт за рахунок концесійних платежів – тобто за рахунок держави. Інвестиції, що спрямовуватимуться на підтримку морських портів, зараховуватимуться як концесійні платежі – і держава нічого не отримає.

По-третє, існує ризик, що порт, перейшовши під управління промислово-фінансових груп, може стати лише логістичною ланкою в бізнесі концесіонера і з джерела доходу держави перетворитися в статтю витрат логістики основного бізнесу промислово-фінансової групи. Зважаючи на те, що порти є стратегічними об'єктами, така ситуація недопустима. Саме тому в усьому світі порти, як правило, передаються в концесію тим, для кого перевалка є основним бізнесом.

По-четверте, задля уникнення зловживань, більшість країн надають перевагу короткостроковим концесіям, які сприяють розвитку конкуренції. Тривалі концесійні договори європейські уряди укладають тільки тоді, ко-

⁸ Білоус І. Порты в концессию: преимущества и украинские риски [Електронний ресурс] // ЛІГА-БізнесІнформ. – Режим доступу : www.liga.net

ли мають намір отримати великі капітало-вкладення. Європейці переважно обирають термін на 15–25 років із можливістю пролонгації при достроковому виконанні інвестиційних зобов'язань.

На основі викладеного було узагальнено ряд рекомендацій.

1. Через недостатнє висвітлення на законодавчому рівні проблематики передачі у концесію морських портів та їхніх інфраструктурних об'єктів, внести в чинний Закон України «Про Концесії» такі зміни:

– до ст. 3 розділу I Закону України «Про Концесії», а саме у сьомому абзаці п. 2 текст подати у такій редакції: «будівництво та/або експлуатація залізниць, аеропортів, злітно-посадкових смуг на аеродромах, **інфраструктури морських і річкових портів**, мостів, шляхових естакад, тунелів, інших шляхів сполучення, метрополітенів»;

– відповідно до попереднього пункту внести відповідні зміни у проект Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо об'єктів морського транспорту» від 10.08.2015 № 2488а⁹, а саме у п. 2 п/п 1 – «у переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації, виключити такі позиції» – видалити 13 морських портів (*їх назви чи кількість?*);

– до ст. 9 розділу III Закону України «Про Концесії», а саме у п. 1 текст подати у такій редакції: «концесійний договір укладається на строк, визначений у договорі, який має бути не менше 10 років та не більше 50 років, за винятком договорів щодо концесії інфраструктури морських портів, де договір має бути укладений не менше 10 років та не більше 25 років»;

– до Методики розрахунку концесійних платежів¹⁰, де необхідно принципово змінити формулу розрахунку розміру річного концесійного платежу, де його розмір прив'язати до

обсягів інвестицій, а не коефіцієнта фондоддачі.

2. Розширити коло потенційних інвесторів за рахунок великих профільних міжнародних компаній, що спеціалізуються на переробці вантажів і зацікавлені у розвитку морського порту. Це можливо за рахунок більшого контролю державою вибору потенційного інвестора, а також представлення вітчизняних морських портів на міжнародних виставках і бізнес-форумах.

3. Співпраця з країнами – членами ЄС. Досвід країн Європи, їхні цінності, принципи розвитку та ведення торгівлі та окремо вимоги до портової інфраструктури повинні стати для України орієнтирами на шляху розвитку в задекларованому напрямі інтеграції з ЄС та першому кроці до цього – підписанні Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, європейським співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами – з іншої (далі: Угода Україна–ЄС).

Для Європи морські порти є життєво важливими воротами, що зв'язують її з іншими країнами світу. Так, 74% експортних і імпорتنних вантажів від загального обсягу заходять у Європу через морські порти. Також вагоме значення морські порти відіграють у внутрішньому вантажообігу: 22 держави – члени ЄС вважаються морськими, загалом у обслуговуванні портової інфраструктури зайнято 1,5 млн осіб.

Тим не менше, портова галузь ЄС стикається з серйозними проблемами, бо потребує ефективної роботи портів у всіх своїх морських регіонах. Ці проблеми пов'язані насамперед із низькою якістю послуг, які надаються у деяких внутрішніх і периферійних портах, що призводить до їхньої перезавантаженості і вимагає додаткових витрат для вантажовідправників, транспортних операторів та споживачів¹¹.

Керівні принципи розвитку трансєвропейської мережі (TEN-T) виявили 319 ключових морських портів у 22 країнах – членах ЄС, які повинні стати частиною єдиної

⁹ Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо об'єктів морського транспорту» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56247

¹⁰ Про затвердження Методики розрахунку концесійних платежів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/639-2000-%D0%BF>

¹¹ Морський транспорт [Електронний ресурс] / офіц. сайт Європейської Комісії. – Режим доступу : <http://ec.europa.eu>

координованої транспортної мережі, до якої увійдуть залізниці, магістральні дороги, внутрішні водні шляхи, аеропорти, морські порти, річкові порти та системи управління рухом. Основним завданням TEN-T є стимулювання економічного зростання та конкурентоспроможності в єдиному економічному європейському торговому просторі за рахунок ефективних інтермодальних високошвидкісних маршрутів. Фінансування розвитку TEN-T з фондів ЄС на період 2014–2020 рр. заплановане у розмірі 26 млрд євро, у тому числі на розвиток портової інфраструктури¹².

Зазначені 319 портів були відібрані Європейською Комісією тому, що вони необхідні для ефективного функціонування внутрішнього ринку європейської економіки, з них 83 порти визнані як базова мережа, тож сьогодні увага Єврокомісії зосереджена на цих 319 морських портах, функціонування яких забезпечує 96% вантажних транзитних перевезень через територію ЄС.

На мапі Європи Україна має дуже вигідне географічне положення, що повинно посприяти залученню транзитних вантажних потоків, у випадку включення нашої країни у TEN-T це дозволило б залучати кошти на модернізацію транспортної інфраструктури з фондів ЄС та дало би поштовх розвитку економіки окремих регіонів. Така ситуація пов'язана з тим, що ЄС стикається з певними викликами, що, в свою чергу, відкриває можливості для українських портів, а саме:

– адаптація портів ЄС до збільшення запланованого до 2030 р. трафіку;

– серйозну конкуренцію морським портам у перевозці контейнерів становлять контейнеровози (залізничний транспорт), які можуть перевозити 18000 контейнерів за раз;

– простежуються значні диспропорції у переробці вантажів портами Європи – найефективнішими на цей момент є порти Антверпен, Роттердам і Гамбург – вони переробляють 1/5 всіх вантажів, що прибувають в Європу морем. Це спричинює розрив у продуктивності – подовжені маршрути, об'їзд інших портів,

збільшення витрат і, нарешті, збільшення викидів транспортом унаслідок заторів, що негативно впливає на здоров'я населення ЄС.

Таким чином, на нашу думку, збільшення кількості та якості інфраструктурних послуг, що надаються підприємствами сервісного сектора в морських портах, безпосередньо вплине на розвиток портів і на посилення їхньої ролі як на локальному, так і на національному рівні. Водночас якість інфраструктурних послуг вплине і на їхню вартість та, відповідно, на доходи порту. В першу чергу в рамках імплементації директив ЄС у вітчизняне законодавство вимоги ставляться саме до розширення мережі послуг, які надає держава – створення відповідних контролюючих органів, використання навігаційних та інформаційних систем підвищення безпеки мореплавства, безпеки життя, екологічної безпеки, а також підвищення ефективності навігації та вантажообігу, наприклад таких як SafeSeaNet, e-Customs.

II. Техніко-технологічна модернізація інфраструктури морських портів України

4. Модернізація портової інфраструктури. Роль портової інфраструктури як компонента інфраструктури країни вимагає активної участі державних органів у її розвитку. Подальший розвиток складських потужностей та поглиблювальні роботи біля причалів морських портів України передбачають зростання обсягів обробки вантажів, а також вимагають відповідної якості залізниць та під'їзних шляхів. Модернізувати інфраструктуру морських портів означає підвищити їхню конкурентоспроможність, збільшити кількість підприємств, що надають послуги у морських портах, збільшити зв'язки з іншими портами, диверсифікувати стивідорів.

Так, адміністраціями морських портів було розроблено плани розвитку портів на короткострокову (до 2018 р.), середньострокову (до 2023 р.) та довгострокову (до 2038 р.) перспективу¹³. У зазначених планах прописані заходи з модернізації складських і перевантажувальних терміналів, автомобільної та залізничної ін-

¹² Europe's Seaports 2030: Challenges Ahead [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-448_en.htm

¹³ Плани розвитку портів [Електронний ресурс] / офіц. сайт ДП «Адміністрація морських портів». – Режим доступу : http://uspa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=89&Itemid=235&lang=ua

фраструктури та заходи із поглиблення дна біля причалів портів; визначено потенційних інвесторів проектів, серед яких: АМПУ та інвестори, з якими вже домовлено про інвестиції; очікувані результати та строк реалізації заходу. В свою чергу більш розширена інформація, але з обмеженою кількістю проектів (до 4) міститься і на сайті Міністерства інфраструктури¹⁴. Це свідчить про зацікавленість держави у розвитку портової інфраструктури, модернізація якої є стратегічним пріоритетом розвитку економіки в цілому.

Як свідчить практика провідних морських країн, оновлення основних фондів портів повинно фінансуватися з різних джерел, у тому числі і з фондів ЄС. На фінансування галузевих стратегій та проектів розвитку транспорту, в тому числі й морського, у таких європейських країнах, як Польща та Румунія, досить вагома частка виділяється фондами Євросоюзу. Наприклад, на реалізацію Стратегії розвитку морських портів Польщі до 2015 р.¹⁵, було виділено загальний бюджет на 2007–2013 рр. (строк основних інвестиційних проектів) обсягом 713,9 млн євро, з яких фондом Єдності виділялось 606,8 млн євро. Натомість найбільший морський порт Румунії Констанца у 2011 р. освоїв інвестиції у розмірі 15,3 млн євро, з яких 61,43% становили гроші європейських фондів. У 2012 р. обсяги інвестицій на розвиток МП Констанца становили 219 млн дол. США, з яких 207 млн дол. надійшли з фондів ЄС¹⁶.

Отже, першочерговими завданнями для адміністрацій морських портів за сприяння Міністерства інфраструктури є: реалізація інфраструктурних проектів зі збільшення глибин біля причалів морських портів, що дозволить приймати судна більшої ємності; розвиток автоматизованих навігаційних систем; реконструкція та будівництво нових складсь-

ких терміналів; модернізації інфраструктури у портовій зоні – автомобільних і залізничних шляхів, згідно з планом розвитку портів.

5. Розвиток портової інфраструктури на засадах взаємодії між державою та приватними компаніями, з метою створення транспортно-логістичних центрів. Основним завданням підвищення конкурентоспроможності українських портів є посилення їхньої ролі у соціально-економічному розвитку країни та у міжнародній транспортній мережі. На сьогодні українські МП виступають як набір приватних і державних підприємств, що надають інфраструктурні послуги на території морської та сухопутної зони морського порту. Присутня проблема слабких зв'язків між зазначеними компаніями. На нашу думку, МП розвиватимуться ефективніше, коли на їхній базі створюватимуться відповідні логістичні платформи – транспортно-логістичні центри, що можуть формуватися не лише на базі окремого морського порту, а й на базі декількох морських портів. Вивчення практики управління розвитком морськими портами інших країн дозволяє засвідчити те, що Стратегії підвищення конкурентоспроможності морських портів як Польщі¹⁷, так і Румунії¹⁸ зосереджені на певній кількості портів, а не на всіх портах країни. Такий підхід ефективний для модернізації ключових об'єктів, які згодом зможуть бути локомотивами для певного регіону та розташованих поряд об'єктів. Наприклад, модернізована інфраструктура Одеського МП буде використовуватись і Іллічівським МП та МП «Южний» (мається на увазі взаємодія залізничних, авто та внутрішніх водних підходів до портів).

Висновки

З метою посилення ефективності функціонування та залучення інвестиційних ресурсів необхідно морські порти України об'єднати у регіональні групи за територіальним принципом, на основі яких доцільно розвивати транспортно-логістичні центри, підв'язуючи необхідну наземну транспортну інфраструктуру.

¹⁴ Інвестиційні проекти [Електронний ресурс] / офіц. сайт Міністерства інфраструктури. – Режим доступу : http://www.mtu.gov.ua/uk/investment_projects.html

¹⁵ Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.mir.gov.pl>

¹⁶ Гребеник Е. Порт Констанца: куда движется конкурент украинских гаваней [Електронний ресурс] // Центр транспортных стратегий. – 2013. – Режим доступу : <http://cfts.ua>

¹⁷ Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.mir.gov.pl>

¹⁸ Annual Report Port of Constantza 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.portofconstantza.com

Основною ознакою таких регіональних груп портів, що виділені нижче, є обслуговування відповідних підприємств свого регіону, національних і міжнародних транспортних коридорів¹⁹:

1) найбільшою за масштабами групою є порти Великої Одеси – «Одеса», «Южний» та «Іллічівськ»;

2) Азовський регіон, який об'єднує порти Маріуполя і Бердянська;

3) у Дніпро-Бузький регіон входять порти Миколаєва, Херсона, Октябрська, Скадовська;

4) Придунав'єя – українські ворота в Європу – об'єднує порти Рені, Ізмаїла, Білгород-Дністровського та «Усть-Дунайськ».

Групова співпраця адміністрації морських портів дозволить скоротити витрати на модернізацію припортової транспортної інфраструктури (залізничних колій, під'їзних шляхів тощо) та сприятиме поліпшенню інвестиційного клімату через зміцнення зовнішніх і внутрішніх зв'язків.

Зміцнення внутрішніх зв'язків у портах сприятиме:

- посиленню якості та швидкості обслуговування;
- зниженню витрат переміщення вантажів через порт;
- покращенню екологічної безпеки;
- відкритості роботи порту та порядку надання послуг.

Посилення міжпортових зв'язків у транспортно-логістичному центрі та між такими центрами буде сприяти:

- поліпшенню інвестиційного клімату;
- прискоренню модернізації портової інфраструктури;
- розвитку промисловості, насамперед зосередженої в містах та регіонах відповідного вузла;
- розвитку конкурентного середовища між портами²⁰.

Реалізувати викладені напрями модернізації інфраструктури морських портів України можливо завдяки ефективному залученню коштів інвесторів, в першу чергу з фондів ЄС, та посиленій увазі держави, а також створюючи транспортно-логістичні центри на базі морських портів, з широким спектром послуг, що надаються, заснованих на співробітництві всіх учасників. Подальші розробки у цьому напрямі повинні сприяти пошуку шляхів інституціональних перетворень у сфері управління розвитком портової інфраструктури.

¹⁹ Дем'яненко А.Г. Роль и структура морских портов Украины // Проблемы економіки. – 2013. – № 2. – С. 53–59.

²⁰ Ботнарюк М.В. Приоритеты развития морской портовой инфраструктуры в современных условиях // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2013. – № 18. – Вып. № 2. – С. 137–142.