

УДК 627.212:311.4(477)

СТАТИСТИЧНИЙ ОГЛЯД РОЗВИТКУ МОРСЬКОЇ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

Дьякова М.С., к.е.н., доцент кафедри економічної теорії ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет»

Дьякова М. С. Статистичний огляд розвитку морської портової галузі України.

В статті визначено, що морська портова галузь України є одним з пріоритетних напрямків розвитку в економіці країни. Визначено низку проблем, з якими стикається портова галузь на сучасному етапі. А саме доведено, що середній вік судів більше 15 років, знос обладнання складає 80-90%, що робить морську портову галузь не привабливою для інвестиційних вливань, а відповідно неконкурентоспроможною у порівнянні з іншими країнами, що мають схожий потенціал з Україною в галузі розвитку портів. Проведено аналіз обсягів перевезень водним транспортом за період 2008-2013 роки, де доведено, з початком світової економічної кризи обсяги знижуються постійними темпами. Також проаналізовано переробку вантажів морськими портами України за той самий період. Зроблено висновок, що на кінець 2013 року Україна не досягла навіть докризового рівня розвитку, хоча можна простежити позитивну динаміку в деяких показниках розвитку, наприклад таких як переробка експортних вантажів. Сформовано діаграму динаміки перевезень транзитних вантажів морським транспортом. Зроблено висновок, що за цей період спостерігається зниження обсягу транзитних вантажів через порти України. Дана тенденція намітилася ще в 2011 році, а в 2012-2013рр. стала особливо відчутною у всіх портах України. На основі проведеного аналізу доведено необхідність реформування портової галузі України, а також наведено кілька прикладів конкретних дій, які зроблені в цьому напрямку і результати, що були досягнуті.

Dyakova M. Statistical overview of the development of marine port industry of Ukraine.

The article stipulates that the sea port industry of Ukraine is one of the priorities of the country's economy. Identified a number of problems faced by the port industry at the present stage. Namely, it is proved that the average age of vessels more than 15 years, depreciation of equipment is 80-90%, which makes the sea port industry unattractive for investment flows, and therefore uncompetitive compared to other countries with similar potential with Ukraine in the field of port development. The analysis of the volume of water transport for the period 2008-2013, where it is proved, with the beginning of the global economic crisis, the volume is reduced at a constant rate. Also analyzed the processing of cargo sea ports of Ukraine during the same period. It is concluded that at the end of 2013 Ukraine has not reached the pre-crisis level of development, although it is possible to trace the positive dynamics in some development indicators, such as the processing of export goods. Formed diagram dynamics of transit of goods by sea. It is concluded that during this period there is a decrease in the volume of transit goods through the ports of Ukraine. This trend was shown back in 2011, and in 2012-2013. became especially noticeable in all the ports of Ukraine. Based on the analysis proved the need for reform of the port sector in Ukraine, and gives several examples of specific actions that are made in this direction and the results that have been achieved.

Дьякова М.С. Статистический обзор развития морской портовой отрасли Украины.

В статье определено, что морская портовая отрасль Украины является одним из приоритетных направлений развития в экономике страны. Определен ряд проблем, с которыми сталкивается портовая отрасль на современном этапе. А именно доказано, что

средний возраст судов более 15 лет, износ оборудования составляет 80-90%, что делает морскую портовую отрасль непривлекательной для инвестиционных вливаний, а соответственно неконкурентоспособной по сравнению с другими странами, имеющими схожий потенциал с Украиной в области развития портов. Проведен анализ объемов перевозок водным транспортом за период 2008-2013 годы, где доказано, с началом мирового экономического кризиса объемы снижаются постоянными темпами. Также проанализированы переработку грузов морскими портами Украины за тот же период. Сделан вывод, что на конец 2013 году Украина не достигла даже докризисного уровня развития, хотя можно проследить положительную динамику в некоторых показателях развития, например таких как переработка экспортных грузов. Сформирована диаграмма динамики перевозок транзитных грузов морским транспортом. Сделан вывод, что за этот период наблюдается снижение объема транзитных грузов через порты Украины. Данная тенденция наметилась еще в 2011 году, а в 2012-2013 гг. стала особенно ощутимой во всех портах Украины. На основе проведенного анализа доказана необходимость реформирования портовой отрасли Украины, а также приведено несколько примеров конкретных действий, которые сделаны в этом направлении и результаты, которые были достигнуты.

Постановка проблеми. Світовий досвід засвідчує, що особливе місце в процесі забезпечення стійкості світових господарських зв'язків і національної стратегії участі в міжнародному поділі праці займають морські торговельні порти. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку.

Україна, в свою чергу, володіє найпотужнішим портовим потенціалом серед всіх країн Чорного моря. Однак транспортна система України переживає не найкращі часи. Сьогодні технічний та технологічний стан транспортної системи України не відповідає ані внутрішнім потребам країни, ані світовим стандартам. Держава, що займає виключне географічне положення між Європою та Азією, має судоходні ріки та вихід до морів, не може конкурувати з транспортною інфраструктурою сусідніх країн.

Інтеграція України у світову господарську систему та активізація транзитних перевезень зумовлюють необхідність збільшення обсягів та підвищення якості транспортних послуг. Основними завданнями морської транспортної галузі мають стати: забезпечення безпеки перевезень та збереження вантажів, прискорення обслуговування, зменшення цін і витрат на транспортні послуги.

Сьогодні морська транспортна система України неспроможна забезпечити зростання обсягів перевезень. Підвищується зношеність технічних засобів портів, погіршується їх структура, що негативно впливає на розвиток морських портів та галузі в цілому. Внаслідок цього українські порти витісняються з міжнародних ринків транспортних послуг. [5].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Різноманітні аспекти розвитку портової галузі України розглянуті сучасними науковцями. Зокрема, питання чинників конкурентоспроможності Українських портів в умовах глобалізації розглядає В.В. Чередниченко. А.М. Мишко приділяє увагу реалізації ефективної державної політики розвитку морських портів України. Т.О. Цабієва розглядає забезпечення сталого розвитку морських портів України. Окрім цього, темі морських портів України приділено увагу в роботах І.І. Свистун, С.О. Тульчинської та інших.

Виділення невирішеної проблеми. Невирішеною залишається проблема реального реформування портової галузі, залучення інвестицій та забезпечення конкурентоспроможності портів України.

Метою статті є поглиблений аналіз розвитку морської портової галузі України.

Виклад основного матеріалу. Слід зазначити, що морський транспорт є важливою галуззю економіки України. Його ефективне функціонування є необхідним чинником становлення України, як морської держави, сталого розвитку її транспортно-дорожнього комплексу і економіки у цілому. Україна має сприятливі передумови для розвитку морського транспорту – на півдні її територію омивають води Чорного та Азовського морів, які практично не замерзають і з'єднуються з Середземним морем через протоку Босфор, Мармурове море і протоку Дарданелли.

Проблеми розвитку морського транспорту пов'язані, насамперед, із значним моральним і фізичним зносом судів і портового устаткування (особливо засобів обробки вантажів). Середній вік судів торгового значення більший за 15 років, а деякі порти західних країн забороняють вхід судів із таким терміном експлуатації. Портова інфраструктура не розрахована на нові технології портових робіт, що істотно знижує продуктивність як портів (до 50 % від продуктивності портів західних країн), так і інших видів транспорту (особливо залізничного), пов'язаних з обробкою вантажів

Кажучи про розвиток портової галузі України необхідно проаналізувати діяльність за основними показниками: обсяги перевезень вантажів, вантажообіг а також індекси обсягу перевезення вантажів.

Обсяг перевезень вантажів водним транспортом в Україні представлено в таблиці 1.

Таблиця 1 – Перевезення вантажів водним транспортом (млн. т)

Вид транспорту	2008	2009	2010	2011	2012	2013
водний	19	10	11	10	8	6
морський	8	5	4	4	4	3
річковий	11	5	7	6	4	3

Як бачимо з таблиці 1 обсяги перевезень мають стабільну динаміку до зниження, починаючи з 2008 року. Аналіз динаміки перевезення вантажів в Україні свідчить про те, що зменшилися обсяги перевезень як у морському, так і в річковому виді транспорту. І досі Україна не досягла навіть рівня 1980 р. Після світової фінансово-економічної кризи 2008–2009 рр. обсяги перевезень знизилися до мінімуму.

На сьогодні, вік транспортних суден досягає 23-25 років, рівень їх зносу сягає 70-80%, що значно знижує ефективність перевезень, спонукає вантажовідправників використовувати іноземний флот. До того ж у деяких закордонних портах заборонено допуск застарілих українських суден, український прапор торговельного флоту з 2008 року знаходиться у «чорному списку» Паризького меморандуму. Тому і не дивно, що в останні роки закордонні перевезення вантажів морським та річковим вітчизняним флотом скорочуються.

Таблиця 2 – Переробка вантажів морськими портами України

Переробка вантажів	Роки					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Морські порти						
Усього перероблено вантажів, тис. т	169595	157169	148177	155025	153871	149538
експортних	76261	88136	84098	84881	96835	99251
імпортних	21139	12809	17426	19400	16432	18663
транзитних	66286	52132	44182	47599	38760	29254
внутрішніх	5909	4092	2471	3145	1844	2370

Внаслідок практичної втрати основного потенціалу вітчизняного морського флоту, стан морських перевезень не відповідає потребам економіки України, система забезпечення безпеки мореплавства є морально і фізично застарілою. Не менш показовими є показники переробки вантажів морськими портами (Таблиця 2).

Аналіз динаміки переробки вантажів морськими портами також свідчить про негативну динаміку розвитку цих процесів. Найбільша частина у переробці вантажів припадає на експортні послуги. Це єдиний показник, який має постійну позитивну динаміку за період 2008-2013 років. Однак, незважаючи на це, по всіх інших статтях спостерігається падіння результативності, що прямо впливає на скорочення переробки взагалі морським видом транспорту. На кінець 2013 року в більшості показників не досягнуто навіть до кризового рівня розвитку. На рисунку 1 представлена динаміка перевезень транзитних вантажів морським транспортом.



Рисунок 1 Динаміка перевезень транзитних вантажів морським транспортом.

Я свідчить рисунок 1, за весь період спостерігається зниження обсягу транзитних вантажів через порти України. Дана тенденція намітилася ще в 2011 році, а в 2012-2013рр. стала особливо відчутною у всіх портах України. Якщо подивитися на статистику, то частка транзитних вантажів в перевалці держпортів скоротилася на 23% в порівнянні з 2012 роком і склала 18% від загального вантажообігу. Цим пояснюється і падіння показників перевалки держпортів. У 2014 році тенденція продовжуватиметься, тому завдання держави наростити експортні обсяги перевалки, які зможуть компенсувати транзитні вантажі.

Зменшення вантажопотоку транзитних вантажів через територію України викликане не лише погіршенням кон'юнктури цін на ринках основної продукції підприємств, а й зниженням завантаження виробничих потужностей.

Великі імпортери хімічних і мінеральних добрив - Індія і Китай - вимагають від виробників істотних знижок. Несприятливі для врожайного сезону погодні умови в Індії, а також ослаблення рупії стримують імпорт продукції за вже укладеними контрактами. Нарощування власного виробництва в Китаї не може гарантувати збільшення імпорту навіть при істотному зниженні вартості контрактів.

Отже, обсяг перевезень вантажів з Російської Федерації у напрямку портових комплексів України пов'язаний зі скороченням експорту.

Не можна не відзначити також чинну тарифну політику "Укрзалізниці", що полягає у завищенні вартості тарифу на тонно-кілометр, що збільшує вартість перевезень у кілька разів. У результаті цього зберігається тенденція, коли експортери з Російської Федерації спрямовують свої вантажопотоки в російські порти, що дозволяє їм отримати вигоду, не

використовуючи територію держав-транзитерів.

Провівши комплексний аналіз стану морських вантажних перевезень України можна зробити висновок, що даний вид діяльності характеризується наявністю ряду проблем, які потребують негайного вирішення. Ми вважаємо, що для розвитку морського транспорту і інфраструктури слід провести комплекс заходів, а саме:

- виведення із експлуатації морально і фізично застарілих суден, а також портового устаткування (засобів обробки вантажів);
- оновлення портової інфраструктури згідно новітніх технологій портових робіт;
- збільшення середньої тоннажності суден торгового флоту;
- підвищення конкурентоспроможності українських портів на основі використання логістичного підходу

Актуальною проблемою, що сьогодні стоїть перед водним транспортом України, є відновлення колишнього пріоритетного статусу в рамках національної економіки та завоювання міцних конкурентних позицій на світовому ринку транспортних перевезень.

Всі вищенаведені факти свідчать про необхідність кардинального реформування портової галузі України, яка матиме за мету підвищення конкурентоспроможності цієї галузі.

Перші кроки в цьому напрямку були вже зроблені керівництвом держави.

По-перше, прийнято стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року. Згідно неї серед основних проблем функціонування та розвитку портової галузі можна назвати:

- зниження рівня прибутковості морських портів у зв'язку із значним зносом основних засобів (понад 70%);
- повільне оновлення основних фондів морських портів;
- відсутність дієвого механізму залучення приватних інвестицій для розвитку морських портів та захисту прав інвесторів;
- зменшення обсягу транзитних вантажопотоків у зв'язку з недостатньо розвинутою інфраструктурою морських портів;
- недосконалість законодавства з питань митного оформлення, перетинання державного кордону;
- зниження рівня завантаженості морських портів у зв'язку із зменшенням обсягу транзитних вантажопотоків; зниження попиту на продукцію вітчизняного виробництва на світовому ринку;
- зменшення обсягів експортних вантажопотоків через морські порти у зв'язку з перевезенням вантажів іншими видами транспорту (автомобільним, залізничним);
- нерозвинута транспортна інфраструктура в морських портах та на під'їзних шляхах;
- низький рівень технічної безпеки в морських портах тощо. [1]

Окрім цього стратегія передбачає залучення інвестицій в портову галузь шляхом передачі в концесію об'єктів портової інфраструктури. Це створює інвесторам базу для прийняття рішення про прихід в портову галузь, яка потребує реформи вже дуже давно.

По-друге, вступив в силу Закон України "Про морські порти України", який регулює відносини у сфері портової діяльності, зокрема встановлює основи державного регулювання діяльності в морських портах, порядок будівництва, відкриття, розширення та закриття морських портів в Україні, порядок провадження на їх території господарської діяльності, у тому числі надання послуг, визначає правовий режим об'єктів портової інфраструктури. Фактично цей закон дав старт портовій реформі і створенню Адміністрації морських портів України

По-третє, найбільшим досягненням галузі у 2013 році стало те, що приватні стивідори виявили зацікавлення інвестувати в українські морські порти.

Можна навести декілька прикладів:

Відкриття 22 жовтня 2013р. першої черги зернового терміналу компанії "Бруклін-

Київ" в Одеському морському порту. Проектна потужність комплексу дозволить зберігати і перевалювати до 4 млн. т зерна на рік. Загальна вартість проекту, який реалізується в рамках державно-приватного партнерства — \$125 млн., з них \$95 млн. — кошти інвестора. У ході реалізації проекту буде створено близько трьохсот нових робочих місць.

На заключному етапі знаходиться будівництво контейнерного терміналу компанії "ГПК-Україна" в Одеському порту. У 2014 році планується запуск комплексу.

Компанія "Дельта Вілмар СНД" в листопаді 2013 року ввела в експлуатацію маслоекстракційний завод в морському порту "Южний".

Компанія "Рисоил-ЮГ" в морському порту "Южний" в грудні 2013 року ввела в експлуатацію термінал з перевалки рослинних масел з автомобільного та залізничного на морський транспорт.

У жовтні 2013 року в Миколаївському морському порту урочисто відкрито четверту чергу морського перевантажувального терміналу компанії "ЭВЕРИ" [4].

Висновки: Завдяки своєму географічному положенню Україна має величезний потенціал розвитку портової галузі. Інтеграція України в світову господарську систему та активізація транзитних перевезень зумовлюють необхідність збільшення обсягів та підвищення якості транспортних послуг.

Від ефективності функціонування портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність українського транспортного комплексу на світовому ринку.

Перші кроки, зроблені державою в напрямку розвитку портової галузі, а також залучення інвестицій дали позитивні результати. Однак необхідність кардинального переобладнання, заміна та ремонт зношених основних засобів гальмує можливі темпи розвитку галузі. Отже необхідно змінювати стратегію і тактику розвитку не лише з боку держави, а на кожному конкретному підприємстві в галузі для досягнення загальної мети виведення портової галузі на якісно новий рівень розвитку.

Список використаних джерел:

1. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI
2. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затв. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>
3. Свистун І.І., Тульчинська С.О. Аналіз розвитку морського транспорту в Україні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://probleconomy.kpi.ua/pdf/2012-39.pdf>
4. Гардус М. П'ять подій року у портовій галузі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://real-economy.com.ua/publication/22/60868.html>
5. Мишко А.М. Державна політика розвитку морських портів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej18/PDF/24.pdf>
6. Матеріали сайту Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

Ключові слова: морський порт, портова галузь, стратегія розвитку, конкурентоспроможність, переробка вантажів, транзитний вантаж, морський транспорт.

Ключевые слова: морской порт, портовая отрасль, стратегия развития, конкурентоспособность, переработка грузов, транзитный груз, морской транспорт.

Keywords: sea port, the port industry development strategy, competitiveness, cargo handling, transit cargo, sea transport.