

УДК 656.615

СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ПОРТОВОГО КОМПЛЕКСУ

Мальцев М. М., аспірант, ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет», м. Маріуполь

Мальцев М. М. Сучасний стан розвитку національного портового комплексу.

В статті досліджено тенденції розвитку морських портів за останні роки. Морський потенціал України складає 13 континентальних морських портів, з яких 4 великих. Порти в основному універсальні, з деякими спеціалізованими комплексами, пропускна здатність на рік 262 млн. тонн. Основними перевагами морської портової галузі України є наявність потужностей з обробки вантажів та вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків. Більшість портів за останні роки збільшили валові доходи та загальний вантажообіг. В структурі вантажообігу основна доля припадає на сипучі вантажі. Аналіз довів високий експортний потенціал вантажів чорних металів, залізорудного концентрату, зернових та олії. Дослідження транзитного морського потенціалу України довело, що основні проблеми портів України це: відсутність державних стратегічних цілей з їх розвитку; відсталість морського законодавства України від сучасних морських держав; недосконалість митного та інші законодавства, пов'язані з контролем вантажів і транспортних засобів. Як наслідок цього - непривабливість портів України для транзитних вантажопотоків, низька конкурентоспроможність. Для здійснення успішної інтеграції українських портів в глобальну світову транспортну мережу необхідно приділити особливу увагу реконструкції і розвитку українських портів відповідно до потреб світового ринку. Одним із заходів для цього має бути створення сприятливих умов для реалізації інвестиційних проектів та опрацювати нормативну базу для успішного і взаємовигідного співробітництва з приватним капіталом, залучення якого в галузь є невід'ємною умовою її розвитку.

Maltsev M. The current state of development of the national seaport complex.

The article examines trends in seaports development in recent years. Offshore potential of Ukraine is 13 continental seaports, 4 of which are large continental seaports. Ports basically are universal, with some specialized complexes; their carrying capacity is 262 million tons per year. The main advantages of the seaport industry of Ukraine are the availability of facilities for cargo handling and favorable location of seaports to ensure transit cargo. Most ports increased gross revenues and total turnover in recent years. In the structure of turnover the main share is accounted for bulk cargo. The analysis showed high export potential of iron goods, iron ore, grain and oil. The study of marine transit potential of Ukraine showed that the main problems of Ukrainian ports are: the absence of government policy for their development objectives; backwardness maritime legislation of Ukraine from modern maritime powers; imperfection of the customs and other legislation related to the control of goods and vehicles. The consequence of this is unattractiveness of the Ukrainian ports for transit traffic and low competitiveness. It is necessary to focus on the reconstruction and development of Ukrainian ports in accordance with the needs of the world market in order to successfully integrate Ukrainian port into the global transport network. One of the activities for this should be the creation of favorable conditions for the implementation of investment projects and the study of the regulatory framework for a successful and mutually beneficial cooperation with private capital. Involvement of the private capital in the sector is a prerequisite for the development of the national seaport complex.

Мальцев М. М. Современное состояние развития национального портового комплекса.

В статье исследованы тенденции развития морских портов за последние годы. Морской потенциал Украины составляет 13 континентальных морских портов, из которых 4 крупных. Порты в основном универсальные с некоторыми специализированными комплексами, пропускная способность в год 262 млн. тонн. Основными преимуществами морской портовой отрасли Украины является наличие мощностей по обработке грузов и выгодное расположение морских портов для обеспечения транзитных грузопотоков. Большинство портов за последние годы увеличили валовые доходы и общий грузооборот. В структуре грузооборота основная доля приходится на сыпучие грузы. Анализ показал высокий экспортный потенциал грузов черных металлов, железорудного концентрата, зерновых и масла. Исследование транзитного морского потенциала Украины показало, что основные проблемы портов Украины это: отсутствие государственных стратегических целей по их развитию; отсталость морского законодательства Украины от современных морских держав; несовершенство таможенного и других законодательств, связанных с контролем грузов и транспортных средств. Как следствие этого - непривлекательность портов Украины для транзитных грузопотоков, низкая конкурентоспособность. Для осуществления успешной интеграции украинских портов в глобальную мировую транспортную сеть необходимо уделить особое внимание реконструкции и развитию украинских портов в соответствии с потребностями мирового рынка. Одним из мероприятий для этого должно быть создание благоприятных условий для реализации инвестиционных проектов и проработка нормативной базы для успешного и взаимовыгодного сотрудничества с частным капиталом, привлечения которого в отрасль является неотъемлемым условием ее развития.

Постановка проблеми. Сьогодні морські торговельні порти функціонують в умовах гострої конкурентної боротьби за вантажну базу як на міжнародному ринку, так і на внутрішньому ринку країни. На перший план виходить якість послуг, що надаються портом. У той же час забезпечення ефективної роботи порту як господарюючого суб'єкта вимагає постійного зниження собівартості перевантажувального процесу. Одночасне рішення цих двох найбільш актуальних завдань успішного функціонування підприємства в конкурентних умовах – забезпечення поліпшення якості перевантаження вантажів і зниження собівартості перевантажувального процесу – можливо лише при інноваційній орієнтації стратегії розвитку підприємства, яка полягає в систематичному використанні досягнень науково-технічного прогресу. Впровадження системи стратегічного управління інноваційними процесами на підприємстві дає можливість забезпечити конкурентоспроможність продукції та послуг на підставі інноваційності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Стратегічні питання розвитку морських торговельних портів розглядалися в роботах М. Т. Примачова, О. М. Степанова, В. В. Віннікова, С. Г. Нікуліна, Н. В. Роціной, Б. В. Буркинського, В. І. Чекаловця, М. І. Котлубая, М. Я. Поста. О.М. Кібік, Мірошко М. В. Проте за час діяльності господарюючих суб'єктів змінюється їх потенціал під впливом зовнішнього середовища. Отже виникають нові напрями, які потребують врахування в процесі формування програм стратегічного розвитку.

Мета статті. Проаналізувати транзитний морський потенціал України, виокремити проблеми та надати рекомендації щодо впровадження заходів, спрямованих на стратегічний розвиток морських портів.

Викладення основного матеріалу. Сучасний рівень розвитку міжнародного ринку характеризується підвищенням глобалізації та інформатизації торговельних та ділових зв'язків між країнами. У цих умовах важливого значення набуває інтеграція транспортної системи України до світової транспортної мережі, а також підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг українських операторів перевезень. В контексті означених глобальних тенденцій сучасний стан морської галузі України характеризується наступними тенденціями: на тлі загального зростання тоннажу світового

флоту відбулось різке скорочення українського флоту. За даними UNCTAD, на 1 січня 1993 р. сукупний дедвейт торговельного флоту України нараховував 6,177 млн. тонн (враховувалися судна місткістю 100 та більше реєстрових тонн), а частка українського флоту у світовому торговельному флоті складала 0,9 % (25 місце у рейтингу найпотужніших морських країн світу). Проте на 1 січня 2010 р. дедвейт флоту нараховував 0,904 млн. тонн (скорочення більш ніж у 5,8 разу), й Україна посідала у рейтингу вже 72 місце [1]. Для визначення факторів, що стримують розвиток національного судноплавства була проведена оцінка сучасного стану морських портів України. Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потребам національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. 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.

Морський потенціал України складає 13 континентальних морських портів, з яких 4 великих, побудованих для обслуговування вантажопотоків колишнього СРСР в напрямку Середземне море, Латинська Америка, Близький, Середній і Далекий Схід, Африка. Порти в основному універсальні, з деякими спеціалізованими комплексами, пропускна здатність на рік 262 млн. тонн. На підприємствах працює 25 тис. працівників, 1 робоче місце в галузі стимулює створення 4-5 робочих місць в суміжних галузях.

Основними перевагами морської портової галузі України є:

високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізорудного концентрату та зернових;

наявність потужностей з обробки вантажів;

вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків;

наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі;

наявність висококваліфікованих спеціалістів портової галузі.

За даними міністерства інфраструктури України проведено аналіз темпів зростання за період 2013-2014 рр. по основним економічним показникам діяльності (табл. 1.) [2].

Таблиця 1 - Темпи зростання за період 2013-2014 рр. по економічним показникам

Підприємство	Темпи зростання за період 2013-2014 рр. по показникам, %				
	Чистий дохід від реалізації	Собівартість	Чистий прибуток	Освоєно капінвестицій	Чисельність персоналу
Адміністрація морських портів	113,9	68,9	133,5	-17,4	51,9
Бердянський МТП	71,5	46,0	-563,9	-30,5	-7,2
Ізмаїльський МТП	48,4	20,6	-275,0	341,4	-17,8
Іллічівський МТП	16,7	-10,1	-254,1	-51,4	-21,1
Маріупольський МТП	-2,3	4,3	21,0	-45,0	-9,7
Миколаївський МТП	-70,4	-74,2	-110,9	-71,4	-89,0
Одеський МТП	-36,2	-37,5	-18,1	-98,4	-39,6
Ренійський МТП	-9,8	-16,5	46,5	123,2	-23,2
Херсонський МТП	20,1	96,5	-128,3	141,7	-27,2
Южний МТП	18,2	-0,1	133,5	97,4	-11,7

Порівняння доходів між портами показало, що більшість портів, окрім Маріуполя збільшили валові доходи, навіть після відокремлення Адміністрації морських портів України (АМПУ) в 2012 р. Проте в Миколаєві та Одесі валові доходи зменшились внаслідок відокремлення АМПУ. Ці порти не ведуть власної стивідорної діяльності, основні статті доходу – здавання основних засобів в оренду та/або надання послуг портофлоту. В порівнянні з іншими портами, які ведуть стивідорну діяльність, та доходи яких зросли через зростання валютного курсу, в Миколаївському морському торговому порту (ММТП) та Одеському морському торговому порту (ОМТП) при збільшенні обсягів перевалки, не відбулось зростання орендної плати пропорційно до зміни курсу гривні.

Загальний вантажообіг морських портів України в 2014 р. зріс на 4 відсотка та склав 142795,57 млн. т. (рис. 1)

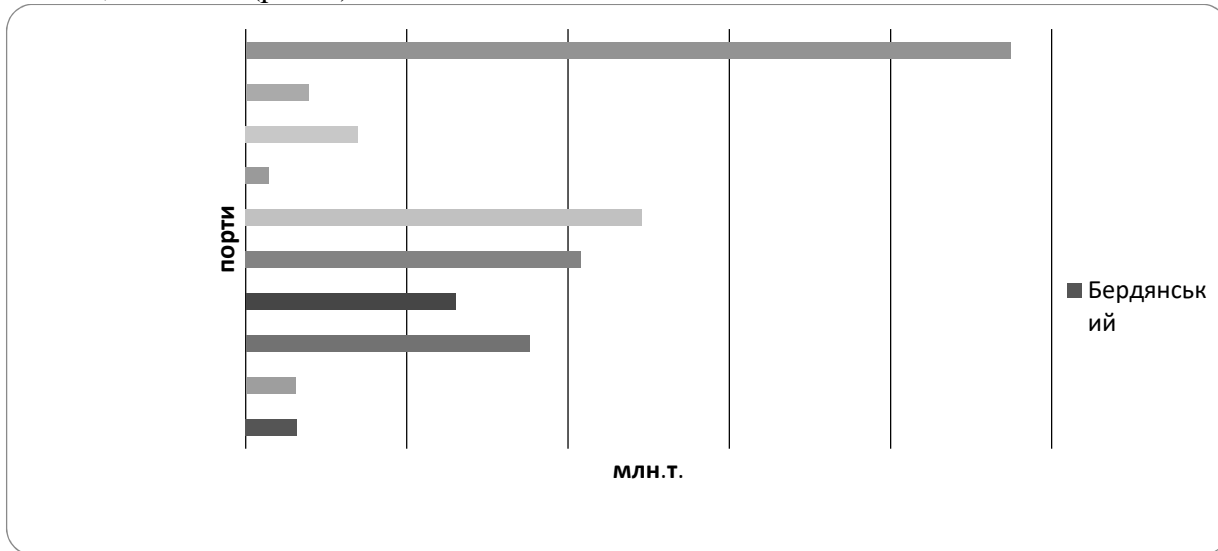


Рисунок 1 – Загальний вантажообіг морських портів України в 2014 р.

Структура обсягів переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах неоднорідна (рис. 2): доля експорту склала 72%, транзиту 14 %, імпорту 11% та внутрішнього сполучення 3%. Позитивною тенденцією є зростання експорту та внутрішнього сполучення, однак, скорочення переробки транзитних вантажів показує зниження конкурентоспроможності українських портів.

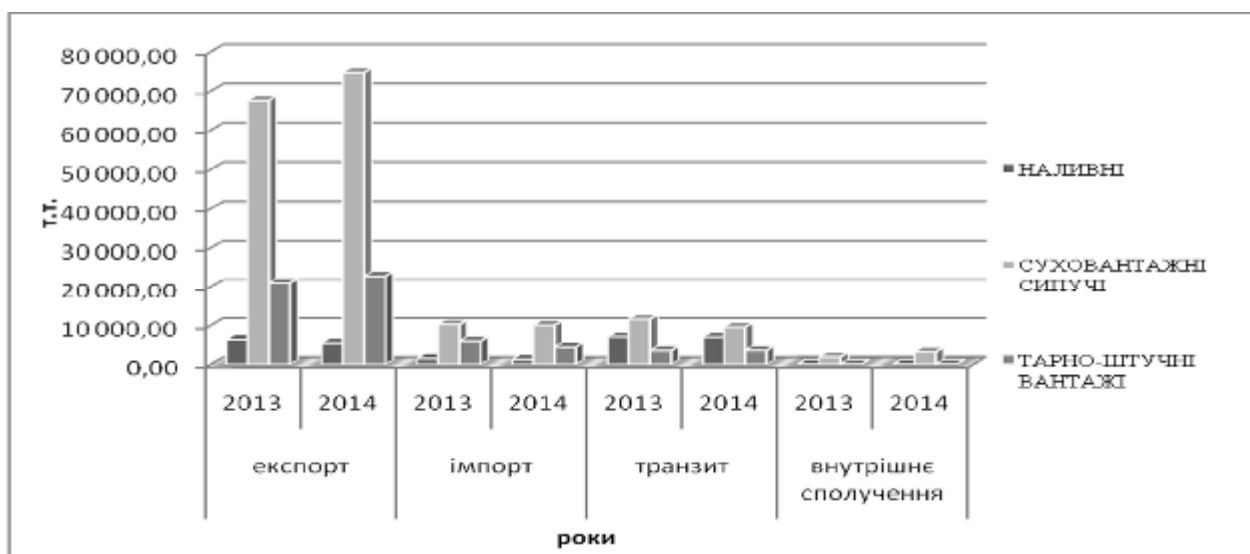


Рисунок 2 – Загальні обсяги переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах у 2013-2014 рр.

В структурі вантажообігу основна доля припадає на сипучі вантажі (рис. 3). Серед ТОП-5 вантажів найбільше змінились обсяги перевалки зерна +125,8%, олії +123,3%, металопрокату +109,7%, нафтопродуктів + 108,9% та руда 107,3 %.

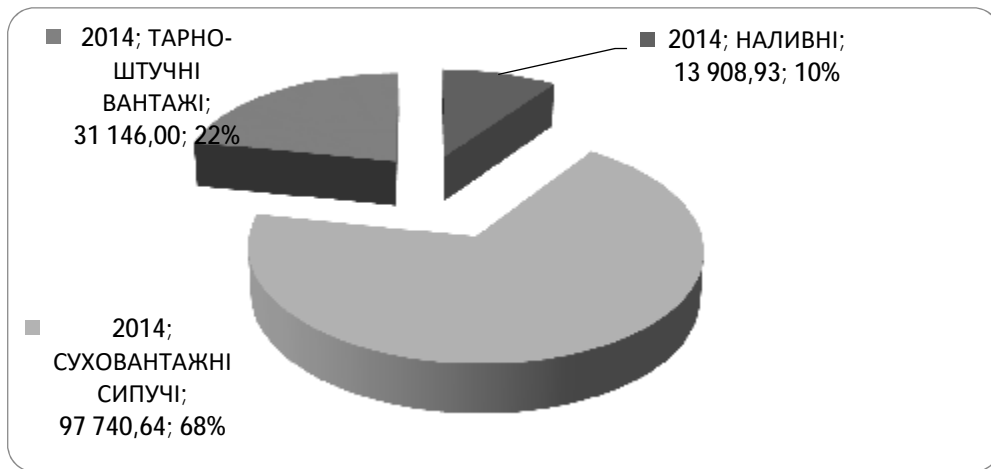


Рисунок 3 – Структура вантажообігу морських портів в 2014 р.

У всіх портах більшість витрат припадає на заробітну плату (грн/тонну). Найвища продуктивність праці у порту Южний. Собівартість на одного виробничого робітника зменшується у всіх портах, крім Ізмаїльського. Витрати на заробітну плату до доходів найменші в Южному МТП. Робочий капітал на тонну перевалки найвищий в Маріупольському МТП. Рентабельність адміністративних витрат найвища в Маріуполі. На кожен гривню адміністративних витрат отримується в середньому 33 грн валового доходу, а найнижча – в Іллічівську. А в розрахунку на перевалочну тонну найбільше витрат має Херсон. Найбільший обсяг основних засобів (ОЗ) в розрахунку на перевалку спостерігається в Маріупольському МТП. Найбільша частка застарілих ОЗ знаходиться в ІзмМТП. Найінтенсивніше оновлюються ОЗ в Маріуполі (вартість основних засобів, введених у 2014р. склала 36 966 т. грн, в 2015 р., т. грн - 92 849 т.грн. Структура основних засобів відрізняється в ІлМТП машини та обладнання становлять найбільшу частку, а в ІзмМТ – крани [3].

Аналіз довів, що основними проблемами морських портів України на сучасному етапі, які потребують подальшого рішення та урахування при розробці програми стратегічного розвитку наступні [3,4,5]: порти в цілому в недостатній мірі забезпечені провізної здатністю залізниці; порти в основному відповідають стандартам 60-70-х років 20 століття і зазнають серйозних труднощів з обробкою суден вантажопідйомністю понад 80 000 т. (з точки зору їх розмірів - довжини, ширини, опади), які є на сьогодні найбільш економічними для перевезення масових вантажів; перевантажувальна техніка портів в основному універсальна (портальні крани) і має крайню ступінь зношеності (60-90%) і не відповідає сучасним вимогам до розмірності / вантажопідйомності і продуктивності; відсутність державних замовлень; система управління морськими портами вдає із себе симбіоз державно-приватного підходу, що поєднує недоліки обох систем і практично не володіє їх достоїнствами, низький рівень інвестування інноваційного розвитку; державні порти поступово переходять під неформальний контроль певних національних ФПГ, відсталість морського законодавства України від сучасних морських держав; недосконалість митного та інші законодавства, пов'язані з контролем вантажів і транспортних засобів; непривабливість портів України для транзитних вантажопотоків - через порти України перевантажується не більше 15% від потенційного обсягу транзиту суміжних держав.

З огляду на повне зникнення одних вантажів і поява принципово нових вантажопотоків, слід зазначити необхідність реконструкції і розвитку українських портів

відповідно до потреб світового ринку. рішення цього питання вимагає обдуманого і ефективного політики як на загальнодержавному (галузевому) рівні, так і на регіональному. Головними факторами, що обмежують можливості портів і істотно знижують ефективність їх діяльності, продовжують залишатися недостатній розвиток сухопутних транспортних під'їздів до портових терміналів з боку основних залізничних і, в ще більшому ступені, автомобільних магістралей. Також існує гостра необхідність усунення бар'єрів для безперешкодного переміщення вантажів через міжнародні кордони, спрощення процедур митного оформлення контейнерів з вантажами. Досвід і розрахунки показують, що для різних умов повинні застосовуватися різні форми державно-приватного партнерства в аортах: чи то це оренда портових перевантажувальних потужностей, то чи надання концесії на створення портових потужностей або співпраця між державними адміністраціями портів і приватними операторами-інвесторами на умовах спільної діяльності. Для здійснення успішної інтеграції українських портів в транспортну систему Чорноморського регіону і глобальну світову транспортну мережу необхідно приділити особливу увагу реконструкції і розвитку українських портів відповідно до потреб світового ринку. А для цього, в свою чергу, вкрай необхідно в короткі терміни створити сприятливі умови для реалізації інвестиційних проектів, чітко опрацювати нормативну базу для успішного і взаємовигідного співробітництва з приватним капіталом, залучення якого в галузь є невід'ємною умовою її розвитку.

Висновки: Основними перевагами морської портової галузі України є наявність потужностей з обробки вантажів та вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків. Головними факторами, що обмежують можливості портів і істотно знижують ефективність їх діяльності, продовжують залишатися недостатній розвиток сухопутних транспортних під'їздів до портових терміналів з боку основних залізничних і, в ще більшому ступені, автомобільних магістралей. Для здійснення успішної інтеграції українських портів в глобальну світову транспортну мережу необхідно приділити особливу увагу реконструкції і розвитку українських портів відповідно до потреб світового ринку.

Список використаних джерел:

1. Ильницкий К. Два десятилетия водного транспорта Украины // Порты Украины. №6, 2011. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2169>
2. Офіційний сайт Адміністрації морських портів України. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua>.
3. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua>.
4. Роціна Н. В. Актуальні проблеми формування конкурентної політики морських торговельних портів України // Вісник Національного університету «Львівська політехніка»: Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення: Зб. наук. праць / Н. В. Роціна, Л. В. Ширяєва, О. К. Афанасьєва. – Львів, 2009. – Вип. 657. – С. 443-449.
5. Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави: аналітична доповідь / А.О. Филипенко, В.В. Баришнікова, К.В. Степанова. – Одеса: Фенікс, 2012. – 152 с.

Ключові слова: морські порти, морський потенціал, вантажообіг, стратегічний розвиток.

Ключевые слова: морские порты, морской потенциал, грузооборот, стратегическое развитие.

Key words: seaports, maritime capacity, cargo turnover, the strategic development.