

Електронне наукове фахове видання "Державне управління: удосконалення та розвиток" включено до переліку наукових фахових видань України з питань державного управління (Наказ Міністерства освіти і науки України від 22.12.2016 № 1604)

ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ
удосконалення та розвиток



Дніпровський державний
аграрно-економічний
університет

ДКС Центр
Видавництво ТОВ «ДКС-центр»

Державне управління: удосконалення та розвиток № 5, 2017

УДК 65

Г. С. Іванов,

здобувач, Донецький державний університет управління (м. Маріуполь)

АНАЛІЗ СТАНУ ТА ПОКАЗНИКІВ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

H. S. Ivanov,

Applicant for PhD, Donetsk State University of Management (Mariupol)

ANALYSIS OF THE STATUS AND DEVELOPMENT INDICATORS OF SEAPORTS IN UKRAINE

В статті проаналізовано потужність та ступінь диверсифікованості діяльності морських портів України, зокрема обсяги та номенклатуру переробки вантажів стивідорними компаніями (державними та приватним), визначено причини кількаразового збільшення обсягів переробки експортних вантажів в окремих портах України, а також значного скорочення транзитних та імпорتنних вантажопотоків; доведено необхідність впровадження реформування морського господарства, заснованого на факторному аналізі та стратегічному підході до розвитку морських портів.

The article analyzes the capacity and degree of diversification of the activities of Ukraine's seaports, in particular the volumes and nomenclature of cargo handling by stevedoring companies (public and private), the reasons for the multiple increase in the processing of export cargoes in certain ports of Ukraine, as well as the significant reduction in transit and import freight flows; it has been proved the need for reforming the marine sector based on factor analysis and a strategic approach to the development of seaports.

Ключові слова: морський порт, реформування, стратегічний підхід, стивідорна компанія, вантажопотік.

Keywords: sea port, reform, strategic approach, stevedoring company, cargo turnover.

Постановка проблеми. Морська інфраструктура є важливою складовою економіки України, ефективне функціонування якої є необхідним чинником, становлення України, як морської держави, сталого розвитку її транспортно-дорожнього комплексу [8]. Складна суспільно-політична ситуація у країні та зниження позитивного іміджу України як надійного партнера в міжнародних відносинах, анексія Кримського півострова призвели до зламу більш-менш усталених тенденцій у розвитку морських портів України і значно ускладнила оцінку впливу державного управління на цей процес. Відбулася різка зміна основних факторів забезпечення стабільного розвитку морських портів, на перший план вийшли економічна та політична кризи на фоні воєнних дій на сході країни. Це суттєво позначилося на обсягах вантажообігу, структурі переробки вантажів та інших показниках. Зміни такого характеру потребують більш детального аналізу, результати якого мають бути обґрунтовані та відображені у відповідній державній політиці.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Процеси глобальної логістики і лібералізації торгівлі створюють умови освоєння нових ринків для науково-технічного прогресу світового суспільства, інтеграцію економік країн світу. Зважаючи на це, фахівці наголошують на важливості значення ефективного вирішення проблем переміщення товарів між регіонами, країнами і континентами, що прискорює рух міжнародної торгівлі. Така тенденція обумовлює динамічний розвиток морських транспортних перевезень, як найменш витратоємного і найбільш економічного способу міжнародних транспортних сполучень, включаючи розвиток нових океанських шляхів [7].

Проблеми розвитку морської інфраструктури є предметом досліджень вітчизняних науковців, серед них Покотілов В.П., Цабієва Т.О., Ільченко С.В., Мірошко В.М. та багато інших [3, 4, 9].

Так, Покотілов В.П. наголошує, що ринок міжнародних морських транспортних перевезень вимагає створення відповідних передумов та механізмів його регулювання, що супроводжується процесами, які призводять до зростання транснаціональних транспортних потоків, виникнення якісно нових вимог до ефективності морських транспортних перевезень, що значною мірою підтримується організаційною, комерційною-правовою діяльністю, а також матеріальними, фінансовими ресурсами та необхідним кадровим потенціалом [7].

Мета статті полягає в аналізі стану та показників розвитку морських портів України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Характеристика морських портів України як об'єктів державного управління потребує розгляду їх потужності і ступеня диверсифікованості діяльності. Так, з 18 морських торгових портів України із загальною проектною потужністю 209 млн. т. лише один, Одеський, належить до портів-хабів, тобто, до великих контейнерних портів, оснащених для швидкої перевалки вантажів в цілях зменшення стадійного часу, які задовольняють вимогам: розміщення в географічно центральному (або доступному) місці в регіоні, наявність хінтерланду для додаткового залучення вантажів; можливість приймати більш крупні судна у порівнянні з іншими портами регіону [2, С. 555]. Тобто, Одеський порт представляє собою сучасний потужний логістичний центр, з якого партії вантажу перерозподіляються по меншим портам України за рахунок фідерних перевізників. Чотири морські торгові порти України (Іллічівський, Маріупольський, Миколаївський, Ренійський) належать до диверсифікованих портів, тобто, великих портів, що здійснюють перевалку широкого асортименту товарів, маючи у своїй інфраструктурі термінали різної спеціалізації (нафтоналивні, зернові, контейнерні та ін.) Найбільше в Україні (а саме 13) є так званих нішевих портів, що займаються перевалкою різних видів продукції, з суттєвим переважанням одного-двох видів [2, С. 556].

Анексія Кримського півострова і суспільно-політична ситуація, яка склалася в Україні у 2014 році різко змінила показники діяльності морських портів, про що свідчать дані, наведені в табл. 1.

Таблиця 1.

Проектна потужність і завантаженість морських торгових портів України 2012-2014 р.р.*

Порт	Проектна потужність млн т.	Вантажообіг за 2012 р., млн т	Вантажообіг за 2014 р., млн т	Зміни, 2014 р. до 2012 р., (+/-), %
<i>Порти-хаби</i>				
Одеський	40	24,5	24,6	0,4
<i>Диверсифіковані порти</i>				
Іллічівськ	32	14,5	17,6	21,4
Маріуполь	20	14,1	13,0	-7,8
Миколаїв	21	10,8	20,8	99,1
Рені	14,5	1,1	1,5	36,4
<i>Нішеві порти</i>				
Бердянськ	1	2,3	3,2	39,1
Білгород-Дністровський	1	0,9	0,6	-33,3
Євпаторія	2	0,9	1,7	88,9
Ізмаїл	8,5	2,9	3,1	6,9
Керч	2,5	5,9	4	-32,2
Октябрськ	3	2,2	6,8	209,1
Севастополь	0,6	0,4	1,1	175,0
Скадовськ	1	0,2	0,06	-70,0
Усть-Дунайськ	4	0,03	0,06	100,0
Феодосія	11	3	3,6	20,0
Херсон	5	3,1	3,9	25,8
Южний	40	22,7	47,4	108,8
Ялта	2	0,2	0,05	-96,0

*Складено автором за даними [Асоціація морських портів України «Укрпорт»];

Грузооборот морських торгових портів України]

Проведений аналіз не враховує дані щодо діяльності морських портів, розташованих в АР Крим, частка яких у сумарному обсязі вантажної роботи в минулі роки коливалася в межах 7-10% і які переважно займалися перевалкою будівельних матеріалів, за виключенням Феодосійського порту, який є другим після Одеси по переробці нафти і нафтопродуктів [2, С. 555].

Разом з тим, за даними Держслужби статистики України [8], обсяги перевезення вантажів морським транспортом в Україні у 2015 р., навіть без урахування портів Кримського регіону, майже повернулися до рівня 2012 року. Відхилення складає 4%.

За даними ДП «Адміністрація морських портів України» [5] обсяги переробки вантажів суттєво втратили по більшості позицій.

У структурі вантажів 73% зайняли суховантажні сипучі, 19 % – тарно-штучні та 8% наливні вантажі.

Аналіз показав, що лише 4,2 % припадає на переробку вантажів у морських торговельних портах, які доставлені (відправлені) флотом України, решта – на переробку вантажів, які доставлені (відправлені) іноземним флотом. Зокрема, на переробку експортних вантажів у морських торговельних портах, які доставлені (відправлені) флотом України, припадає 2,6 % загального обсягу, на переробку імпорتنих вантажів – 1,2 %, транзитних – 3,3 %, на переробку вантажів внутрішнього сполучення – 72,2% (в останньому випадку решта припадає на сипучі вантажі, зокрема: вугілля, кокс, руду і будівельні матеріали, а також зерно).

Доцільно також розглянути статистику переробки вантажів на морських причалах інших підприємств, особливо у порівнянні зі статистикою переробки у морських портах. Так, в структурі таких вантажів 93,5 % зайняли суховантажні сипучі (при цьому лівова частка припадає на зерно – 49,2 % і руду – 26,1 %), 4,36 % – тарно-штучні та 2,14 % наливні вантажі. Тобто, 75,3 % переробки вантажів на морських причалах інших підприємств припадає на товари виробничого призначення, що у подальшому є елементом виробничого процесу.

Найбільша частка експортних вантажів, перероблених в морських портах України, які були відправлені флотом України, припадає на країни Азії (52,2 %), з яких третина – на Китай; 26,4 % - на країни Африки (з них 80,4 % - на Єгипет); 15,8 % - країни ЄС (з них 26,3 % - на Болгарію і ще 26,0% на Іспанію). Серед експортних вантажів, які були відправлені іноземним флотом, 55,5 % припадає на країни Азії (з них 40,8 % - на Китай і ще 20,3 % - на Індію); 26,7 % – на країни ЄС (серед лідерів Італія – 26,0 %, Нідерланди – 20,1 % та Іспанію – 16,6 %).

Аналіз переробки основних видів експортних вантажів у морських торговельних портах за країнами призначення, на які припадає найбільша частка, свідчить, що 78,7 % усієї переробленої руди; 18,6 % вантажів у контейнерах; 7,8 % олії та 6,5 % зерна і продуктів перемелу спрямовувалися до Китаю. Єгипту призначається 14,3 % перероблених у морських портах чорних металів; 12,5 % – вантажів в контейнерах; 10,7 % зерна і продуктів перемелу; 5,2 % олії; 4,0 % вугілля; 2,5 % хімічних і мінеральних добрив; 1,8% будівельних матеріалів. На Болгарію припадає 13,1 % вугілля; 3,3 % чорних металів; 3,2 % хімічних і мінеральних добрив, а на Іспанію – 20,6 % перероблених експортних будівельних матеріалів; 7,4 % зерна і продуктів перемелу; 5,9 % вугілля; 5,1 % олії; 2,2 % вантажів в контейнерах. На Індію спрямовується 45,9 % усієї переробленої в морських портах експортної олії; на Італію – 44,2 % будівельних матеріалів, 17,3 % чорних металів, 4,6 % олії, 4,4 % зерна і продуктів перемелу на Нідерланди – 13,8 % зерна і продуктів перемелу, 4,5 % олії, 3,6 % руди.

Структура переробки імпорتنих вантажів у морських портах за країнами відправлення дещо відрізняється. Найбільша частка припадає на країни Африки – 29,6 % (з них 64,3 % – на Гвінею); на країни Америки – 28,6% (з них 44,7 % - на США); на країни Азії – 24,0 % (з них 25,1 % – Китай і 25,0 % – Туреччина). На країни ЄС припадає 11,9 % переробки імпорتنих вантажів у морських портах, з яких беззаперечний лідер – Греція (41,1 %).

В переробці транзитних вантажів лівова частка припадає на країни Європи (за виключенням країн ЄС) – 84,2 %, з яких 78,9 % складає частка Російської Федерації, 14,5 % – частка Білорусі, 6,6 % – Республіки Молдова. На країни Азії припадає 14,5 %, з яких 66,7 % складає частка Республіки Казахстан.

Лівова частка загального обсягу переробки (85%) у 2015 році припала на 5 морських портів: «Южний» – 33,6% (48,6 млн. т перероблених вантажів), Одеський – 17,7% (25,6 млн. т), Миколаївський – 15,4% (22,2 млн. т), Іллічівський – 11,9% (17,3 млн. т) та Маріупольський морський порт – 6,2% (9 млн. т) (рис. 1). Решта 15% обсягу переробки (22 млн. т) була забезпечена Бердянським, Білгород-Дністровським, Ізмаїльським, Ренійським, Скадовським, Херсонським морськими портами, СМП «Октябрьск», морським портом «Усть-Дунайськ» (у порядку зменшення обсягів).

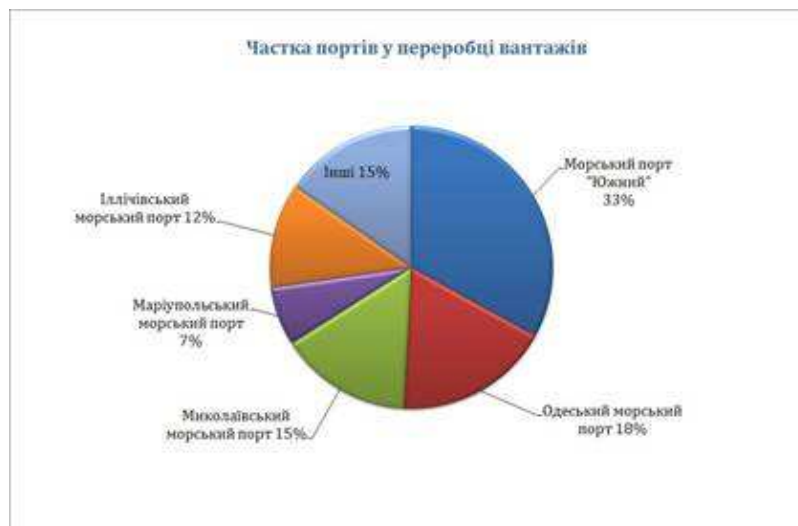


Рис. 1. Частка портів у переробці вантажів

Результати діяльності морських портів за 2016 рік, підведені ДП «Адміністрація морських портів України» [6], в цілому погіршилися.

Портами, які продемонстрували зростання вантажообробки, стали: Ізмаїльський (18 % або 0,8 млн. т) за рахунок нарощування обсягів відвантаження рудних вантажів виробництва Полтавського гірничорудного комбінату для металургійних потужностей, розташованих в Європі; Ренійський (7 % або 65 тис. т) за рахунок збільшення перевалки зерна з Молдови; Миколаївський (1 % або 191 тис. т) за рахунок збільшення перевалки зернових завдяки введенню в експлуатацію двох сучасних терміналів. Найбільше падіння вантажообробки показали: Білгород-Дністровський (35 % або 258,2 тис. т) через зниження обсягів перевалки лісу, викликаного мораторієм на експорт необробленої лісової продукції; «Южний» (19 % або 9,3 млн. т) за рахунок зниження перевалки рудних грузів; Маріупольський 915 % або 1,4 млн. т) і Бердянський (15 % або 650 тис. т) через скорочення обсягів каботажних перевезень [4]. Разом з тим, «Южний», Одеський, Миколаївський, Іллічівський і Маріупольський морські порти залишаються лідерами у переробці вантажів.

Дещо зміщуються акценти у номенклатурі перероблених вантажів. Відбулося скорочення за кількома важливими позиціями [6]:

- обсяги рудних вантажів зменшилися на 23 % (9,5 млн. т) через зменшення українського експорту до Китаю;
- перевалка вугілля зменшилася на третину (2,9 млн. т) через зменшення потреби з боку ПАТ «Центренерго» і транзиту вугілля російського виробництва;
- зменшення перевалки металопродукції склало 9,5 % (1,6 млн. т) за рахунок зменшення транзиту продукції Білоруського металургійного заводу і російського чавуну;
- перевалка нафтопродуктів скоротилася на 34 % (1,2 млн. т) з причини зменшення їх транзиту.



Рис. 2. Обсяги перевалки вантажів у морських портах України у 2015-2016 р.р., тис. т.

ДП «Адміністрація морських портів України» фіксує зростання вантажопереробки у 2016 році порівняно з попереднім по таким позиціям [6]:

- зернові вантажі – на 8 % (2,9 млн. т);
- контейнерні вантажі – на 22 % (105,1 тис. TEU);
- рослинна олія – на 18 % (714 тис. т).

Також відмічається зростання паромних перевезень на 3,3 тис автомобілів, або 12 %, що обумовлено блокуванням Російською Федерацією транзиту українських товарів своєю територією і, як наслідок, активізацією перевезень альтернативним шляхом доставки вантажів.

У розрізі окремих напрямів вантажоперевалки слід відмітити падіння експорту на 3,5 % (3,6 млн. т) порівняно з 2015 р., більша частина якого припадає на рудні вантажі (7,1 млн. т), хоча його вдалося частково перекрити за рахунок зростання перевалки зернових (зростання експорту на 2,5 млн. т) і вантажів у контейнерах (зростання на 42,0 тис TEU). Перевалка транзиту зменшилася на 35 % (5,6 млн т) і склала 8 % у загальному обсязі. Зменшення відбулося практично по усім видам транзитних вантажів, однак найбільш суттєво позначилося на нафтопродуктах (на 1,0 млн. т), вугіллі (на 1,0 млн. т), рудних вантажах (на 709,2 тис. т), металопродукції (на 1,2 млн. т). На долю внутрішніх перевезень припадало 4% від загального обсягу, 5,2 млн. т, що на 1,6 млн. т або 23,4% менше, ніж у попередньому році. Основне падіння, за свідченням ДП «Адміністрація морських портів України» [6], викликано зменшенням обсягів каботажних перевезень руди між Бердянським і Маріупольським морськими портами за рахунок відновлення залізничного сполучення.

Динаміка кількості оброблених суден в портах України представлена на рис. 3, 4.

Загальні обсяги переробки вантажів у 2016 році становили 91,1 % порівняно з попереднім. Найбільше скорочення відбулося по державним стивідорним компаніям морським торговельним портам на причалах АМПУ – до 78,4 %. По стивідорним компаніям на власних причалах цей показник становив 89 %. По приватним стивідорним компаніям на причалах АМПУ відбулося зростання до 105 % порівняно з 2015 роком.

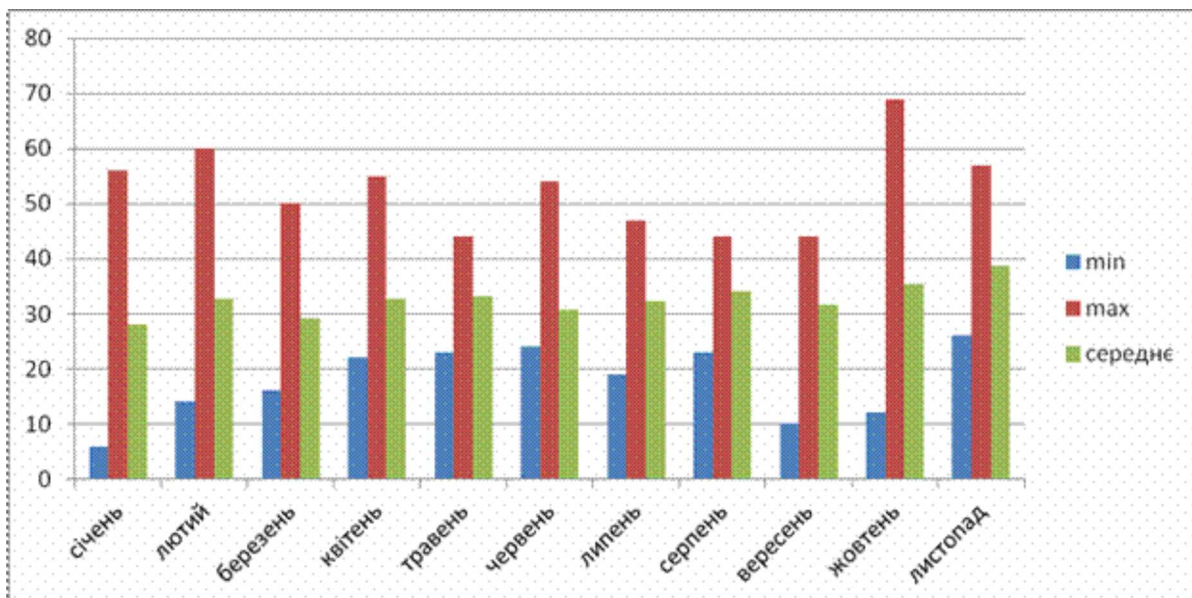


Рис. 3. Мінімальне, максимальне і середнє значення кількості оброблених суден в портах України протягом 2016 року, одиниць

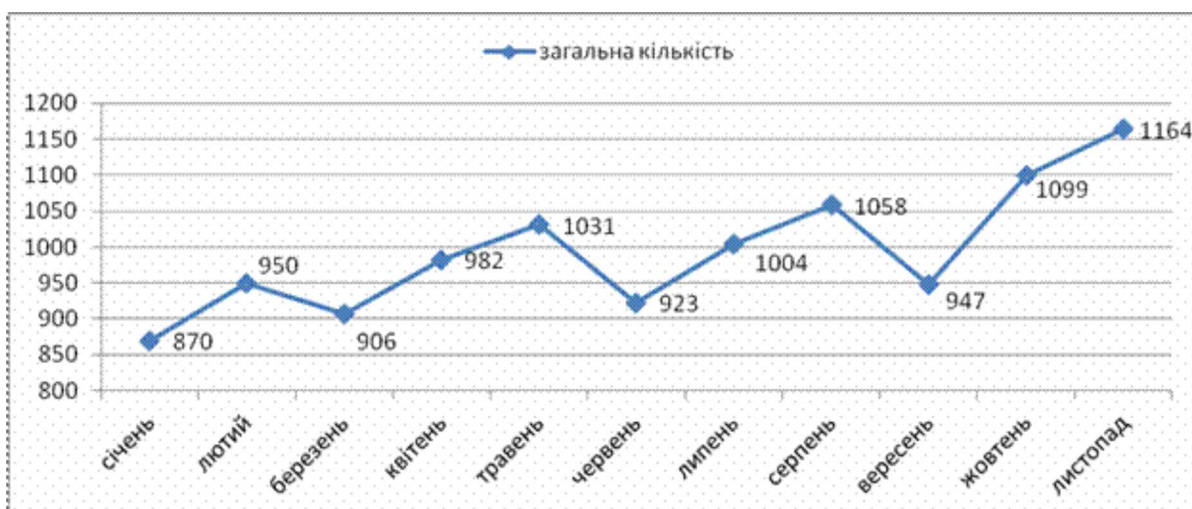


Рис. 4. Загальна кількість оброблених суден в портах України протягом 2016 року, одиниць

Результати більш детального аналізу обсягів переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах України у розрізі окремих видів вантажів показані в табл. 2. Як видно з таблиці, частка державних стивідорних компаній (ДСК) морським торговельним портам на причалах АМПУ не перевищувала третину від загальних обсягів, а в 2016 році більше, ніж на 4 % на користь приватних стивідорних компаній на причалах АМПУ (ПСК).

Таблиця 2.

Структура переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах України у 2015-2016 р.р.

Види вантажів	По державним стивідорним компаніям морським торговельним портам на причалах АМПУ, %		По приватним стивідорним компаніям на причалах АМПУ, %		По стивідорним компаніям на власних причалах, %	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
ВСЬОГО ВАНТАЖІВ	33,85	29,16	35,22	40,62	30,93	30,22
НАЛИВНІ	1,70	2,04	83,46	83,61	14,82	14,35
Нафта			100,00	100,00		
Нафтопродукти	0,74	1,75	75,68	69,64	23,58	28,60
Олія	3,83	3,65	75,72	79,62	20,42	16,73
Хімічні			98,59	96,60	1,41	3,4
Інші наливні вантажі	18,62	16,07	17,24	57,14	64,14	26,78

СУХОВАНТАЖНІ СИПУЧІ	37,35	31,57	23,81	29,77	38,84	38,66
Вугілля	56,76	57,65	15,59	16,49	27,65	25,88
Кокс	36,39	54,36	48,34	28,78	15,21	16,86
Руда всяка	55,76	57,55	1,65	0,36	42,59	42,09
Будівельні	74,91	56,49	12,82	13,16	12,26	30,37
Цемент					100,00	
Хімічні, мінеральні добрива	10,24	8,65	66,97	76,69	22,79	14,62
Цукор				100,00		
Хлібні - всього	10,97	7,65	46,10	52,01	42,92	40,33
з них зерно	10,27	6,89	42,94	52,14	43,29	40,97
Інші сипучі вантажі	29,84	18,09	35,62	44,28	36,42	37,62
ТАРНО-ШТУЧНІ ВАНТАЖІ	34,37	31,61	58,17	60,57	7,46	7,82
Автотехніка й сільгосптехніка	98,86	99,13	1,14	0,38		0,50
Лісні вантажі	21,91	7,08	60,07	82,8,	18,02	10,20
Чорні метали - всього	40,55	39,21	53,79	55,68	5,66	5,11
з них - чавун	72,30	52,92	25,10	44,15	2,60	2,92
- металопрокат	23,33	24,29	70,19	69,73	6,45	5,98
- брухт	30,40	40,32	48,12	17,20	82,26	42,47
- інші вантажі чорних металів	99,85	98,86	0,14	1,00		0,14
Папір	100,00					
Хім. та мін. добрива	46,98	72,01	33,57	27,99	19,45	
Цемент в тарі						100,00
Пром. товари в ящиках і кіпах	94,34	100,00	5,66			
Нафтопродукти в тарі						
Продовольчі вантажі - всього	39,60	30,81	23,70	50,68	36,70	18,51
з них - швидкопсовні вантажі	32,85	40,23	29,61	19,72	37,54	40,05
Контейнери (тонн)	5,76	2,61	84,64	85,07	9,59	12,31
Контейнери (шт)	5,85	2,87	82,39	82,35	11,76	14,78
Контейнери (TEU)	5,86	3,19	67,47	82,91	11,72	13,90
Автомобілі великовантажні (тонн)	100,00	100,00				
Автомобілі великовантажні (шт)	99,56	100,00	0,44			
Інші тарно-штучні вантажі	63,59	69,75	8,28	7,74	28,13	22,50

Суттєві зміни відбулися стосовно коксу, металобрухту, хімічних і мінеральних добрив (тарно-штучних вантажів), продовольчих швидко-псувних вантажів на користь ДСК на причалах АМПУ; стосовно контейнерів (TEU), чавуну, лісних вантажів, сипучих хімічних і мінеральних добрив – на користь ПСК на причалах АМПУ, які також переробляють 100 % вантажів нафти, цукру, і близько того – наливних хімічних вантажів.

В структурі переробки експортних вантажів стивідорними компаніями в морських портах України (табл. 3) спостерігаються схожі з попередніми тенденції. Особливостями є збільшення частки переробки експортних наливних вантажів по приватним стивідорними компаніям на причалах АМПУ, оскільки біля 85 % наливних нафтопродуктів, 75 % олії і 100 % хімічних наливних експортних вантажів переробляються саме ними. Те ж відзначається і стосовно суховантажних сипучих вантажів, хоча частка ПСК на причалах АМПУ поступається стивідорним компаніям на власних причалах, однак за 2016 рік вона зросла на 7 %. На ПСК на причалах АМПУ припадає 80 % переробки експорту вугілля, 83 % переробки експорту хімічних і мінеральних добрив, 52 % – хлібних вантажів і майже половина інших сипучих вантажів. Що стосується ДСК на причалах АМПУ, то їхня частка у переробці суховантажних сипучих експортних вантажів зросла до 58% по руді, до 51,5 % – по будівельним матеріалам, до 99 % – по коксу.

По приватним стивідорним компаніям на причалах АМПУ спостерігається найбільша частка переробки імпортованих наливних і тарно-штучних вантажів (60 % та 73,3 % відповідно), в основному завдяки 100 % переробки імпортованої нафти та олії, а також таких видів тарно-штучних вантажів, як: контейнери (т) – 90 %, контейнери (шт.) – 83 %, контейнери TEU – 84,2 %.

Таблиця 3.

Структура переробки експортних, імпортованих і транзитних вантажів стивідорними компаніями в морських портах України у 2015-2016 р.р.

Види вантажів	По державним стивідорним компаніям морським торговельним портам на причалах АМПУ, %		По приватним стивідорним компаніям на причалах АМПУ, %		По стивідорним компаніям на власних причалах, %	
Експортні вантажі						
Всього вантажів	29,43	26,52	36,44	42,34	34,13	31,14
Наливні	3,92	3,87	75,86	78,40	20,21	17,72
Суховантажні сипучі	43,70	25,67	28,05	35,14	42,37	39,2
Тарно-штучні вантажі	34,33	34,08	58,42	58,54	7,24	7,38
Імпортовані вантажі						
Всього вантажів	36,69	28,20	19,10	25,50	44,21	46,30
Наливні	-	-	53,96	60,00	46,04	40,00
Суховантажні сипучі	45,63	38,10	3,18	1,43	51,18	60,48
Тарно-штучні вантажі	15,12	14,70	73,11	73,32	11,77	11,98
Транзитні вантажі						
Всього вантажів	36,84	32,59	58,25	64,81	4,91	2,6
Наливні	0,27	0,42	98,16	99,54	1,57	0,04
Суховантажні сипучі	58,03	60,32	33,09	34,58	8,88	5,10
Тарно-штучні вантажі	55,26	39,79	43,87	58,11	0,87	2,16
Внутрішнє сполучення						
Всього вантажів	86,76	75,83	5,40	6,12	7,84	18,5
Наливні	9,50	38,22	32,80	15,20	57,70	46,58
Суховантажні сипучі	89,14	76,60	5,00	5,68	5,86	17,72
Тарно-штучні вантажі	41,90	47,16	9,84	32,94	48,26	19,90

Незважаючи на те, що у 2016 р. порівняно з попереднім спостерігалася загальна тенденція до зменшення обсягів переробки вантажів стивідорними компаніями у більшості портів України (крім Ізмаїльського, Миколаївського, Ренійського, Усть-Дунайського), в аспекті переробки окремих видів вантажів показники досить нерівномірні. Відмічається кількарізне зростання обсягів переробки експортних вантажів у Бердянському морському порту: інші сипучі вантажі – 780 % порівняно з 2015 р., чорні метали – 200 % (зокрема металопрокат – 370 %), Ізмаїльському – інших тарно-штучних вантажів (2450,7 % від 2015 р.), Іллічівському – металопрокату (5118,8 % від 2015 р.), Одеському – лісних вантажів (2475,0% від попереднього року), Ренійському – інших сипучих (382 % від попереднього) та ін.

Загальне скорочення транзитних потоків вантажів територією України відповідно призвело і до падіння переробки транзитних вантажів в портах України, як правило – в рази. Однак, деякі потоки вдалося переорієнтувати. Так, в Ізмаїльському морському порту збільшилася переробка транзитної руди (283 % від попереднього), Одеському – олії (203 %), Ренійському – хімічних наливних (339 %) та тарно-штучних (437 % в цілому по групі вантажів), у морському порту «Южний» – сипучих вантажів (246 %), однак ці потоки також досить малопотужні. Аналогічне розмаїття спостерігається і у сфері переробки стивідорними компаніями вантажів внутрішнього сполучення.

Крім того, розрив великої частини партнерських зв'язків з підприємствами країн СНД, зміна структури зовнішньої торгівлі України, призвели до значного скорочення транзитних та імпортованих вантажопотоків. Зокрема, порти України втратили російський і казахський транзит, і, враховуючи протекціоністську політику Росії відносно своїх портів, можна очікувати продовження цієї динаміки [1]. В цій ситуації відбувається становлення нових маршрутів вантажопотоків, чим пояснюються оптимістичні цифри зростання переробки імпорту й експорту вантажів в окремих портах, хоча насправді в абсолютному вираженні вони є дуже незначними. Крім того, до скорочення імпорту навантажених контейнерів, на думку М. Жиліна [1], може призводити також падіння реальних доходів населення і зменшення купівельної спроможності, що викликає перерозподіл обсягів у структурі перевезень контейнерів.

Результати аналізу підтверджують також відмічену іншими науковцями проблему розвитку державних стивідорних компаній (ДСК), знос основних фондів яких становить понад 80 % [1]. Щорічно ДСК втрачають вантажопотоки на користь приватних стивідорних компаній і терміналів. Це, крім іншого, піднімає проблему забезпечення конкурентоспроможності

морських торгових портів України як одного з найважливіших напрямів державного стратегічного управління їх розвитком.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Таким чином, існує гостра необхідність впровадження ефективних і своєчасних реформ морського господарства, заснованих на виявленні комплексу факторів впливу на процеси стратегічного розвитку морських портів України і спрямованих на удосконалення системи управління державними підприємствами з урахуванням світового досвіду, поліпшення державного регулювання портового бізнесу, підвищення конкурентоспроможності галузі і ролі морського транспорту у використанні потенціалу міжнародних транспортних коридорів.

Список літератури.

1. Жилін М. Дослідження сучасного стану морських торгових портів України / М. Жилін // Економічні інновації. – 2015. – Вип. 60 (1). – С. 111-120.
2. Ігнатенко Є. В Територіальна організація та сучасний стан портового господарства України / Є.В. Ігнатенко // Геополітика і екогеодинаміка регіонів: науч. жур. – Симферополь: КНЦ, 2014. – Вип. 2, Т. 10. – С. 553-559.
3. Ільченко С. В. Організаційно-економічні основи інституціонального реформування морських портів: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 / С. В. Ільченко – Одеса, 2007. – 20 с.
4. Мірошко В.М. Стратегічне планування економічного розвитку вантажних портів України: автореф. дис. канд. екон. наук: спец. 08.00.03 / Мірошко В.М. – Львів, 2007. – 20 с.
5. Переробка вантажів в морських портах України. Підсумки 2015 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/showact/5.html>.
6. Підсумки вантажоперевалки за 2016 рік [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua/ua/glavnaya/339-ukrainskij/verkhne-menyu/pres-tsentr/analitika/analitika-2016/15079-itogi-gruzoperevalki-za-2016-god-v-morskikh-portakh-ukrainy>.
7. Покотілов І. П. Моделі та механізми управління проектами морських транспортних перевезень: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук: спец. 05.13.22 / І. П. Покотілов – Миколаїв, 2012. – 21 с.
8. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>
9. Цабієва Т.О. Забезпечення сталого функціонування і розвитку морських портів України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.07.04 / Т.О. Цабієва – Одеса, 2005. – 21 с.
10. Транспорт (1980-2015) [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/tz/tz_rik/tz_u/ts_u.htm

References.

1. Zhilin, M. (2015), “Research the current state of commercial seaports in Ukraine”, *Ekonomichni innovatsii*, Vol. 60 (1), pp. 111-120.
2. Ignatenko Y. V. (2014), “Territorial organization and present state port economy of Ukraine”, *Heopolytyka y ekoheodynamyka rehyonov*, Vol. 2, pp. 553-559.
3. Ichenko S.V. (2007), “Organizational-economic bases of institutional reform seaports”, Ph.D. Thesis, Economics and enterprise management, Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine.
4. Miroshko V.N. (2007), “Strategic Planning the Economic Development of Cargo Ports of Ukraine”, Ph.D. Thesis, Economy and national facilities management, Institute of Regional Research named after M.I. Dolishniy of the NAS of Ukraine, Lviv, Ukraine.
5. Pererobka vantazhiv v mors'kykh portakh Ukrainy. Pidsumky 2015 roku, available at: <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/showact/5.html>.

6. Pidsumky vantazhoperevalky za 2016 rik, available at: <http://www.uspa.gov.ua/ua/glavnaya/339-ukrainskij/verkhne-menyu/pres-tsentr/analitika/analitika-2016/15079-itogi-gruzoperevalki-za-2016-god-v-morskikh-portakh-ukrainy>.

7. Pokotilov, I. P. (2012), "Models and mechanisms of management of maritime transportations projects", Ph.D. Thesis, Management projects and programs, Admiral Makarov National University of Shipbuilding, Mykolaiv, Ukraine.

8. Pro zatverdzhennia Stratehii rozvytku mors'kykh portiv Ukrainy na period do 2038 roku, available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>.

9. Tsabieva, T.O. (2005), "Ensuring Persistent Functioning and Development of Seaports of Ukraine", Ph.D. Thesis, Economics of Transport and Communications, The Institute of the Problems of Market and Economic and Ecological Researches, NAS of Ukraine, Odesa, Ukraine.

10. Transport (1980-2015), available at: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/tz/tz_rik/tz_u/ts_u.htm.

Стаття надійшла до редакції 20.05.2017 р.



ТОВ "ДКС Центр"

Вропу