

## СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Шемаєв В.В., к.е.н., докторант

Національний інститут стратегічних досліджень, м. Київ

**Анотація.** Розглянуто проблему розвитку інфраструктури морських портів України. Визначено основні переваги та проблеми функціонування й розвитку морських портів; обґрунтовані основні напрями (пріоритети) та шляхи розвитку морських портів і портової галузі в цілому, інші основні параметри їх розвитку на середньострокову перспективу.

Викликами функціонування та розвитку морських портів України є наступне: у контексті анексії Автономної Республіки Крим відповідно до розпорядження Міністерства інфраструктури України від 16.06.2014 р. № 255 "Про закриття морських портів" було вирішено закрити морські порти, розташовані на території півострова: Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта і Євпаторія, поки не буде відновлено конституційну систему України на тимчасово окупованій території Криму; внаслідок будівництва моста через Керченську протоку з боку Російської Федерації судноплавство для глибоководних кораблів, що перетинають Керченсько-Єніцький канал, обмежене, що призвело до переорієнтації 80% вантажного потоку на морські порти континентальної території України.

Стратегічною метою розвитку морських портів України в сучасних умовах має стати: вдосконалення державної політики планування та розвитку портової індустрії в контексті забезпечення потреб зовнішньої торгівлі країни у високоякісних морських перевезеннях; збільшення ефективності використання наявних потужностей у морських портах і збалансованого розвитку нових з достатньою наземною інфраструктурою; покращення сервісу в морських портах та оптимізації логістики товарів.

Визначено пріоритетні напрями розвитку морських портів в Україні: збалансований розвиток та ефективне використання портових споруд на інноваційній основі; забезпечення конкурентної логістики та покращення сервісу в морських портах; оптимізація системи управління морським портом. Для кожного з цих напрямків виявлено загальні проблеми та завдання для їх вирішення.

**Ключові слова.** Стратегія, морські порти, портова інфраструктура, стратегічні переваги, оптимізація системи управління.

## STRATEGIC PRIORITIES OF THE DEVELOPMENT OF THE SEA PORTS OF UKRAINE

Volodymyr Shemayev, PhD in Economics, Candidate Doctor of Science

National Institute for Strategic Studies in Kyiv

**Summary.** The problem of development of the infrastructure of sea ports of Ukraine is considered. The main advantages and problems of functioning and development of seaports are determined, the main directions (priorities) and ways of development of seaports, the port industry as a whole, other basic parameters of their development for the medium-term perspective are substantiated.

In the context of the annexation of the Autonomous Republic of Crimea, in accordance with the decree of the Ministry of Infrastructure of Ukraine dated 16.06.2014 No. 255 "On the closure of seaports", it was decided to close the seaports located on the territory of the peninsula: Kerch, Sevastopol, Feodosia, Yalta and Yevpatoria until the constitutional system of Ukraine is restored temporarily occupied territory of the Crimea. Due to the construction of a bridge across the Kerch Strait by the Russian Federation, shipping for deep-draft ships crossing the Kerch-Yenikal Canal is limited, which, in general, led to the reorientation of 80% of the cargo flow to the seaports of the continental territory of Ukraine.

The strategic goal of the development of Ukraine's seaports should be: definition of conceptual foundations for the development of the state policy of planning and development of the port industry, aimed at ensuring the needs of the country's foreign trade in high-quality maritime transport, increasing the efficiency of the use of available capacities in seaports, the balanced development of new ones with sufficient ground-infrastructure, improved service in seaports and optimal logistics of goods.

Priority directions of development of seaports in Ukraine are related to balanced development and effective use of port facilities on an innovative basis; providing competitive logistics and improving service in seaports; optimization of the seaport management system. For each of the directions identified common problems that require solutions and tasks to address these problems.

**Keywords:** strategy, seaports, port infrastructure, strategic advantages, optimization of the control system.

**Постановка проблеми.** Портова галузь відіграє ключову роль у зростанні української економіки. Загальний дохід, сформований ринком послуг у морських портах України у 2016 році склав, щонайменше, 1,7 млрд. дол. США (біля 2% ВВП країни). Такий показник досягнуто завдяки діяльності близько 1300 суб'єктів господарювання із чисельністю персоналу більше ніж 47 тис. працівників. Морські порти є також воротами для експорту продукції агропромислового, гірничо-металургійного комплексів країни та імпорту проміжних ресурсів, (вугілля, залізорудної сировини та контейнерних вантажів тощо), забезпечуючи при цьому близько 40% (28 515,1 млн. дол. США у 2016 році) обсягів міжнародної торгівлі України з різними країнами світу.

Нормативно-правову базу діяльності морських портів України складають: Закон України «Про морські порти України» [1], Національна транспортна стратегія України до 2030 року [2], Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року [3].

Проте в умовах анексії АР Крим відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 16.06.2014 № 255 «Про закриття морських портів» прийнято рішення закрити морські порти розташовані на території півострова: Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта та Євпаторія до відновлення конституційного ладу України на тимчасово окупованій території Криму. Внаслідок будівництва Російською Федерацією мостового переходу через Керченську протоку обмежене судноплавство для суден глибокої осадки, що перетинають Керч-Єнікальський канал. Крім того, наявна заборона Україною перетину каналу, судами під прапором України, в т.ч. спеціалізованого флоту, знижує конкурентоздатність портів Азовського басейну. В цих умовах 80 % вантажопотоку було переорієнтовано на морські порти континентальної території України.

Одночасно внаслідок геополітичного конфлікту на сході України, відбулися зміни у кон'юктурі ринку вантажопотоків та їх логістиці:

- відбулась зміна моделі торгівлі вугіллям – переорієнтація на імпорт енергетичного вугілля на заміну експорту вугілля для металургійного виробництва. Це призвело до зміни місць походження/призначення вугілля – від торгівлі з Російською Федерацією до трансатлантичного імпорту, що, в свою чергу, обумовило потребу вдосконалення наявної портової інфраструктури – збільшення кількості та якості причалів для вугілля з глибоководними підходами для прийому суден великої вантажомісткості (в т.ч. типу «Capsize»), що є найбільш ефективні для такого вантажопотоку;

- зменшився об'єм перевантаження металопродукції у морських портах України на фоні зростання глобального ринку руд металів (проте за даними Світової металургійної асоціації очікується, що до 2030 року щорічний об'єм споживання сталі збільшиться на 30%);

- зазнав змін зерновий ринок, що обумовило потребу в портових потужностях із перевалки зернових та олійних культур;

- зважаючи на світову тенденцію щодо збільшення великотоннажного флоту, що забезпечує порівняно нижчу собівартість транспортування вантажів, в морських портах здійснюється днопоглиблення акваторій та підвідних каналів;

- спостерігається низька завантаженість наявних потужностей з прийому та обслуговування контейнерних вантажів, що у довгостроковій перспективі здатні забезпечити обробку зростаючих обсягів вантажопотоку.

Зазначене обумовлює вирішення проблеми невідповідності стратегічних напрямів розвитку морських портів, що виникла внаслідок змін у кон'юктурі ринку вантажопотоків України та їх логістиці.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання управління морегосподарським комплексом віднайшов своє відображення у роботах іноземних та вітчизняних вчених. Більш широкого висвітлення досвід управління морськими портами в Європі знайшов у роботах іноземних вчених Т. Нотебума [4], Г. Хараламбідеса [5], Ж.-П. Родріга [6] та ін. В роботах О. Котлубая [7], Собкевич О.В. [8] проаналізовано сучасні економічні відносини морегосподарського комплексу; в працях В. Жихаревої [9] розглянуто міжнародний досвід реформування морських торговельних портів; досвід передачі майна в концесію у європейських морських портах було проаналізовано у роботі О. Власової [10]; Д. Горовим у роботі [11] розглянуто проблему підвищення інвестиційної привабливості та економічної безпеки у сфері транспорту.

**Невирішені раніше частини загальної проблеми.** Питання визначення стратегічних пріоритетів розвитку морських портів України відповідно до сучасних викликів з урахуванням кращого європейського досвіду (зокрема, щодо: вдосконалення процесів господарювання портових адміністрацій в Україні (АМПУ та її філій), налагодження їх

ефективної взаємодії із підприємствами-власниками вантажів, урядом, регіональними адміністраціями та органами місцевого самоврядування з приводу ефективного функціонування та розвитку портової інфраструктури) потребують додаткового вивчення.

**Мета дослідження.** Метою статті є аналіз основних переваг і проблем функціонування та розвитку морських портів України в сучасних умовах, обґрунтування стратегічних напрямів (пріоритетів) та шляхів розвитку морських портів і портової галузі в цілому на середньострокову перспективу.

**Виклад основного матеріалу.** На континентальній частині України у Чорноморському та Азовському басейнах, а також дельті р. Дунай розташовані 13 морських портів: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Одеса, Южний, Миколаїв, Ольвія, Херсон, Скадовськ, Бердянськ, Маріуполь, сукупна потужність вантажопереробки яких становить 240 млн. тон на рік. Протяжність причального фронту морських портів складає близько 43 км, а довжина каналів (Херсонський морський канал, Бузько-Дніпровський-лиманський канал (БДЛК) та Глибоководний судновий хід (ГСХ) р.Дунай – Чорне море через гирло Бистре) сягає 124,768 км (40 км, 81,368 км та 3,4 км відповідно).

Найбільшими серед морських портів України, на сьогодні, є порти: Южний, Одеса, Миколаїв та Чорноморськ, на долю яких припадає близько 80% від загальної потужності морських портів України. Ключовими перевагами цих морських портів є наявність глибоководних підходів, які дають можливість обслуговувати великотоннажні морські судна, в тому числі, із залученням для надання послуг суб'єктами господарювання недержавної форми власності. Інші морські порти України, на сьогодні, можуть приймати судна із меншою осадкою, а обслуговування вантажопотоків, в переважній більшості, забезпечується стивідорними компаніями державної форми власності.

В Україні також функціонує мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з портами країн Чорноморського басейну та є складовою міжнародних транспортних коридорів: ТРАСЕКА, «Новий Шовковий шлях», Пан-Європейський № 9 та інші.

Обслуговування контейнерних ліній наразі забезпечується контейнерними терміналами, що знаходяться в портах Одеса, Чорноморськ та Южний їх сукупною потужністю 3130 тис. TEU на рік. Вказаний обсяг найближчим часом буде збільшено на 600 тис. TEU завдяки новостворюваним потужностям контейнерного терміналу на Карантинному молу Одеського морського порту. Обслуговування пасажирських і круїзних суден на міжнародному та внутрішньому сполученні здійснюється морськими вокзалами у портах Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ (з портопунктом в м. Вилково), а також пасажирського комплексу в морському порту Одеса.

За результатами діяльності у 2016 році морські порти України, із показником вантажопереробки в обсязі 131,7 млн. тон, зайняли друге місце серед країн Чорноморсько-Азовського басейну. При цьому в рейтингу морських портів регіону морський порт Южний займає третє місце, а морські порти Одеса, Миколаїв та Чорноморськ - п'яте, шосте та восьме відповідно. Таким чином, найбільші морські порти України знаходяться в ТОП-10 морських портів Чорного та Азовського портів та зберігають такі позиції протягом тривалого періоду. Наявність глибоководних підходів до 21 м та глибин біля причалів 19 м у морському порту Южний забезпечує йому лідируючі позиції в рейтингу та можливість обслуговувати судна типу Capesize. Чинником лідерства вказаних морських портів є те, що стивідорна діяльність здійснюється недержавними компаніями.

У Чорноморсько-Азовському басейні *конкурентними перевагами портової галузі України є:*

вигідне географічне розташування морських портів на перетині транспортних коридорів для забезпечення транзитних вантажопотоків у напрямку Європи, Азії та Близького Сходу, із пропускною здатністю близько 100 млн т на рік ( в т.ч. більше 2 млн TEU);

- близькість морських портів до центрів споживання і виробництва продукції та формування масових вантажів;

- наявність вільних територій для перспективного розвитку морських портів;

- наявність глибоководних підходів та достатніх потужностей з обробки та зберігання вантажів широкої номенклатури в режимах експорту, імпорту, транзиту і каботажу;

- наявність в морських портах транспортних вузлів, що забезпечують технічну можливість перевантаження з/на всі види транспорту – трубопровідний, залізничний, автомобільний, річковий;

- пряме залізничне сполучення із сусідніми країнами;

- можливість трансшипменту для транспортування вантажів по р. Дунай з/до країн Європейського Союзу, що мають морські порти на р. Дунай;

- високий потенціал портів із обробки вантажів чорних металів, вугілля, залізничного концентрату та зернових вантажів, що наразі є основними статтями зовнішньої торгівлі України;

- наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі в Україні та здійснення державного інвестування в проекти щодо забезпечення сприятливих умов розвитку суб'єктів господарювання на території портів;

- наявність кваліфікованих спеціалістів та робітників портової галузі.

Стратегічною метою розвитку морських портів України має бути: визначення концептуальних засад формування державної політики планування та розвитку портової галузі, спрямованих на забезпечення потреб зовнішньої торгівлі країни у якісних морських перевезеннях, підвищення ефективності використання наявних потужностей в морських портах та збалансований розвиток нових із достатньою пропускною спроможністю наземної інфраструктури, покращення сервісу в морських портах та забезпечення оптимальної логістики вантажів.

Для досягнення цієї мети будуть реалізовані стратегічні цілі за такими пріоритетними напрямками:

**1. Збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей на інноваційній основі.** За оцінкою Світового економічного форуму щодо якості портової інфраструктури, Україна у 2016 році набрала лише 3.2 бали з 7 можливих, при тому, що у 2012р. цей показник становив 4,0 бали. Іншими словами, українська портова інфраструктура оцінюється суб'єктами господарювання як більш, ніж посередня. При цьому, позиції основних конкурентів України в Чорноморсько-Азовському басейні за цим рейтингом є набагато вищими.

Наявна перевантажувальна потужність морських портів України, що на сьогодні складає 240 млн т, в повній мірі не забезпечена відповідною пропускною спроможністю наземної інфраструктури, тому модернізація та створення нових потужностей має бути синхронізована із розвитком під'їзних шляхів до морських портів. Проблема недостатньої пропускної здатності припортових залізничних станцій та незадовільного залізничного сполучення найбільш гостро стоїть в морських портах Одеса, Миколаїв, Маріуполь та Рені. Прояв цієї проблеми на сьогодні майже не відчувається через низький рівень завантаженості наявних потужностей портів (131,7 млн. тон на рік тобто 54 % від проектної потужності), проте зі збільшенням вантажопотоків (згідно планів розвитку морських портів України) буде більшою мірою негативно впливати на можливості морських портів.

Подібна ситуація складається і з автодорожньою інфраструктурою. Зокрема це стосується морських портів, розміщених в межах міст, де пересування вантажного автотранспорту призводить до руйнування муніципальних доріг, шляхопроводів та мостів, утворенню заторів, а також погіршує екологічну ситуацію в населених пунктах.

**Загальні проблеми, що потребують розв'язання:**

- незбалансованість розвитку перевантажувальних потужностей та інфраструктури загального користування (автомобільних та залізничних під'їзних шляхів до морських портів, об'єктів електро-, газо-, водопостачання тощо), зокрема пропускної спроможності залізничних станцій: Одеса-Порт, Миколаїв-Вантажний, Жовтнева, лінії Камиш-Зоря - Волноваха у напрямку Маріуполя, автомобільних доріг державного значення М-28 та М-14 та комунальних доріг в містах Одеса, Миколаїв, Маріуполь, Бердянськ, Херсон тощо;

- низький рівень координації у діяльності транспорту та місцевої влади із забезпечення розвитку припортової інфраструктури, організації руху транспорту в напрямку морських портів;

- низька ефективність використання потенціалу існуючих перевантажувальних потужностей (близько 50% від загальної пропускної здатності всіх портів);

- відсутність дієвого механізму залучення приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури;

- недостатньо розвинута транспортна інфраструктура в морських портах та на акваторіях (відсутність достатньої кількості глибоководних якірних місць, накопичувальних майданчиків для автотранспорту тощо);

- недостатній рівень та невідповідність глибин в окремих морських портах та на каналах паспортним характеристикам;

- повільне оновлення основних фондів на підприємствах державного сектору портової галузі, невідповідність їх технічного рівня сучасним вимогам щодо надання послуг із здійснення операцій з вантажами, судами, рухомим складом тощо.

*Розв'язання проблем має буде досягнуто завдяки реалізації таких завдань:*

- розробка генерального плану розвитку морських портів із урахуванням перспективних планів розвитку акваторій, автомобільних доріг та залізниці з використанням мультимодальних перевезень та кластеризації;

- гармонізація планів розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, припортових залізничних станцій, автомобільних доріг) та пропускної спроможності портів з програмами розвитку транспортної інфраструктури загальнодержавного та місцевого рівнів, в т.ч. із ПАТ "Українська залізниця" та Державним агентством автомобільних доріг України;

- спільне з ПАТ "Українська залізниця" вироблення дієвих механізмів інвестування у розвиток припортових станцій та під'їзних залізничних шляхів;

- будівництво на підходах /та в морських портах ділянок автомобільних шляхів підвищеної міцності;

- модернізація та будівництво портових потужностей (особливо стратегічного значення) для ефективного здійснення робіт із обслуговування вантажів та суден в морських портах;

- перепрофілювання існуючих портових потужностей, що не задіяні у виробничому процесі, на ефективні комплекси з переробки вантажів (із залученням приватних інвестицій) з фокусом на створення доданої вартості на території морських портів;

- забезпечення формування в межах морських портів інвестиційних майданчиків із залученням майна та земель державної, комунальної і приватної форми власності;

- законодавче забезпечення механізмів залучення приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури та відповідних під'їзних шляхів на умовах державно-приватного партнерства;

- створення спеціально відведених місць тимчасового розміщення вантажного транспорту із забезпеченням належних умов зберігання вантажу, що відповідають діючим екологічним та санітарним нормам;

- забезпечення відповідності фактичних глибин у морських портах України та на підхідних каналах встановленим паспортним характеристикам, створення глибоководних морських портів та забезпечення модернізації їх портової інфраструктури;

- оновлення вітчизняного спеціалізованого флоту для здійснення днопоглиблювальних робіт;

- впровадження SMART-інфраструктури та технологій, що сприяють автоматизації та роботизації перевантажувальних процесів на морських терміналах; "зелених" технологій спрямованих на зменшення шкідливих викидів від виробничих процесів у портах та отримання енергії від альтернативних джерел;

- забезпечення впровадження інноваційних рішень зі створення відповідної інфраструктури для можливості приймання та обслуговування суден, які використовують зріджений газ в якості суднового палива;

- оновлення основних фондів державних стивідорних компаній за рахунок інвестиційних коштів, залучених від приватизації або концесії таких підприємств із застосуванням інноваційних підходів та рішень.

**2. Забезпечення конкурентоздатної логістики та покращення сервісу в морських портах.** Відповідно до індексу ефективності логістики (ІЕЛ), що формується Світовим Банком, Україна у 2016 році зайняла 80-е місце зі 160 країн (2,74 при максимальному показнику - 5), знизивши свою позицію з 61-ї у 2014 році. Конкуренти України в агропродовольчому секторі та металургійній галузі значно випереджають її за цим показником: ІЕЛ США та Аргентини відповідно дорівнюють 3,99 та 2,96.

Країни-сусіди України станом на 2016 рік також випереджають її в цьому рейтингу (Польща - 33-є місце, Туреччина - 34-е та Румунія - 60-е). При цьому найгіршими критеріями, із яких формується індекс ефективності логістики, в Україні визначено: ефективність митного та прикордонного контролю, незадовільна транспортна інфра-

структура та якість логістичних послуг, складність процесу організації транспортування товарів за конкурентоспроможною ціною, негнучкі тарифи. Зазначене обумовлює низький рівень задоволення учасників транспортного процесу від якості отриманих послуг в морських портах.

В умовах посилення конкуренції з боку морських портів країн Чорноморсько-Азовського та Балтійського басейнів та зниження обсягів транзитних вантажів з/або до Російської Федерації (частка яких складала близько 70% від загального обсягу транзиту через порти України), обсяг транзитних вантажів, що оброблюються в морських портах України скоротився втричі із 35,3 млн. т. у 2012 році до 10,3 млн т у 2016 році. Враховуючи наявну геополітичну ситуацію в регіоні, набуває актуальності розвиток комбінованих маршрутів по вісі "Європа-Азія", зокрема по Транскаспійському міжнародному транспортному маршруту (ТМТМ) та "Нового Шовкового шляху" через Чорне та Каспійське моря.

Кон'юнктура ринку останніх років призвела до зміни структури вантажообігу морських портів України: позиції лідера з переробки замість продукції гірничо-металургійного комплексу зайняла продукція агропромислового комплексу, що наразі становить більше третини від загального обсягу вантажопереробки за результатами 2016 року.

За період з початку дії Закону України "Про морські порти України" в морських портах впроваджено низку дерегуляційних заходів пов'язаних із спрощенням процедури контролю та оформлення суден та вантажів. Так, час оформлення судна, в середньому, скорочено з двох годин до 20 хвилин. Запроваджено використання електронних систем, які надають можливість поступово перейти на безпаперове оформлення вантажів та суден, а також забезпечують скорочення часу їх оформлення та сприяють мінімізації корупційних ризиків.

В країні наявні диспропорції в обсягах транспортування вантажів з/до морських портів різними видами транспорту: наземним транспортом перевозиться більше 96 % вантажів від загального обсягу перевезень та дуже незначна їх частина припадає на водний транспорт, зокрема внутрішні водні шляхи, потенціал яких наразі є нереалізованим.

#### Загальні проблеми, що потребують розв'язання:

- втрата вітчизняними морськими портами вантажопотоків, особливо транзитних, контейнерних вантажів, та їх переорієнтація на порти Балтики, Польщі та Німеччини;
- недосконалість процедур митного оформлення, перетинання державного кордону та наявність корупціогенних чинників у відповідних контролюючих службах;
- недостатній рівень впровадження електронних систем оформлення вантажів та суден;
- недосконала тарифна політика у сфері надання послуг у морських портах;
- повільне впровадження заходів щодо розширення переліку послуг із здійснення операцій з вантажами, які забезпечили б створення додаткової вартості на території порту;
- відсутність повноцінно функціонуючих вільних економічних зон в морських портах;
- нереалізований потенціал річкового транспорту (по р. Дніпро та іншим внутрішнім водним шляхам України) для перевезень вантажів до/з морських портів;
- недостатній рівень інформатизації транспортних процесів та організації інформаційної взаємодії із суб'єктами контролюючих органів;
- недостатній рівень технічної та технологічної безпеки в морських портах.

#### Розв'язання проблем має бути досягнуто в рамках реалізації наступних завдань:

- впровадження сучасних інформаційних систем, які дозволяють замовникам портових послуг провести оформлення та здійснювати моніторинг вантажів, транспортних засобів з будь-якої точки світу;
- створення привабливих умов та запровадження практики використання внутрішнього водного транспорту, як альтернативного економічно ефективного виду транспортування вантажів до/з морських портів;
- зменшення часу обробки вантажів та спрощення адміністративних процедур при здійсненні міжнародних перевезень;
- забезпечення ефективного державного регулювання в сфері надання у морських портах спеціалізованих послуг суб'єктами природних монополій, а також послуг, плата за надання яких включається до складу портових зборів;

- розроблення та відповідне затвердження методики нарахування портових зборів, з урахуванням перегляду їх розміру відповідно до структури та напрямів вантажопотоків з метою розвитку конкуренції, забезпечення привабливості морських портів для користувачів транспортних послуг, створення гарантованого джерела компенсації витрат портів на розвиток портової інфраструктури;

- створення (побудова, реконструкція) достатньої кількості приймальних портових споруд для забруднюючих речовин та відходів в т. ч. осадів баластних вод відповідно до вимог міжнародних конвенцій, до яких приєдналась або планує приєднатися Україна;

- створення в портах мережі мультимодальних транспортно-логістичних кластерів та базових логістичних центрів типу: «сухих» портів, терміналів, спеціалізованих перевантажувальних комплексів, тощо;

- недопущення забруднення навколишнього природного середовища, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морського порту.

**3. Оптимізація системи управління у галузі морських портів.** Закон України "Про морські порти України" в портової галузі забезпечив реалізацію заходів, пов'язаних із передачею адміністративних функцій від державних стивідорних компаній до Адміністрації морських портів України, вивільненням тарифів на вантажні операції від державного регулювання, формуванням планів розвитку портів, створенням рад морських портів за участі всіх портових операторів тощо. Одночасно на сьогодні не набула практичного застосування визначена Законом низка положень, пов'язаних із розвитком та інвестуванням у портову галузь, правовим статусом земель та об'єктів тощо.

З метою підвищення ефективності управління портовою галуззю розпочато створення Державної служби морського та річкового транспорту України, на яку покладаються функції Морської адміністрації.

Наразі в Реєстрі морських портів України перебувають 96 портових операторів державної та приватної форми власності. Частка державних стивідорних компаній - морських торговельних портів у загальному обсязі перевалки вантажів знизилась з 39% у 2012 році до 29% у 2016 році у зв'язку із їх низкою конкурентоспроможністю порівняно із приватними портовими операторами. Це спричинено високими соціальними зобов'язаннями, високим фіскальним навантаженням та операційними питаннями, врегулювання яких здійснюється переважно на державному рівні.

Існуюча система управління та правового регулювання у сфері функціонування та розвитку морських портів передбачає участь органів державної влади в прийнятті рішень щодо розпорядження державним майном, узгодження із місцевими органами влади питань земельного забезпечення, що робить прийняття таких рішень довготривалим. У таких умовах приватне інвестування в розвиток державних підприємств є вкрай ускладненим порівняно з іншими країнами, що мають більш спрощену та прозору систему прийняття рішень.

В той же час у вітчизняній портовій галузі активно впроваджується позитивна світова практика модернізації існуючих та створення нових перевантажувальних потужностей державною спільно з приватним капіталом. При цьому наземна інфраструктура, що забезпечує стивідорну діяльність, створюється приватним інвестором, якій є також землекористувачем (землевласником), а стратегічна інфраструктура (підхідні канали, операційні акваторії, причалу) - Адміністрацією морських портів України. Така спільна реалізація проектів забезпечує ефективність вкладених, як державних, так і приватних інвестицій, забезпечує їх окупність.

Неврегульованим залишається питання участі місцевої влади в процесах розвитку морських портів, зокрема, в частині відводу земель для розташування перевантажувальних потужностей, організації сполучення портів із магістральними шляхами сполучення. Така ситуація ускладнює використання в Україні кращих світових практик управління, зокрема моделі "порт-лендлорд" у процесі інвестування у галузь морських портів.

**Загальні проблеми, що потребують розв'язання:**

- положення Закону України "Про морські порти України" реалізовані не в повній мірі, а саме: відсутній практичний механізм забезпечення компенсації внесених суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури; не визначено межі території морських портів; відсутні практично реалізовані проекти приватного інвестування в об'єкти портової інфраструктури на основі договорів концесії; не за-

безпечено законодавчих умов для здійснення приватизації об'єктів портової інфраструктури, правового режиму майна та земель морського порту;

- незавершеність процесу розмежування функцій державного регулювання, нагляду, функцій господарської діяльності транспортних підприємств між органами виконавчої влади та Адміністрацією морських портів України а також державними стивідорними компаніями в умовах конкурентного транспортного ринку;

- обмеженість конкуренції у морських портах між державними стивідорними компаніями та Адміністрацією морських портів України через незавершеність процесу розподілу майна;

- неможливість здійснення повномасштабної оптимізації діяльності державних підприємств морської галузі у зв'язку з високим рівнем витрат на утримання об'єктів соціальної інфраструктури, складністю та довготривалістю прийняття управлінських рішень у сфері розпорядження державним майном;

- недосконалість інструментів впливу у Адміністрації морських портів України на процеси землевідведення в межах морських портів, передачі земельних ділянок в оренду чи суб-оренду суб'єктам господарювання;

- недосконалість систем контролю за ефективністю прийнятих управлінських рішень, недостатня прозорість діяльності органів державної влади та суб'єктів господарювання державного сектору економіки в галузі транспорту;

- відсутність ефективної системи комунікацій та зворотних зв'язків між органами управління транспортом, транспортними підприємствами портової галузі та користувачами транспортних послуг, що знижує ефективність управління транспортом та якість транспортно-логістичних послуг;

- надмірне фіскальне навантаження на портові збори.

*Розв'язання проблем має бути досягнуто в рамках реалізації таких завдань:*

- створення умов на законодавчому рівні для розвитку морських портів включаючи їх акваторії та земельні ресурси завдяки застосуванню європейської моделі управління «порт-ленлорд»;

- забезпечення законодавчих умов для поступової приватизації державних стивідорних компаній у морських портах;

- завершення розподілу об'єктів між державними стивідорними компаніями та Адміністрацією морських портів України в межах здійснення, зокрема передприватизаційної підготовки державних стивідорних компаній;

- проведення інвентаризації земельних ділянок спільно з місцевими органами влади в контексті їх використання для розвитку портових потужностей та під'їзних шляхів;

- підготовка до проведення концесійних конкурсів на управління нестратегічними об'єктами портової інфраструктури державної форми власності, що забезпечують процес стивідорної діяльності;

- реалізація або передача у комунальну власність непрофільних активів підприємств галузі, за відсутності обмежень, пов'язаних із забезпеченням національної безпеки;

- сприяння організації різних форм навчання, перекваліфікації, працевлаштування працівників державних стивідорних компаній, у т.ч. на підприємствах приватного сектору;

- підвищення відповідальності та прозорості прийняття управлінських рішень, зокрема, шляхом: впровадження елементів корпоративного управління на підприємствах державного сектору економіки (наглядні ради, системи управління ресурсами підприємств, здійснення публічного моніторингу діяльності тощо); впровадження інформаційної системи відкритих даних, електронних сервісів та інших заходів із запобігання та протидії корупції в транспортній галузі; розвиток сервісів доступу до публічної інформації; посилення діалогу між споживачами послуг у морських портах та органами державної влади, місцевого самоврядування, громадянським суспільством;

- впровадження електронного урядування з метою зниження навантаження і спрощення адміністративних процедур для бізнесу;

- розмежування функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства, державного нагляду і надання адміністративних послуг службами капітанів морських портів.

**Висновок.** Морські порти є важливішою складовою транспортної і виробничої інфраструктури України з огляду на їх розташування на шляхах міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфра-



структури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Внаслідок геополітичних чинників відбулася зміна у кон'юнктурі ринку вантажопотоків України та їх логістиці, що обумовило розробку адекватних стратегічних пріоритетів розвитку морських портів. Пріоритетні напрями розвитку морських портів України пов'язані зі збалансованим розвитком та ефективним використанням портових потужностей на інноваційній основі; забезпеченням конкурентоздатної логістики та покращення сервісу в морських портах; оптимізація системи управління у галузі морських портів.

Напрямом подальших досліджень у сфері актуалізації стратегій розвитку транспортної інфраструктури України відповідно сучасним викликам є обґрунтування шляхів формування ринку та інфраструктури внутрішніх вантажних річкових перевезень.

#### **Перелік посилань:**

1. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI із змінами, внесеними згідно із Законом № 406-VII від 04.07.2013, ВВР, 2014, № 20-21, ст.712). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.

2. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України, Стратегія від 20.10.2010 № 2174-р. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.

3. Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>.

4. Notteboom, T.E., Verhoeven, P. and Fontanet, M. Current practices in European ports on the awarding of seaport terminals to private operators: towards an industry good practice guide/ T.E. Notteboom, P. Verhoeven, M. Fontanet //Maritime Policy & Management, 2012.- Vol.39 (1), - p. 107-123.

5. Haralambides, H.E. The Economics of Bulk Shipping Pools/ H.E. Haralambides //Maritime Policy and Management, 1996.- Vol.23, No.3, pp. 221-237.

6. Rodrigue, J. Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics / J.Rodrigue // Journal of Transport Geography, 2010. -Vol. 18, pp. 519-529.

7. Котлубай О.М. Сучасні економічні відносини морегосподарського комплексу світу: монографія / О.М. Котлубай. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – 205 с.

8. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України: аналіт. доп. / О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, А. В. Шевченко, В. М. Русан, Є. В. Белашов – К. : НІСД, 2016. – С. 31. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/Sea\\_Politic\\_corrected-6cafc.pdf](http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/Sea_Politic_corrected-6cafc.pdf).

9. Жихарева В.В. Реформирование организационно-экономической структуры управления морских торговых портов (зарубежный опыт) / В.В. Жихарева // Транспорт. – 2009. – № 9 (541) – С.58-62.

10. Карпенко О. О., Власова В. П. Аналіз європейського досвіду впровадження концесійної форми державно-приватного партнерства у морських портах / О. О. Карпенко, В. П. Власова // Бізнес Інформ. - 2015. - № 6. - С. 43-47.

11. Горовий Д. А. Управління економічною безпекою автотранспортних підприємств в глобальному середовищі : монографія /Д. А. Горовий, А. В. Нікітіна. – Харків : Вид-во ХНАУ, 2015. – 280 с.

Стаття надійшла: 10.06.2017 р.

Рецензент: д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.

Рецензент: д.е.н., доц. Горовий Д.А.

