

## **АНАЛІЗ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ**

### ***THE ANALYSIS OF DEVELOPMENT OF THE SEA TRANSPORT IN UKRAINE***

*У статті проаналізовано сучасний стан водного транспорту в Україні. Визначено основні проблеми розвитку морських портів: дефіцитність обслуговуючої техніки, невідповідність допоміжних транспортних сполучень, застарілість суден. Запропоновано шляхи покращення стану морського транспорту в Україні.*

*В статье проанализировано нынешнее состояние водного транспорта в Украине. Определены основные проблемы развития морских портов: дефицитность обслуживающей техники, несоответствие вспомогательных транспортных соединений, застарелость судов. Предложены пути улучшения состояния водного транспорта и портов в Украине.*

*The article presents condition of the sailing charter of Ukraine. Defined the basic problems of development of seaports, deficiency of serving technics and discrepancy of auxiliary transport connections. In the article are offered ways of improvement of condition of the sailing charter and ports to Ukraine.*

**Ключові слова:** водний транспорт, морський порт, транспортна інфраструктура, дедвейт.

**Вступ.** Соціально-економічні перетворення періоду ринкових реформ істотно змінюють загальну структуру народногосподарського комплексу України. Її господарська система поступово трансформується в економіку ринкового, соціально орієнтованого типу, що відповідає вимогам часу і напрямкам внутрішньої і зовнішньої політики держави. Отже, передбачається зміна економічних пріоритетів, зокрема, значне збільшення питомої ваги виробництва і споживання послуг.

У зв'язку з цим неухильно зростатиме роль і значення транспорту як однієї з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої стає необхідною умовою стабілізації і структурних перетворень всього господарського комплексу, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях та захисту економічних інтересів держави.

Транспортний сектор економіки є складною і стратегічно важливою в усіх відношеннях системою, основна мета функціонування якої полягає у реалізації комплексу транспортних послуг, відповідних по кількості і якості платоспроможному попиту споживачів. Транспорт, з одного боку, є важливою складовою інфраструктури, а, з іншого, - він сам стає суб'єктом ринкових

відносин, реалізуючи необхідні суспільству послуги переміщення пасажирів і доставки вантажів.

Для України, з її значною територією, сучасна і передова транспортна інфраструктура є фундаментом для реалізації стратегічних завдань країни. Тільки завдяки розвиненому транспортному комплексу можливий поступальний економічний ріст більшості найважливіших сфер діяльності держави і перехід економіки до соціального шляху розвитку [3].

Будучи тісно пов'язаним з усіма галузями виробництва та соціальної сфери тенденції розвитку транспортно-дорожнього комплексу співпадають з загальною динамікою розвитку України. Через нову хвилю фінансової кризи, яка загострила і прискорила внутрішні економічні процеси в Україні, транспортний сектор втрачає вантажопотоки. В той же час транспортна галузь здатна вплинути на подолання економічної кризи в Україні шляхом підвищення рівня зовнішньоекономічної діяльності, особливо транзитної складової.

Дослідження методологічних основ та практичних аспектів розвитку транспортного сектору та окремих його галузей здійснювали відомі українські та російські вчені І.Я. Аксьонов, І.М. Аксьонов, М.В. Андреєва, О.О. Бакаєв, М.Н. Бідняк, А. І. Воркут, В. Г. Галабурда, Ю. М. Гончаров, В. М. Загорулько, В.Г. Коба, М.І. Котлубай, Ю.Ф. Кулаєв, В.В. Мова, А.В. Перепелюк, Є.М. Сич, Ю.М. Цветов, Л.А. Яценко та ін.

Але, не зважаючи на значну кількість наукових робіт, що висвітлюють різноманітні методи модернізації роботи водного транспорту, дане питання потребує подальшого доопрацювання та всебічного дослідження.

**Постановка завдання.** Метою даного дослідження є аналіз сучасного стану морського транспорту в Україні; оцінка розвитку водного транспорту, основних елементів транспортної інфраструктури, які явно або опосередковано впливають на обсяги та якість транспортних послуг, на соціально-економічний розвиток країни; визначення напрямів щодо поліпшення роботи морського транспорту.

**Методологія.** Методологічною основою дослідження є системний та факторний аналіз стану морського транспорту, портів, допоміжних транспортних сполучень та допоміжної техніки.

Виконання дослідження базувалося на використанні інформації Державного комітету статистики України, Міністерства транспорту та зв'язку України, наукових, періодичних видань та окремих сайтів Internet.

**Результати досліджень.** За роки незалежності Україна практично втратила статус морської держави, що пов'язано, в першу чергу, з критичним станом морського флоту. У складі трьох морських пароплавств фактично налічується близько 80 транспортних суден загальним дедвейтом 590 тис. тонн [7].

За даними дослідження «Review of Maritime Transport 2010», опублікованим UNCTAD, під прапорами семи країн Чорноморського регіону – Росії, Туреччини, України, Грузії, Болгарії, Румунії та Молдови – на 1 січня 2010 року ходив торговий флот загальним дедвейтом 18,401 млн. тонн. Маючи на увазі, що світовий дедвейт торгового флоту – це 1276,14 млн. тонн, на частку країн Чорномор'я припадає лише 1,44% загальносвітового дедвейту. Для порівняння, за даними на 1 січня 2007 року ці цифри дорівнювали 1,84%, а на 1 січня 1997 року в усіх країнах Чорного моря в сукупності флот налічував 33,78 млн. тонн дедвейту, тобто 4,45% тодішнього світового. При цьому Молдова всього п'ять років тому не мала флоту зовсім [5].

Що стосується України, то скорочення її флоту було надзвичайно стрімким, з 1997 по 2007 рік наш флот зменшився в 3,5 рази – з 4,023 млн. тонн до 1,131 млн. тонн. Тобто з 1997 по 2007 роки дедвейт флоту скоротився у 3,5 рази, а з 1991 року відповідно у 4,7 рази [7]. Всього в 2010 році Україна володіла торговим флотом в 160 суден і за цим показником займала 41 місце в світі. Велика частка транспортного флоту України працює під іноземним прапором і держава з цієї частки не одержує податків. Так, під прапором інших країн зареєстровано 174 судна, з них 28 суден зареєстровано в Ліберії, в Камбоджі – 27, у Грузії – 24, на Коморських Островах – 13, у Панамі та Белізі по 10, на Кіпрі – 6, в Молдові та Домініканській Республіці по 3 [6].

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.

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. Забезпечення сучасного контролю за навігаційною обстановкою та надання своєчасної допомоги вітчизняним та іноземним плавзасобам у надзвичайних ситуаціях унеможлиблюється відсутністю в Україні власної інтегрованої супутникової системи зв'язку. Сили й засоби рятування на водах розпорощені між відомствами, діяльність яких неузгоджена.

Майже третина причального фронту перебуває в незадовільному технічному стані, що обмежує потенційні можливості вітчизняних портів. За відсутності належного державного фінансування та недостатніх інвестицій

портове господарство не встигає за проблемами в обробленні вітчизняних та транзитних вантажів.

Морські порти України є найважливішою складовою частиною транспортної й виробничої інфраструктури країни. Особливого значення має їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Морські порти з'єднують транспортну систему й, відповідно, економіку України зі світовою та європейською транспортною системою. У той же час інфраструктура портів не відповідає сучасним техніко-експлуатаційним та екологічним вимогам. Застарілою і зношеною є вантажно-розвантажувальна техніка, що використовується у портах, особливо це стосується кранів, зношених на 80-90%. Не поповнюється допоміжний флот, з 90-х років ХХ ст. в порти надійшло лише 5 буксирів.

Технічні характеристики багатьох портів (глибини на підхідних каналах та в акваторіях портів, технічний стан причалів, перевантажувальних засобів і засобів для збереження вантажів, рівень автоматизації й комп'ютеризації) знаходяться ще на рівні розвитку 90-х років минулого століття і не відповідають сучасним та перспективним вимогам.

Якщо порти, при нинішньому високому попиті на додаткові контейнерні портові потужності, не будуть активно й швидко нарощувати пропускну спроможність, то вони будуть втрачати вантажопотоки, а також конкурентоспроможність на чорноморському ринку.

Для нарощування обсягів перевалки контейнерних вантажів через українські порти необхідно створювати зони трансшипмента, що потребує високотехнологічних потужностей, здатних обробляти великі контейнеровози. Для цього необхідно кардинально перебудувувати підхідні канали, акваторії портів, набувати нового вантажного устаткування, інтенсифікувати обробку суден тощо. На сьогодні найглибшим портом є Південний, який має 13 причалів, які можна віднести до розряду глибоководних [2].

Варто зазначити, що стан шляхів сполучення, що використовуються для доставки вантажів до морських портів, припортових станцій, автотранспортних розв'язок, дорожньої інфраструктури, площадок для накопичення та сортування контейнерів та інших вантажів, у цілому не відповідає сучасним логістичним вимогам, стримують розвиток вантажообороту портів, негативно впливають на ритмічність вантажопереробки.

Так, значно відстають від потужностей портів припортові залізничні станції. Вичерпані практично всі резерви пропускну спроможності на залізничних напрямках на чорноморські порти, у кримському напрямку. Загальна довжина ділянок з обмеженою пропускну спроможністю становить близько 2 тис. км. Критичним є й завантаження автомобільних підходів до азово-чорноморських портів Одеса, Іллічівськ і Маріуполь. Одним із шляхів

вирішення проблеми розвантаження морських портів є перенесення митного оформлення контейнерних вантажів на інші території, у так звані «сухі порти» [1].

За попередніми оцінками, необхідний обсяг інвестицій у розвиток морських портів складає близько 10 млрд. дол., строк окупності цих інвестицій – 3-5 років [4].

**Висновки.** Отже, вирішенням вищенаведених проблем може бути допущення залучення приватного капіталу у сферу портового господарства України, що підвищить економічний розвиток портових міст, сприятиме створенню нових робочих місць і підвищить рівень заробітної плати працівників портів та рівень безпеки судноплавства. Узгоджена стратегія розвитку морських портів дозволить ефективніше використовувати транзитний потенціал України, інтегруючи її у світову транспортну систему та дозволить сформувати єдину систему державних пріоритетів розвитку галузі морського транспорту.

Таким чином, до елементів наукової новизни даної статті можна віднести наступні пропозиції:

- розробити правові та фінансово-економічні механізми стимулюючого розвитку національного морського флоту, зростання чисельності флоту, зареєстрованого в Україні, у тому числі стимулювання поповнення флоту на основі фрахтування суден на умовах договорів тайм-чартеру та бербоут-чартеру;
- укрупнення акціонерних судноплавних компаній шляхом залучення до співвласників судноплавних компаній підприємств-вантажовідправників, розробка та впровадження заходів захисту національних судновласників;
- тісне співробітництво і взаємодія із вітчизняними суднобудівними заводами для реалізації переваг будівництва флоту вітчизняними судноплавними компаніями;
- модернізація судноплавних шлюзів;
- оновлення транспортного і технічного флоту, модернізація флоту змішаного типу «ріка-море»;
- створення та впровадження сучасних видів навігаційного обладнання і технологічного зв'язку;
- подальший розвиток пропускних спроможностей морських портів, спрямований на підвищення ефективності діючих і будівництво нових сучасних високотехнологічних спеціалізованих перевантажувальних комплексів;
- визначення організаційних і фінансово-економічних механізмів передачі основної частки портової діяльності портовим операторам недержавної форми власності, налагодження ефективної системи контролю за використанням державної власності;

- створення прозорої системи пошуку, оцінки, вибору і використання інвестицій в портовій інфраструктурі, закріплення даної системи на законодавчому рівні;
- перегляд і застосування економічно обґрунтованих ставок портових зборів, ставок і тарифів на портові послуги;
- введення економічно обґрунтованої системи, яка стимулюватиме розвиток конкурентного середовища на ринку портових послуг;
- посилення інноваційної та інноваційної активності підприємств;
- забезпечення робіт щодо реконструкції та ремонту.

Подальші дослідження доцільно спрямувати на розробку системи державних пріоритетів розвитку галузі морського транспорту та морських портів, що дозволить ефективніше використовувати транзитний потенціал України, інтегруючи її у світову транспортну систему.

### **Література**

1. Дергаусов М. Морські порти України: час активних реформ / М. Дергаусов // Дзеркало тижня. – 2010. – №4. – С. 8-11.
2. Дорогунцов С. Морський транспорт; Розміщення трудових сил України / С. Дорогунцов // Подія. – 2011. – №3. – С. 22-25.
3. Качан Є.П. / Розміщення продуктивних сил України / Є.П. Качан // К.: ЦУЛ. – 2009. – 265 с.
4. Шевченко М. Флот стран Черноморья / М. Шевченко // Порты Украины. – 2011. – № 2. – С. 5-9.
5. Розроблення основних напрямів та стратегії економічної політики розвитку ринку транспортних послуг на період до 2012 року. / № державної реєстрації 0107U010123. – К.: НДЕІ. – 2007. – С. 51.
6. Портал видавництва «Порты Украины» [Електронний ресурс] – 2011 –Режим доступу: [www.PortsUkraine.com](http://www.PortsUkraine.com).
7. Портал видання «Європейська правова група» [Електронний ресурс] – 2011 – Режим доступу: <http://www.lawgroup.com.ua/ua/seaua/>.