

УДК 338.656

DOI: 10.31359/2312-3427-2020-4-1-49

Ю.В. Загородня, канд. екон. наук, доцент

Zagorodnia.uv@gmail.com

ORCID: 0000-0003-0320-540X

**Азовський морський інститут Національного університету
«Одеська морська академія»**

ПЕРСПЕКТИВИ СТРАТЕГІЧНОГО РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

У статті розглянуто питання необхідності стратегічного розвитку морських портів України в сучасних умовах. Проаналізовано перспективні можливості збільшення вантажо потоків. Досліджено шляхи підвищення конкурентоспроможності морських портів України шляхом створення та експлуатації «сухих портів» та проаналізовано їх потенційну ефективність в системі морських перевезень. Зроблено висновок про необхідність збалансування розвитку портової галузі спрямованої на задоволення потреб зовнішньої торгівлі країни у високоякісних морських перевезеннях, поліпшення портових послуг та забезпечення оптимальної та раціональної логістики вантажів.

Ключові слова: морський транспорт, стратегічний розвиток, сухий порт, конкурентоспроможність, підвищення ефективності.

Постановка проблеми. Морські перевезення грають ключову роль в міжнародній торгівлі. На їх частку припадає основний обсяг вантажів, що перевозяться учасниками зовнішньоекономічної діяльності. При здійсненні міжнародних вантажоперевезень одним з визначальних чинників їх якості та раціональності є рівень розвитку сучасної транспортно-логістичної інфраструктури та основних інфраструктурних об'єктів, одними з яких являються морські порти. Портова діяльність є стратегічним аспектом розвитку економіки регіонів і однією з ключових ланок функціонування транспортної системи країни в цілому. Одним з ключових значень портів також є забезпечення транспортної незалежності, обороноздатності і використання транзитного потенціалу України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанню сучасного стратегічного розвитку морських портів протягом багатьох років

приділяють увагу багато зарубіжних та вітчизняних вчених такі як А. Подгайний, І. Барський, М. Примачов та інші вчені та спеціалісти транспортної галузі.

Формулювання цілей статті. Метою роботи є дослідження та аналіз перспектив стратегічного розвитку морських портів України з урахуванням можливих раціональних варіантів підвищення ефективності їх роботи та підвищення конкурентоспроможності в сучасних економічних умовах та умовах світової глобалізації.

Виклад основного матеріалу досліджень. Міжнародна торгівля, концентруючись навколо морських портів, обумовлює економічне зростання регіонів їх розміщення. Зі збільшенням обсягів торгівлі морські порти стають пунктами концентрації як виробництва, так і супутніх послуг, обсягів вантажних перевезень, що, в свою чергу, підвищує інвестиційну привабливість регіонів.

Україна розташована на перетині міжнародних транспортних коридорів і має потужний портовий потенціал серед усіх країн басейну Чорного та Азовського морів. Але наразі портові потужності України використовуються лише частково, теоретично маючи можливість суттєво збільшити вантажоспроможність. Переорієнтація вантажних потоків, скорочення обсягів транзиту, приєднання України до Транс'європейської транспортної мережі зумовили необхідність перегляду транспортної стратегії розвитку українських морських портів. Для досягнення поставлених цілей ДП «АМПУ» за підтримки Світового банку та Міністерства інфраструктури України розробили оновлений документ - Стратегія розвитку морських портів України до 2038 року, яка була затверджена ще в 2013 році, але не відповідала реаліям сьогодення. Оновлена Стратегія сприятиме розвитку стивідорних компаній; розробці моделі управління «порт-лендлорд»; оптимізації діяльності неприбуткових адміністрацій морських портів шляхом їх інкорпорації; впровадженню інформаційної системи «Морське вікно» для подальшої інтеграції з європейською системою SafeSeaNet; збільшенню об'єму вантажопереробок шляхом створення нових смарт-інфраструктур, які зменшитимуть негативний вплив виробництва на екологію, та модернізації старих перевантажувальних комплексів, що призведе до підвищення ефективності показників якості послуг морських портів та підвищить глобальний індекс конкурентоспроможності з 3,9 до понад 5 [1].

Метою стратегії є збалансування розвитку портової галузі спрямованої на задоволення потреб зовнішньої торгівлі країни у високоякісних морських перевезеннях, поліпшення портових послуг та забезпечення оптимальної та раціональної логістики вантажів. Відповідно до поставлених завдань планується залучення приватних інвестицій на реконструкцію існуючих та будівництво нових причалів, модернізацію автодоріг, будівництво нової залізничної інфраструктури та оновлення спеціалізованого флоту. Це повинно створити більш ніж 4700 додаткових робочих місць [2], а найважливіше, що до 2038 року Україна матиме можливість вдвічі збільшити вантажообіг в морських портах. В 2017 році вантажообіг складав 135 млн. т, в 2019 - 160 млн.т. Відповідно до стратегії розвитку морської портів в 2023 планується збільшити вантажообіг до 164 млн.т., в 2028 – 189 млн.т. а в 2038 – 247 млн.т. (рис.1) [3]. Стратегія є не тільки величезним кроком на шляху розвитку української портової галузі, але й забезпечить економічне зростання України та підвищить її конкурентоспроможність в світовому масштабі.

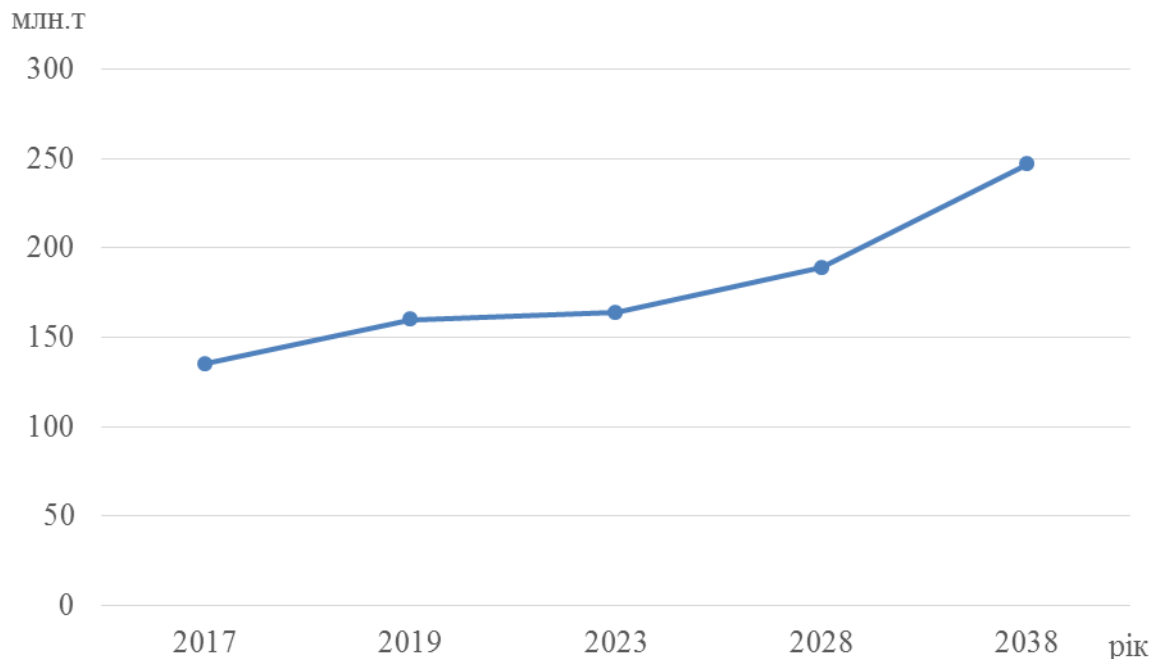


Рис. 1. Перспективи вантажообігу в морських портах України в період з 2017-2038 рр.

Аналіз показників розвитку транспортної інфраструктури України дозволяє зробити висновок, що одним з найбільш істотних факторів, що

негативно впливає на ефективність зовнішньоторговельних перевезень, на погляд авторів, є нерівномірний розвиток транспортної інфраструктури в регіонах країни.

Другим найважливішим чинником недостатньої ефективності зовнішньоторговельних перевезень є значне зниження якості (своєчасності) вантажних залізничних перевезень, що відбулося внаслідок появи на ринку безлічі власників вагонів і розрізненості їх дій по управлінню вагонопотоками. В результаті збільшення нерівномірності зовнішніх вагонопотоків морських портів спостерігаються скупчення вагонів на припортових станціях, виникнення наднормативних запасів вантажів в портах (середній час простою контейнерів в морських портах України становить 5-7 днів), простої судів в очікуванні накопичення суднової партії, нераціональне використання перевантажувальних потужностей морських портів.

Незважаючи на щорічний приріст вантажообігу найбільших морських портів України, їх можливості щодо подальшого нарощування обсягів перевезень в умовах високої нерівномірності зовнішніх вантажо- і вагонопотоків виявляються практично вичерпаними. Основним обмеженням збільшення місткості морських портів є їх розташування в межах населених пунктів і, як наслідок, відсутність реальних перспектив розширення території портів [4].

Сучасним способом збільшення пропускної та переробної спроможності морських портів в умовах територіальних обмежень, а також ефективним інструментом зниження нерівномірності внутрішніх вантажопотоків порту є створення тилового вантажного терміналу - «сухого порту». «Сухий порт» (англ. Dry port) - це сукупність складів тимчасового зберігання, допоміжних будівель, споруд, автомобільних і залізничних шляхів, майданчиків, розташованих за межами території морського порту, пов'язаних між собою і з портом єдиним технологічним процесом і інформаційною системою для здійснення вантажних операцій з товарами і їх тимчасового зберігання під митним контролем. Крім перевалки вантажів «сухий порт» також може виконувати функції зберігання, консолідації та комплектації вантажів, їх митне оформлення, технічне обслуговування автомобільних і залізничних транспортних засобів. Створення «Сухих портів» вирішує проблему розвитку транспортних потоків в припортових містах за допомогою будівництва

об'їзних доріг і естакад, не пов'язаних з транспортною інфраструктурою міст-портів.

Сучасний досвід будівництва «сухих портів» показує можливість збільшення переробної спроможності морських портів з мінімальними витратами на реконструкцію. На даний момент в Європі діє близько 250 «сухих портів», в США налічується близько 370 великих внутрішніх контейнерних терміналів. Для країн Євросоюзу, таких як Бельгія, Словенія, Швейцарія, а також для Сполучених Штатів Америки характерно використання «сухих портів» не в якості тилових терміналів морського порту, а як терміналів, орієнтованих на обслуговування внутрішніх районів країни, тому розташовуються вони, як правило, далеко від берегової лінії. У країнах Азії «сухі порти» використовуються, в основному, для збільшення переробної спроможності морських портів, а не для розвитку внутрішніх регіонів.

При вирішенні завдання вибору раціонального місця розміщення «сухого порту» і його параметрів, автори пропонують в якості критеріїв використовувати інвестиційні витрати на спорудження «сухого порту». Ряд європейських досліджень показали важливість врахування екологічного фактору. Зниження екологічного навантаження на регіон розміщення морського порту пов'язано з перенесенням робіт з перевалки вантажів в віддалений від житлових зон «сухий порт», а також зі зниженням вихлопів автотранспорту в результаті забезпечення більш рівномірного обслуговування автомобілів, зменшення заторів на підходах до морського порту і скорочення часу їх простою в очікуванні вантажних операцій в порту. В Україні на даний час система «сухих портів» знаходяться на стадії розвитку.

Створення і експлуатації «сухих портів», є перспективним та потенційно ефективним вирішенням завдання збільшення вантажообігу морських портів, що призведе до підвищення своєчасності вантажних перевезень, а також до подолання екологічних проблем регіону розміщення портів. Однак недостатній розвиток науково-методичної бази системного обґрунтування необхідність створення «сухого порту» в регіоні, вибору і розрахунку основних параметрів такого тилового терміналу на етапі його стратегічного планування може привести до виникнення зайвих капітальних і експлуатаційних витрат і, як наслідок, до збільшення собівартості вантажопереробки в системі «морський порт – «сухий порт» [5].

Таким чином, основні переваги «сухих портів»: можливість підвищення якості (своєчасності) вантажних перевезень в результаті введення «сухого порту» в ланцюжок поставок як елемента, що володіє додатковою місткістю і переробної здатністю і, як наслідок, розширення можливостей по регулюванню вантажопотоків, а також реалізації мультимодальних рішень, збільшення пропускної спроможності морських портів і під'їзних шляхів в результаті прискорення обробки вантажів в морському порту, зниження сумарних транспортно-складських витрат і собівартості вантажопереробки в морському терміналі, вирішення екологічних і соціальних проблем регіону розміщення морського порту в результаті часткового перенесення вантажно-розвантажувальних робіт в віддалені від житлових зон райони і створення додаткових робочих місць в регіоні.

Реалізація перерахованих переваг досягається, якщо момент введення в експлуатацію «сухого порту» збігається з моментом, коли пропускна здатність морського порту не дозволяє забезпечити пропуск без затримок транспортних і вантажних потоків збільшеної інтенсивності, а також за умови вибору раціонального місця розміщення «сухого порту» оптимальної місткості та технічної оснащеності.

Важлива функція сухих портів: полегшення доступу до моря для країн і регіонів, які не мають виходу до моря, шляхом консолідації вантажів і забезпечення економічно ефективних сухопутних транспортних зв'язків з морськими портами. Пропускна здатність і місткість морського порту, а також потужність і ефективність його систем обробки вантажів можуть мати вирішальний вплив на зростання внутрішньої торгівлі. У деяких морських портах (наприклад, в Читтагонзі) пропускна здатність перевантажена. В інших випадках (наприклад, Шахід Раджі) потенціал використовується недостатньо. Через брак потужностей в більшості випадків навантаження / розвантаження контейнерів переноситься за межі порту. Іноді призводить до перенесення завантаженості з порту на систему автомагістралей (наприклад, Бангладеш). На сьогодні в Азії існує величезна кількість сухих портів, які постійно збільшуються та розвиваються: в Південній та Південно - Західній Азії – 73 існуючих та 39 потенційних, в Північній та Центральній Азії – 28 існуючих та 23 потенційних, в Південно - Східній Азії – 26 існуючих та 15 потенційних, Східна та Північно - Східна Азія розвиває 1 потенційний сухий порт і має 21 діючих (рис. 2)

Існують дві проблеми, пов'язані з залізничним доступом до морським портам:

1. Відсутність достатньої довжини шляхів всередині портів. З усіма морськими портами є залізничне сполучення, але воно не може вмістити повнорозмірні поїзда на вантажно-розвантажувальних під'їзних шляхах всередині кордонів порту. Це спричиняє необхідність для операторів залізниці розчіплювати склади за межами порту перед розміщенням вагонів на вантажно-розвантажувальних під'їзних шляхах і переставляти склади за межами порту після повернення вагонів з вантажно-розвантажувальних під'їзних шляхів, що призводить до значного збільшення часу роботи і витрати, які не покриваються залізничними зборами.

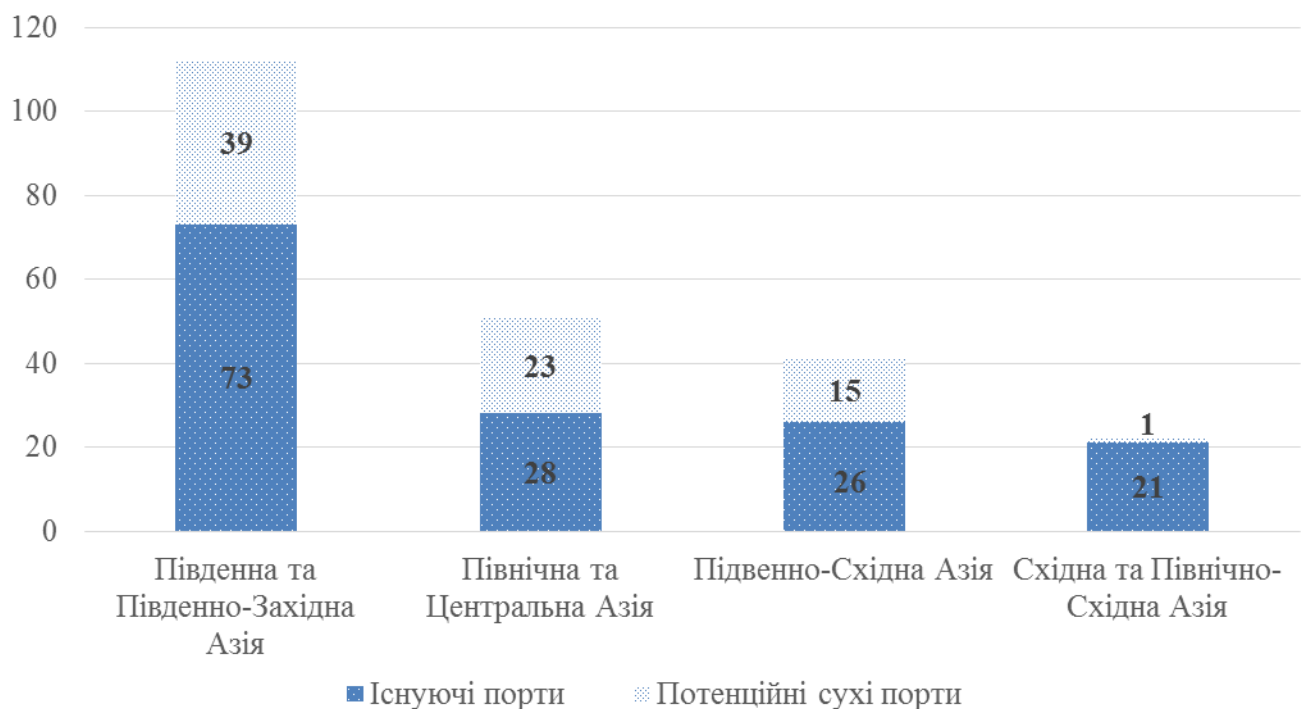


Рис. 2. Існуючі та потенційні сухі порти в Азіатському регіоні станом на 2020 р. [6]

2. Погане розташування залізничних шляхів всередині портів. Лише деякі з морських портів регіону розміщують залізничні під'їзні шляхи близько до штабелів контейнерів, прилеглим до причалів (в більшості випадків вони знаходяться на відстані від 500 м до 2 км [7]). Це призводить до багаторазової обробки контейнерів, що доставляються залізничним

транспортом і є значною конкурентною недоліком для залізничних перевезень. Необхідно поліпшувати доступ залізничного транспорту в морські порти для удосконалення транспортної-логістики доставки вантажів.

Висновки. Таким чином, стратегічний розвиток морських портів України в сучасних умовах потребує інноваційних методів та привабливих інвестиційних рішень, які допоможуть підвищити ефективність функціонування портів та транспортної галузі країни в цілому, мінімізують ризики пов'язані з вантажними та транспортними затримками, які на даний момент створюють невиробничі прості транспортно-логістичного комплексу, що приводить до несвоєчасної доставки товарів замовнику, чим порушують один з основних принципів логістики «just in time». Одним із варіантів подолання проблем з транспортної логістики під час перевезень морським транспортом є створення «сухих портів», які спроможні оптимізувати вантажопотоки, розвантажити території портів, без затримок організовувати суднові вантажні партії та прискорити час обробки суден в портах, що стане додатковою конкурентоспроможністю вітчизняних портів.

Бібліографічний список.

1. Учебное пособие по сухим портам [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.unescap.org/sites/default/files/%D0%A3%D1%87%D0%>
2. Правительство одобрило обновление стратегии развития морских портов до 2038 года [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://cfts.org.ua/news/2020/12/23/pravitelstvo_odobriло_obnovlennuyu_strategiyu_razvitiya_morskikh_portov_do_2038_goda_62562
3. Реформа украинских портов [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://nv.ua/biz/experts/porty-v-ukraine-kak-ih-budet-razvivat-pravitelstvo-strategiya-i-praktika-50054423.html>
4. Центр транспортних стратегій [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://cfts.org.ua/news/2019/08/20/miu_peredalo_v_kmu_proekt_obnovlennoy_strategii_razvitiya_morskikh_portov_do_2038_goda_54829
5. Стратегия развития морских портов Украины на период до 2038 года [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua/ru/investoram/perspektivnyj-plan-razvitiya-otrasli-do-2038-goda>

6. Польские порты в 2019 году обновили рекорд перевалки [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://cfts.org.ua/news/2020/01/21/polskie_porty_v_2019_godu_obnovili_rekord_perevalki_56966

7. Адміністрація одеського морського порту [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.port.odessa.ua/ru/partnery/sukhoj-port>

References

1. Uchebnoe posobie po suhim portam [Elektronnij resurs] – Rezhim dostupu: <https://www.unescap.org/sites/default/files/%D0%A3%D1%87%D0%>

2. Pravitel'stvo odobrilo obnovenie strategii razvitiya morskikh portov do 2038 goda [Elektronnij resurs] – Rezhim dostupu: https://cfts.org.ua/news/2020/12/23/pravitelstvo_odobrilo_obnovlennuyu_strategiyu_razvitiya_morskikh_portov_do_2038_goda_62562

3. Reforma ukrainskikh portov [Elektronnij resurs] – Rezhim dostupu: <https://nv.ua/biz/experts/porty-v-ukraine-kak-ih-budet-razvivat-pravitelstvo-strategiya-i-praktika-50054423.html>

4. Centr transportnih strategij [Elektronnij resurs] – Rezhim dostupu: https://cfts.org.ua/news/2019/08/20/miu_peredalo_v_kmu_proekt_obnovlennoy_strategii_razvitiya_morskikh_portov_do_2038_goda_54829

5. Strategiya razvitiya morskikh portov Ukrainy na period do 2038 goda [Elektronnij resurs] – Rezhim dostupu : <http://www.uspa.gov.ua/ru/investoram/perspektivnyj-plan-razvitiya-otrasli-do-2038-goda>

6. Pol'skie porty v 2019 godu obnovili rekord perevalki [Elektronnij resurs] – Rezhim dostupu : https://cfts.org.ua/news/2020/01/21/polskie_porty_v_2019_godu_obnovili_rekord_perevalki_56966

7. Administraciya odes'kogo mors'kogo portu [Elektronnij resurs] – Rezhim dostupu : <http://www.port.odessa.ua/ru/partnery/sukhoj-port>

Ю.В. Загородняя. Перспективы стратегического развития морских портов Украины. В статье рассмотрены вопросы необходимости стратегического развития морских портов Украины в современных условиях. Проанализированы перспективные возможности увеличения грузопотоков. Исследованы пути повышения конкурентоспособности морских портов Украины путем создания и эксплуатации «сухих портов» и проанализированы их потенциальную эффективность в системе морских перевозок.

Ключевые слова: морской транспорт, стратегічний розвиток, сухий порт, конкурентоспроможність, підвищення ефективності.

Y.V. Zagorodnia. Prospects for the strategic development of seaports in Ukraine. The article considers the need for strategic development of seaports of Ukraine in modern conditions. Prospective opportunities to increase cargo flows are analyzed. The ways of increasing the competitiveness of Ukrainian seaports by creating and operating "dry ports" are studied and their potential efficiency in the system of sea transportation is analyzed. It was concluded that it is necessary to balance the development of the port industry aimed at meeting the needs of the country's foreign trade in high-quality maritime transport, improving port services and ensuring optimal and rational cargo logistics. It is determined that the updated Strategy of perspective development of ports of Ukraine will promote development of stevedoring companies; development of the Port Landlord management model; optimizing the activities of non-profit seaport administrations by incorporating them; introduction of the information system "Sea Window" for further integration with the European system SafeSeaNet; increasing the volume of cargo processing by creating new smart infrastructures that will reduce the negative impact of production on the environment; modernization of old transshipment complexes, which will increase the efficiency of seaport quality indicators and increase the global competitiveness index. The world experience of using "dry ports" is analyzed and the efficiency and necessity of their creation for improvement of socio-economic and ecological situation, optimization of transport logistics, reduction of costs for maintenance of transport infrastructure of ports and increase of their potential is proved.

Key words: sea transport, strategic development, dry port, competitiveness, efficiency improvement.

Стаття надійшла до редакції: 01.12.2020 р.