

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)

Ефективна  
ЕКОНОМІКА

Дніпропетровський державний  
аграрно-економічний університет



№ 3, 2013 [Назад](#) [Головна](#)

УДК 656.615

Н. С. Завізна,

д. е. н., доцент, Національний авіаційний університет, м. Київ

## МОРСЬКІ ПОРТИ В КОНТЕКСТІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА: СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

*Стаття присвячено розгляду особливостей і специфіки управління морськими портами в контексті державно-приватного партнерства. Розкрито економічний стан морських портів в Україні, динаміка об'ємів міжнародних морських перевезень, допоміжні транспортні послуги морських, річкових портів та причалів з обробки вантажів. Обґрунтовані напрями перспективного розвитку морської транспортної системи України.*

*The article is devoted to the consideration of the specific characteristics and management of seaports in the context of public-private partnerships. The economic status of seaports in Ukraine, the dynamics of the volume of international shipping, auxiliary transport services of sea and river ports and wharfs on handling. Grounded perspective towards the development of maritime transport system of Ukraine.*

**Ключові слова:** державно-приватне партнерство, морські порти, регіональне управління, регіональний розвиток, регіони.

**Keywords:** public-private partnership, seaports, regional management, regional development regions.

**Постановка проблеми.** Україна відрізняється високою нерівномірністю економічного розвитку в територіальному розрізі. Ця нерівномірність визначається, насамперед, забезпеченістю природними ресурсами, інфраструктурою, природно-кліматичними умовами та іншими факторами об'єктивного характеру. У той же час, про ступінь розвитку регіону не можна судити тільки по його географічному положенню чи наявності й величині запасів мінерально-сировинних ресурсів. Поряд з об'єктивними факторами, істотний вплив на розвиток економіки регіону складає регіональна економічна політика й умови ведення бізнесу. В цьому розумінні морські порти відіграють величезну економічну роль. Порти мають ключове значення в забезпеченні транспортної незалежності, зовнішньої торгівлі, перевезень вантажів, розвитку й використання транзитного потенціалу регіонів України.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Наукові дослідження теоретичних і практичних аспектів функціонування і розвитку морських портів, морського транспорту та інфраструктури міжнародних морських перевезень розглядаються в роботах вітчизняних і закордонних учених, таких як Александров-Дольник М., Андреев-Голубев Н., Блудова Т., Брухис Г., Аксютин Л., Винников В., Гуревич Г., Буркинський Б., Котлубай М., Кендалл Л., Махуренко Г., Сич С., Постан М., Цветова Ю., Чекаловця В., Abell D., Branch A. та багатьох інших.

**Метою** є дослідження питання морських портів в контексті державно-приватного партнерства та перспективи розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** У світі налічується понад 2000 морських портів. До найбільших відносяться порти з вантажообігом понад 10 млн т. Біля 20 портів мають вантажообіг понад 60 млн т: Роттердам, Сінгапур, Кобе, Новий Орлеан, Нью-Йорк, Тіба, Нагоя, Йокогама, Шанхай, Марсель, Осака, Кавасаки, Гавр, Антверпен, Токіо та інші.

Серед нормативних актів України у сфері морських перевезень безперечно важливе значення має Кодекс торговельного мореплавства України 1995 р [1]. Велику роль у питаннях правового регулювання морських перевезень відіграє Міжнародна морська організація (International Maritime Organization, IMO) — «міжнародна міжурядова спеціалізована установа ООН, що функціонує з 1959 р., займається морським судноплаством і безпекою на морі» [4]. У роботі IMO, в підготовці конвенцій приймають участь міжнародні організації, що тісно співпрацюють з IMO. Це міжурядові організації - Міжнародна Організація Праці (МОП), Продовольча і сільськогосподарча Організація (ФАО), Міжнародне Агентство по атомній енергії (МАГАТЕ), Конференція ООН з охорони навколишнього середовища (ЮНЕП), Всесвітня Організація Охорони здоров'я (ВОЗ). Для надання допомоги в розробці важливих проблем притягуються в якості консультативних неурядові організації: Міжнародна Палата Судноплавства (ICS), Міжнародна Федерація судновласників (ISA), Міжнародна організація по стандартизації (ISO), Міжнародна Торговельна Палата (ITC), Балтійська і Міжнародна Морська Рада (BIMCO), Міжнародна Асоціація Класифікаційних товариств (IACS), Міжнародна Федерація Асоціацій Капітанів (IFCMA), INTERTANCO, INTERCARGO та інші організації.

У структурі морського транспорту виділяють такі види судів як танкери, балкари, контейнеровози, сухогрузи, пасажирські та інші. На рисунку 1.1 представлені дані про долю кожного з видів в світовому торговельному флоті.

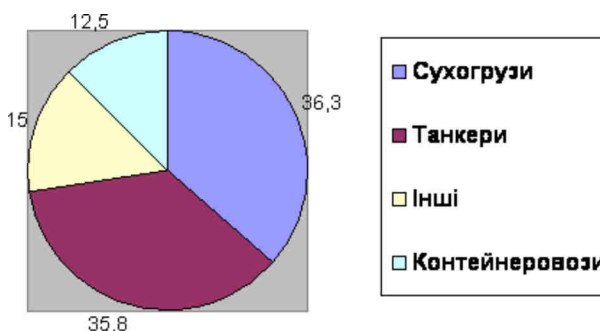
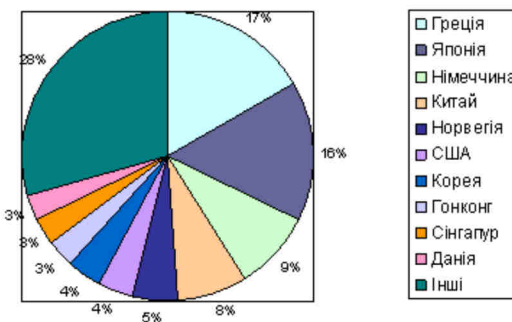


Рис. 1. Доля секторів у світовому флоті судів на осінь 2009 року

На рисунок 1.2 відображається список країн з найбільшою долею у володінні світовим флотом.

**Найбільші країни-судновласники на лютий 2009 р.,% володіння світовим флотом**

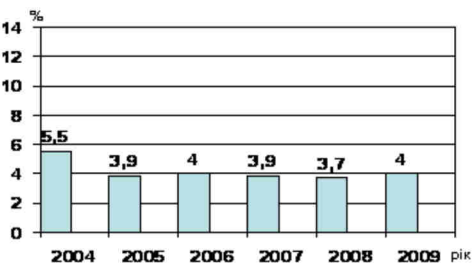


**Рис. 2. Найбільші країни-судновласники на лютий 2009 року**

«Загальний обсяг морських перевезень сировинних вантажів (сухих і наливних) у світі тільки в 2010 році збільшиться на 4,9% у порівнянні з 2009 роком і складе 5,2 млрд тонн», говоритьсь в повідомленні Clarkson Research Services [2].

Тенденції росту об'ємів міжнародних морських перевезень представлені на рисунку 3.

**Динаміка об'ємів міжнародних морських перевезень, %**



**Рис. 3. Динаміка об'ємів міжнародних морських перевезень**

Українські показники по морським портам за 2011 рік виглядають так: було перероблено 113,7 млн т вантажів – це на 5,6 % перевищує аналогічний показник 2010 року. Загальний обсяг переробки транзитних вантажів зріс на 20,4 % – з 33,1 млн т у 2010 році до 39,9 млн т у 2011 році. Порівняно з 2010 роком спостерігається зростання і обсяг переробки імпорتنних вантажів – на 4,7 %. Треба відмітити серед лідерів за зростанням обсягів переробки вантажів за результатами минулого року (січень-грудень 2011 р. порівняно з аналогічним періодом 2010 р.) порти:

Ялтинський – зростання на 61,3 %;

Євпаторійський – зростання на 47,5 %;

Керченський – зростання на 29,1 %;

Серед лідерів за зростанням рівня переробки транзитних вантажів (січень-грудень 2011 р. порівняно з аналогічним періодом 2010 р.) - порти:

Керченський – зростання на 191,8 %;

«Южний» – зростання на 35,4 %;

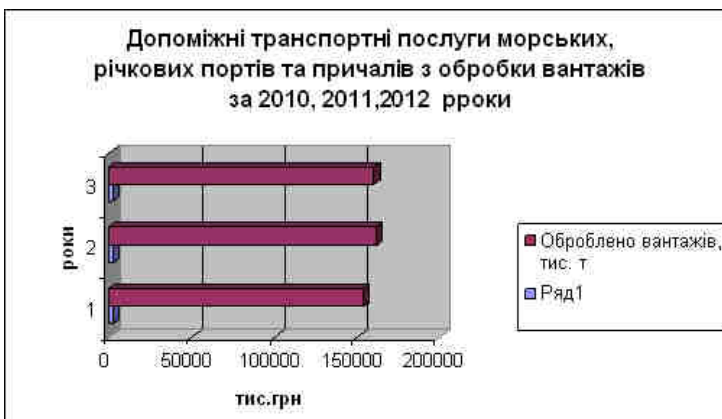
Євпаторійський – зростання на 33,6 % [2].

У 2011 році Україна посіла перше місце серед країн Чорноморського регіону, переробивши на своїх контейнерних терміналах 772307 TEU. Найбільший рівень зростання за підсумками I кварталу 2012 р. спостерігався в Іллічівському морському порту - 294, % (до 9877 TEU), Маріупольському морському торговельному порту на 12,4 % (до 2156 TEU)).

Питання стосовно портових тарифів є найбільш вагомим, наприклад у Румунії та Росії у 2 - 3 рази нижчі ніж в українських портах.

Капітальні інвестиції в рамках державно-приватного партнерства на 25 років в 3 морських торговельних порти Одеської області - Одеський, Іллічівський та Південний - можуть становити 70 мільярдів гривень. Зокрема в Одеському морському порту планується реалізація таких інвестиційних проектів, як будівництво зерноперевантажувального комплексу спільно з компанією "Бруклін-Київ", реалізація проектів компаній "ГПК- Україна", "Олімпекс Купе" та інших партнерів порту [3].

**Допоміжні транспортні послуги морських, річкових портів та причалів з обробки вантажів за 2010, 2011, 2012 роки**



**Рис. 4. Допоміжні транспортні послуги морських, річкових портів та причалів з обробки вантажів за 2010, 2011 та 2012 роки**

У 2010 році – 154348 тис.т., у 2011 році ця цифра становила 161647 тис.т., а у 2012 році – 160641,1, тобто ми маємо тенденцію зростання, що має позитивні економічні наслідки для країни.

Морські порти України можуть забезпечити щорічну перевалку 210 млн т вантажів, а їхні загальні потужності по переробці здатні пропускати не менш ніж 250 млн т вантажів на рік. За даними Держстату, у 2012 році всі морські порти й термінали України обробили біля 154 млн т вантажів.

**Висновки.** Подальший напрямок реформування регіонального управління морськими портами полягає у винайдені оптимальних пропорцій загальнодержавного, регіонального та місцевого рівнів управління задля покращення стану та перспектив розвитку морських портів та інфраструктури в морських регіонах України. В цілому розвиток національної морської транспортної системи України, потребує більш ефективного державного та законодавчого регулювання діяльності морських портів за такими напрямками: створення умов для розвитку транспортних послуг; забезпечення технологічної, економічної та екологічної безпеки; сприяння іноземним інвестиціям задля активізація міжнародної діяльності морських транспортних підприємств. Процес реформування морського транспортного комплексу України передбачає посилення реформ з боку держави. Надзвичайно економічно важливим для морських портів України є створення власної інформаційної бази.

#### Література.

1. Закон України від 20 жовтня 2005 р. "Про транзит вантажів" // Урядовий кур'єр. – 2005. – 13 лютого
2. <http://www.ukrstat.gov.ua> Офіційний сайт Державної служби статистики України
3. <http://www.pic.com.ua/morski-porty-chekayut-na-milyardni-investytsiji.html>
4. <http://www.imo.org> Офіційний сайт міжнародної морської організації

*Стаття надійшла до редакції 12.03.2013 р.*



ТОВ "ДКС Центр"