

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

CURRENT STATE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT MARINE TRANSPORT OF UKRAINE

У статті досліджено стан та перспективи розвитку морського транспорту України, підкреслено, що використання тільки морського транспортного потенціалу країни відкриває можливості для зростання національного продукту майже у чотири рази, обґрунтовано, що зазначений концепт чітко відображає комплекс завдань щодо захисту територіальної цілісності держави. Доведено необхідність продовження політики Уряду щодо залучення окрім внутрішніх джерел фінансування розвитку портової галузі інвестицій у рамках реалізації проектів державно-приватного партнерства, у тому числі на основі механізму концесії.

Ключові слова: морський транспорт, національна економіка, глобалізація, світова політика.

В статье исследовано состояние и перспективы развития морского транспорта Украины, подчеркнуто, что использование только морского транспортного потенциала страны открывает возможности для роста национального продукта почти в четыре раза, обосновано, что указанный концепт четко отражает комплекс задач по защите территориальной целостности

государства. Доказана необходимость продолжения политики Правительства по привлечению кроме внутренних источников финансирования развития портовой отрасли инвестиций в рамках реализации проектов государственно-частного партнерства, в том числе на основе механизма концессии.

Ключевые слова: морской транспорт, национальная экономика, глобализация, мировая политика.

The article explores the state and prospects of the development of Ukrainian maritime transport, emphasizing that the use of only the country's maritime transport potential opens opportunities for almost four times the growth of the national product, it is substantiated that this concept clearly reflects a complex of tasks for the protection of the territorial integrity of the state. The necessity to continue the policy of the Government to attract, in addition to domestic sources of financing for the development of the port industry investment, in the framework of realization of public-private partnership projects, including on the basis of the concession mechanism, was proved.

Key words: maritime transport, national economy, globalization, world politics.

УДК 656.61

Сафонов Ю.М.

д.е.н., професор, заступник директора ДНУ «Інститут модернізації змісту освіти» Міністерства освіти і науки України

Постановка проблеми Аналіз динаміки основних показників розвитку транспорту – вантажообігу та пасажирообігу дозволяє комплексно оцінити стан галузі та екстраполювати її подальші перспективи. Систематизація та синтезування графіків (рис. 1) спонукає до висновків щодо достатньо стабільної, відповідної до економічних реалій

зміни обсягів транспортної роботи. Зокрема за наслідками стрімкого падіння, яке сталося внаслідок світової фінансової кризи 2008 року, на зміну зниженню обсягів є певні періодичні зростання, щоправда при загальному спадаючому тренді. Деяке прискорення зниження (особливо відчутне – щодо пасажирських перевезень) спостерігалось

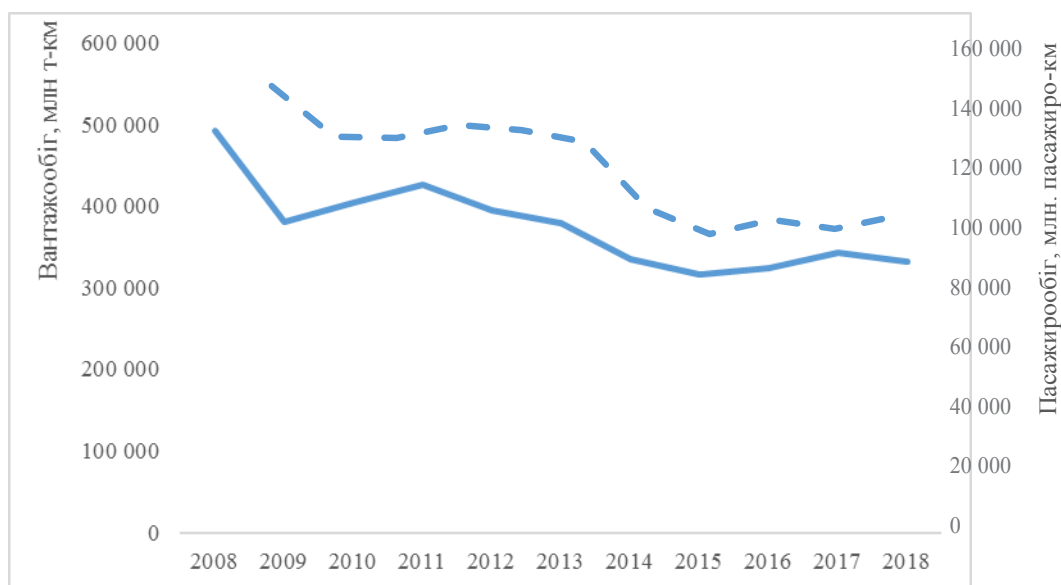


Рис. 1. Обсяги вантажообігу (суцільний тренд) та пасажирообігу у (пунктир) в країні за роками (2018 р. – попередні дані) [1]

2014 року, що можна пов'язати з військовою агресією проти України; однак вже 2016 рік охарактеризувався незначною, проте якісно іншою тенденцією

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Дослідженням зазначених проблем займалися О. Бойко, В. Кислий, Є. Сич та інші. Проте трансформаційні процеси потребують подальшої уваги до особливостей розвитку морського транспорту.

Постановка завдання. Дослідження сучасного стану та обґрунтування перспектив розвитку морського транспорту України.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Водна підгалузь транспорту як базова в історичному аспекті [12] становить значний інтерес щодо кількісних результатів своєї діяльності. Структурний аналіз транспортної роботи щодо водної складової виявляє більш суттєві зміни, котрі відбулися в підгалузі за аналогічний період (рис. 1, рис. 2). Так, відсоток перевезень річками та морем скоротився декількаразово як щодо умовного, так і щодо натурального виразу – і у вантажному, і в пасажирському русі. Ці драматичні зміни потребують особливої уваги та детального опрацювання з метою виявлення їхньої природи.

Принциповою відмінністю двох парних залежностей, зображених на рисунках і та 2, є нахил кри-

вих впродовж трирічного періоду 2013-2015 рр.: зростанню вантажних перевезень протистоїть різке скорочення пасажирських.

Окрім того, характерним є більш стрімка динаміка обороту для транспортування вантажів відносно величини тоннажу – з одного боку, в порівнянні з цим же співвідношенням щодо пасажирообігу та кількості перевезених пасажирів – з іншого.

Якщо у першому випадку тенденцію різкого падіння слід пов'язувати з російською агресією та анексією українських територій, що спричинили суттєве скорочення національного водно-транспортного потенціалу щодо портової інфраструктури (див. табл. 1), зростання також викликане вимушеною переорієнтацією засобів постачання енергетичних ресурсів з прямих сухопутних – від національних родовищ до водних – на заміну окупованим, то другий є свідченням характерної особливості водної підгалузі, яка відрізняє її з-поміж інших: великий тоннаж, як правило, пов'язується з великими відстанями його перевезень (і навпаки – щодо малого тоннажу), у той час як для перевезень людей екстенсивна складова обсягів є мало залежною від дальності [12].

Виокремлення морської складової водної підгалузі демонструє (рис. 4) майже повне зникнення

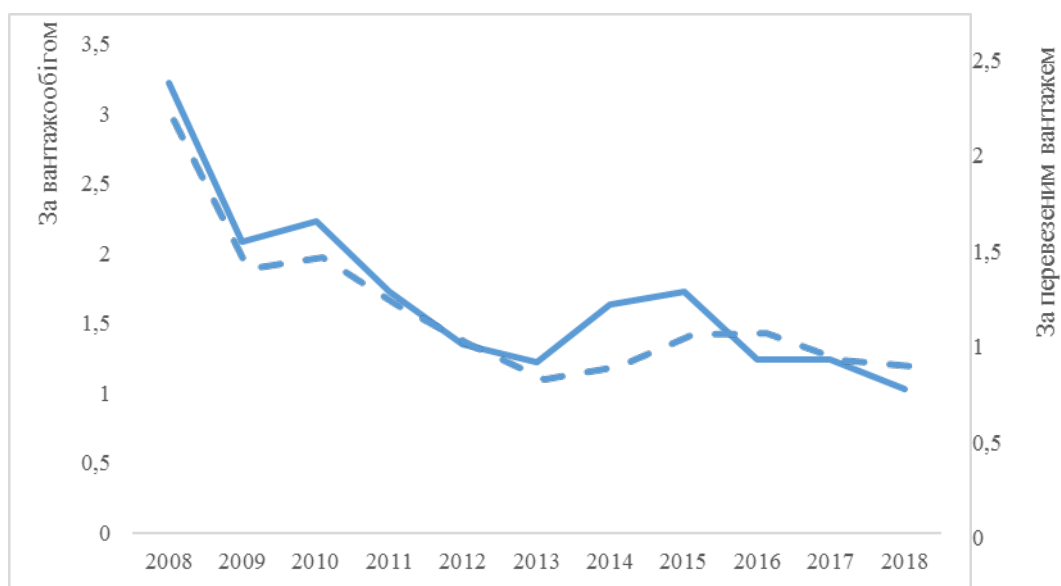


Рис. 2. Частка водного транспорту у загальному вантажообігу (суцільний тренд) та у перевезеному вантажі (пунктир) країни за роками (2018 р. – попередні дані), % [1]

Таблиця 1

Інфраструктурний потенціал водного транспорту України [3]

Підприємства	Кількість на територіях, одиниць		Частка захоплених, %
	підконтрольних Урядові України	окупованих	
Проектно-конструкторські	8	2	20
Суднобудівні та судноремонтні	21	7	25
Порти	13	5	28

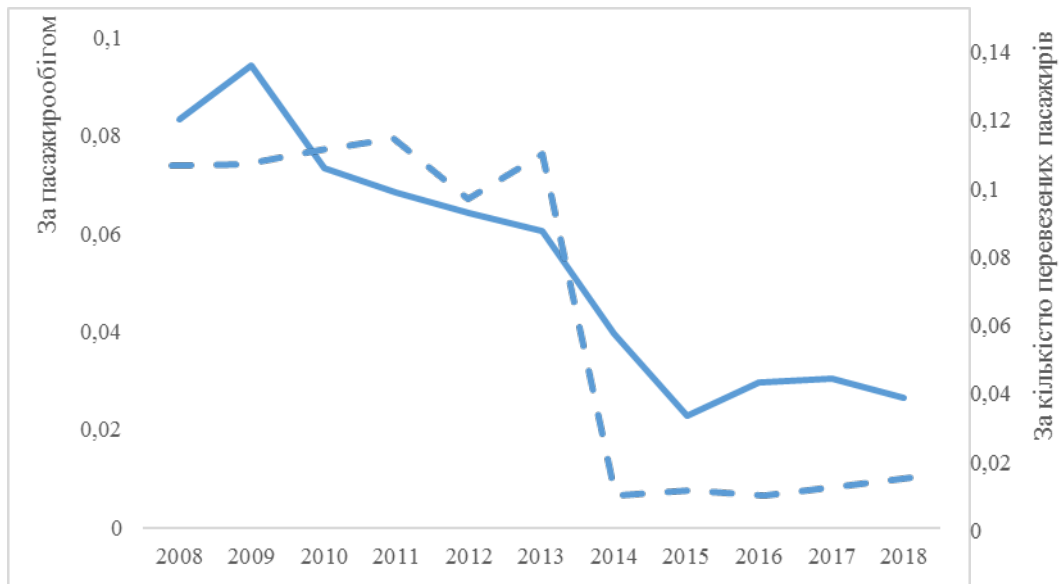


Рис. 3. Частка водного транспорту у загальному пасажирообігу (суцільний тренд) та у кількості перевезених пасажирів (пунктир) країни за роками (2018 р. – попередні дані), % [1]

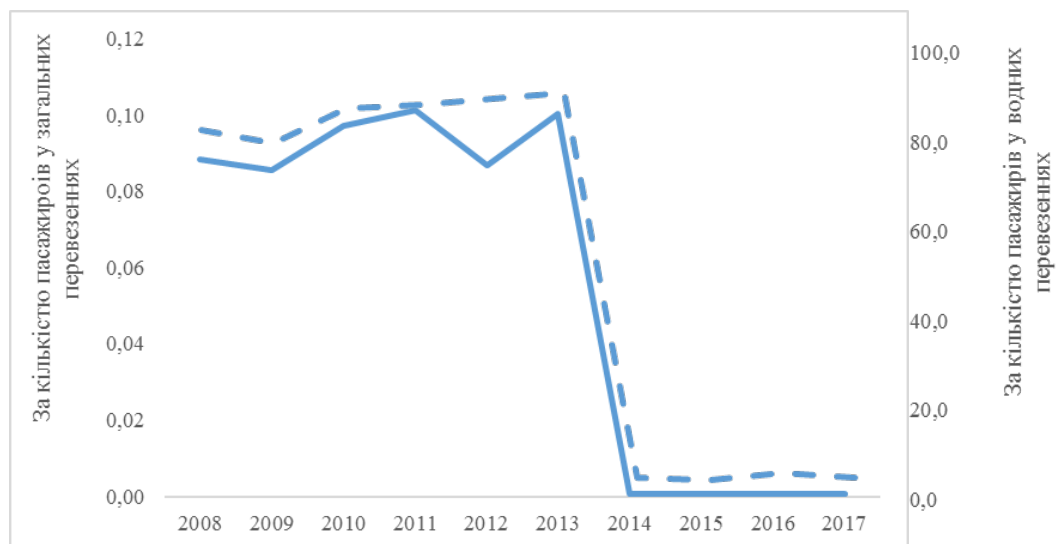


Рис. 4. Частка морського транспорту у загальному перевезенні пасажирів (суцільний тренд) та у перевезенні пасажирів водним транспортом (пунктир) країни за роками, % [1]

внеску національного морського транспорту як у загальній величині галузевого продукту в частині перевезень пасажирів, так і щодо водного транспорту зокрема не лише в абсолютному, а й у натуральному виразі (рис. 5).

Адже саме морські порти анексованої території Автономної Республіки Крим до 2014 року були центрами зародження основного пасажиропотоку. Так, під окупацію сусідньої держави потрапили такі ключові складові водної інфраструктури країни, як Євпаторійський, Керченський, Севастопольський, Феодосійський та Ялтинський морські торговельні порти – майже третина із загальної

кількості наявних. Курортна спеціалізація даного пасажиропотоку виявилася «фатальною» для підгалузі із втратою державою контрольованих територій. Портів, призначених для забезпечення пасажирського руху із загальної кількості в Україні залишилося взагалі – лише 5 (табл. 2).

Стосовно перевезень вантажів статистично ситуація не виглядає так драматичною, проте детальний структурний аналіз виявляє також суттєві втрати національної економіки, які відбулися у розглядуваний період і котрі, закривши значну частину перспектив на майбутнє, також приховують у собі ряд загроз для подальшого розвитку.

Конфігурація графіку обсягів перероблення вантажів в українських портах принципово відрізняється з динамікою зміни аналогічного показника для портів ЄС (рис. 6).

Порівняння саме зі станом розвитку країн Європи є важливим на сьогодні, адже вектор

європейського курсу України, пріоритет набуття повноправного членства України в Європейському Союзі у національній політиці стали відповіддю на російську агресію, а підгалузь морського транспорту стала однією з її головних жертв поряд з вугледобувною (втрачено 115 зі 150 шахт) та обо-

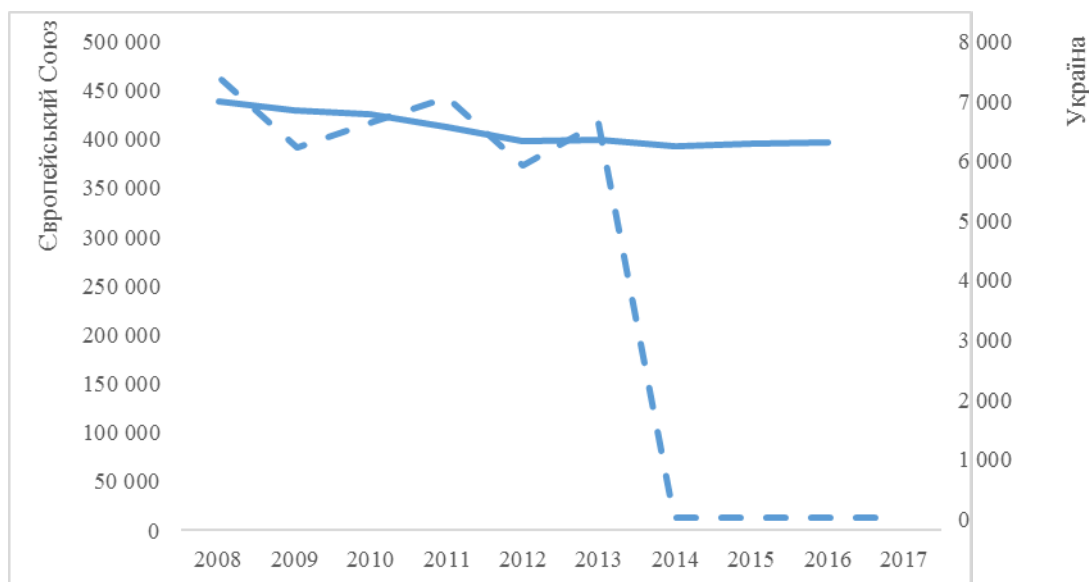


Рис. 5. Обсяги перевезень пасажирів морським транспортом загального користування Європейського Союзу (посадка-висадка у всіх портах – суцільний тренд) та України (пунктир) за роками (2017 р. – наявні дані лише України), тис. пасажирів [1; 2]

Таблиця 2

Основні показники контрольованих Україною портів [13]

Назва	Кількість терміналів	Річна пропускна спроможність з оброблення вантажів за видами				Площа складів, тис. кв. м		Граничні технічні характеристики для суден		
		тис. т		ТЕU*	пасажирів, тис.	критих	відкритих	осадка	довжина	ширина
		наливних	сухих							
Білгород-Дністровський	4	–	1 710	–	–	24,29	279,73	5,5	140	20
Бердянський	6	600	5 600	–	–	22,69	105,21	7,9	205	32,2
Ізмаїльський	3	70	9 220	44,5	152,5	36,95	233,1	7	150	30
Чорноморський	12	6 600	47 245	1 150	25	331,6	560,7	14	305	50
Маріупольський	1	–	18 310	50	–	11,84	228,8	8	240	30
Миколаївський	18	4 900	24 676	20	–	191,61	324,88	10,3	215	32,5
Одеський	17	26 580	19 200	930	4 000	67,86	608,37	14	305	48,2
Ольвія	1	–	5 000	–	–	41,14	277,2	10,5	250	32,5
Ренійський	11	2 000	6 000	4	5	432,15	169,9	7	150	22
Скадовський	2	–	1 320	–	–	0,94	38,86	4,0	130	14
Усть-Дунайський**	3	240	4 760	–	10	0,96	2,5	4,5	123	6,5
								11,73	215,38	31,86
Херсонський	8	550	7 385,5	12,8	–	27,68	81,94	7,6	230	30,2
Южний	15	11 300	41 900	750	–	562,42	516	18,5	328,6	54,1

Примітки: * – двадцятифутова еквівалентна одиниця (англ. twenty-foot equivalent unit)

** – щодо характеристик суден: перший рядок – портовий пункт «Кілія», другий – для ліхтеровозів

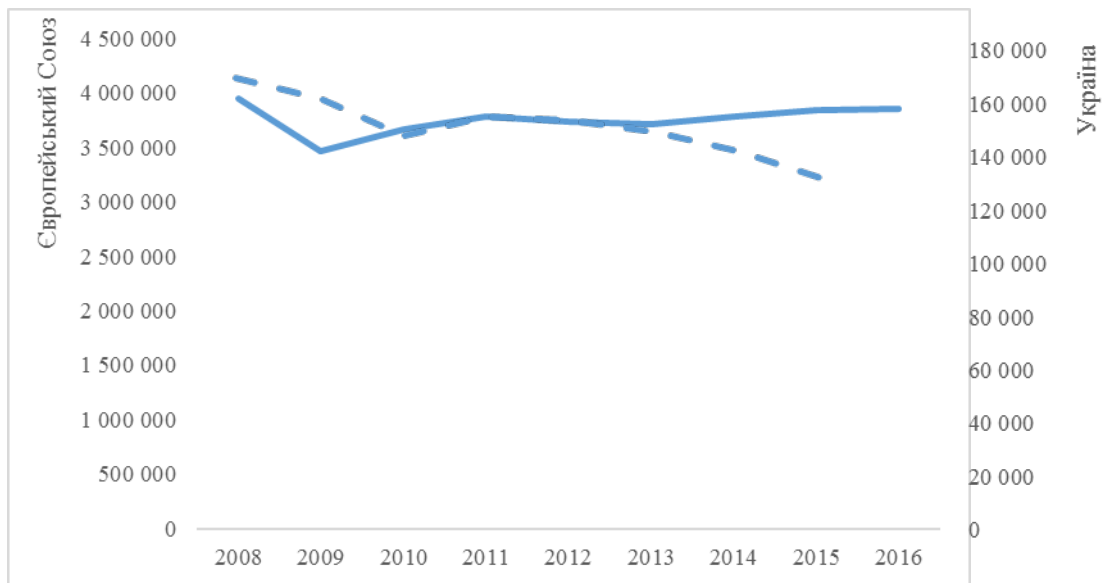


Рис. 6. Обсяги перероблення вантажів у портах Європейського Союзу (суцільний тренд) та України (пунктир) за роками (2016 р. – наявні дані лише щодо ЄС), тис. т [1; 2]

ронною промисловостями (за оцінками Мінекономрозвитку, втрата Україною 7,2 % території, вимушене війною переміщення 1,7 млн. громадян у цілому мали наслідки прогресуючого скорочення валового внутрішнього продукту 2014 р. на 7 %, 2015 р. – майже на 10 % [7]).

Таким чином, відсутність «досвіду» євроінтеграції може виступати лише орієнтиром для подальшого розвитку галузі країни, адже пікове падіння перероблення вантажів у портах, вочевидь викликане наслідками світової фінансової кризи 2008 р., в Україні було зупинене лише на рік пізніше, аніж в ЄС. Так само плавна позитивна динаміка подальших років жодним чином не корелює зі сталим скороченням для національних портів після 2011 р.

Аналіз вантажних перевезень вважаємо за доцільне деталізувати стосовно контейнерної та наливної складових.

У першому випадку наша увага зумовлена одним з елементів агресії проти нашої держави: побудовою обхідних магістральних маршрутів трубопровідного транспорту – основного постачальника газового енергетичного ресурсу. Йдеться про «декілька ниткові» газопроводи, з'єднуючі Російську Федерацію з європейськими споживачами, «Північний потік» та «Турецький потік». Вочевидь, їхній вихід на повну потужність надає агресорові можливість збути відповідного товару в обхід України, без за діяння національних транзитних потужностей та обмеження його надходження внутрішнім споживачам. Адекватною відповіддю (з певною мірою випередження) мало б стати використання технології перевезення скрапленого природного газу.

Так само допоки відсутнє обмеження, але наявна загроза в частині постачання рідких вуглеводнів не лише з РФ, а й з переробних підпри-

ємств другого учасника Союзної держави – Республіки Білорусь стратегічно посилює важливість даного роду вантажів для нашої країни.

Наявність технологічної можливості взаємозаміни при використанні як пального рідких вуглеводнів газоподібними і навпаки об'єднує обидві зазначені проблеми до одного комплексу.

Розвиток контейнерної складової слід розглядати як перспективний напрямок оптимізації всього вантажно-перевізнього процесу не тільки за допомогою морського флоту, а й у поєднанні з іншими видами транспорту, засіб уніфікації та повноцінної інтеграції національної транспортної системи до мереж міжнародного рівня. Частка відповідних перевезень формату «від дверей – до дверей» у іноземному оточенні України невпинно збільшується (рис. 7), що змушує постійно турбуватися про посилення готовності внутрішньої транспортної системи обслуговувати зростаючий контейнерний вантажопотік.

Якщо за останні 3 роки щодо транспортування наливних вантажів вдалося змінити негативну тенденцію на позитивну, то скорочення контейнерних перевезень набуло просто катастрофічного характеру, знизивши показник до рівня менше 1 % (рис. 8). Загрозливість ситуації посилюється, зумовлена практичною відсутністю наливних терміналів та контейнерних причалів практично у третині з наявних портів (див. табл. 2).

Така ситуація докорінно суперечить тій же картині щодо ЄС (рис. 9) і з урахуванням європейських прагнень країни потребує негайного втручання на державному рівні.

Підкреслюємо що відповідно до оприлюдненої Адміністрацією морських портів України, Міністерством інфраструктури України інформації

[6-10] за період початку поточного року вдалося спостерегти певні ознаки позитивної динаміки підгалузі зокрема щодо контейнерних перевезень. Так, саме у порівнянні із січнем 2018 р. було продемонстровано найбільшу в розрізі вантажів динаміку збільшення перевалки – + 34 % (майже 20 тис. TEU в натуральному виразі). Хоча, враховуючи «мізерність» частки уніфікованих транспортних одиниць у вантажопотоці, що проходить через порти країни, переважне домінування тарно-штучних (62 %) та сипучих (36 %) вантажів [1], такі дані не надто втішні.

Щодо цього часового періоду [5] про загальне зростання обсягів оброблення вантажів – на 3,4 %, перевалки зерна та руди – понад 21 % (на 665 тис. т та 406 тис. т відповідно). Джерелом цього є збільшення експорту (на 12 %, бл. 1 млн т) при тому, що імпорт та транзит скоротилися непропорційно – 23,3 %, бл. 500 тис. т та 12,5 %, понад 100 тис. т відповідно. Тобто скорочення кількості оброблених суден (856 одиниць проти 913 за січень відповідних років) призвело до фактичних втрат країни щодо недоотримання товарів іноземного походження.

Вочевидь, як і у випадку із загальним скороченням обороту, починаючи з 2014 р., першопричиною таких невтішних тенденцій є продовження РФ політики наступу на Україну в частині обмеження її ролі у світовій економіці як морської держави, скорочення транзитного потенціалу. Йдеться найперше про заходи, пов'язані зі спорудженням та введенням в експлуатацію мосту, дорожнього сполучення між Керченським та Таманським півостровами. Якщо анексію Кримського півострова було здійснено на базі юридично закріпленого в національній Конституції перебування на території України військово-морської бази у м. Севастополь, то обмежувальні дії стосовно Маріупольського та Бердянського портів – суперечливого до Міжнародного морського права Договору між Україною та

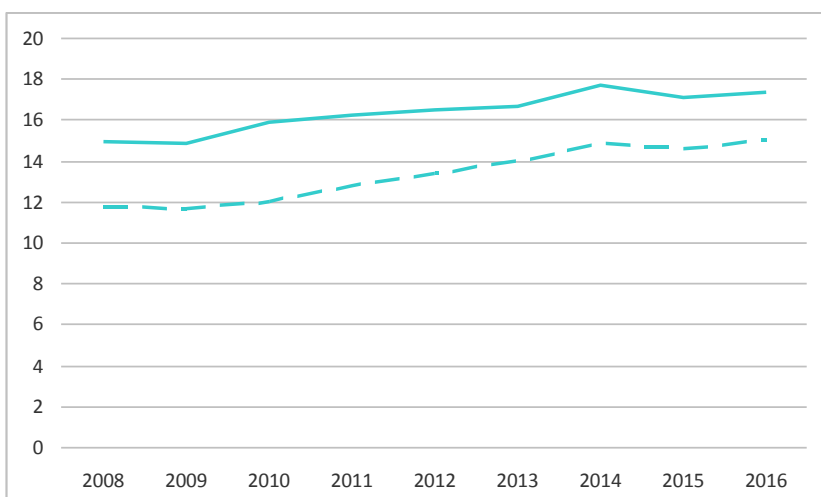


Рис. 7. Частка мультимодальних перевезень морським транспортом Європейського Союзу у вантажообігу (тонно-кілометри чистої ваги – суцільний тренд) та у чистій вазі вантажів (пунктир) за роками, % [2]

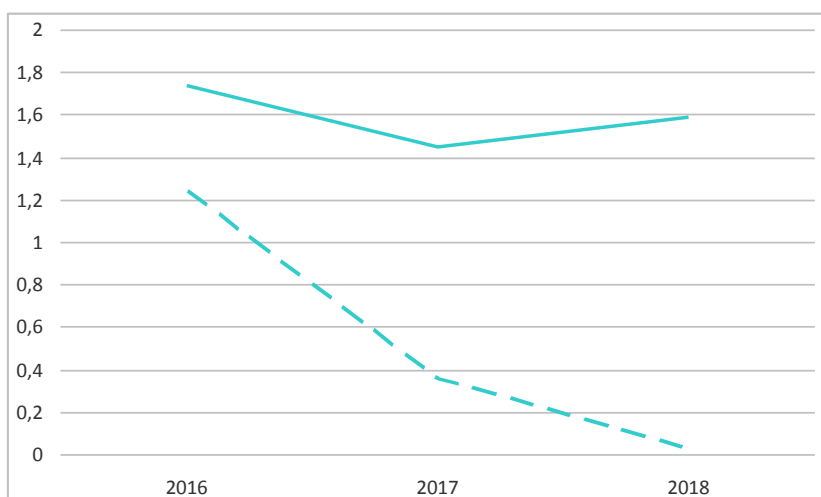


Рис. 8. Частка наливних вантажів (суцільний тренд) та контейнерів (пунктир) у загальному обсязі перевезених морським транспортом країни вантажів за роками, % [1]

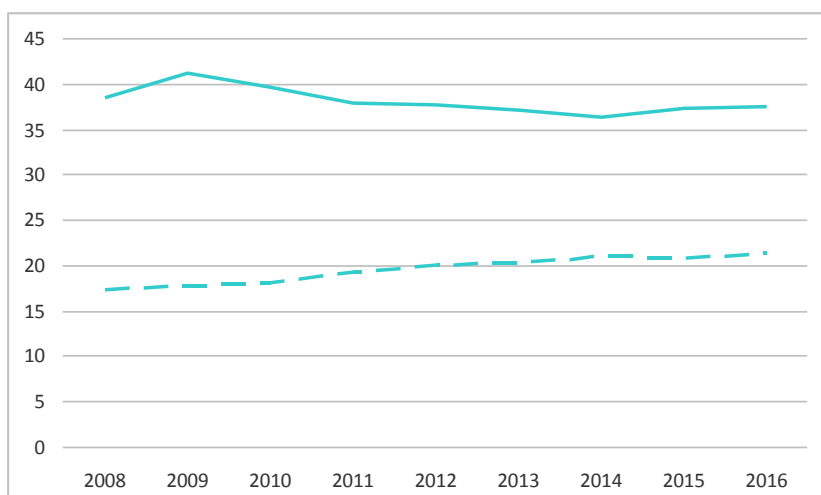


Рис. 9. Частка наливних вантажів (суцільний тренд) та великих контейнерів (пунктир) у загальному обсязі перероблених головними портами Європейського Союзу вантажів за роками, % [2]

Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки (ратифіковано 20.04.2004 р.), вчиненого внаслідок військової агресії щодо острова Тузла 2003 р. Анексія кримських територій дала можливості країні-окупанту щодо спорудження конструкцій транспортного сполучення, за допомогою яких було розпочато силове адміністративне обмеження заходу-виходу суден в українські азовські порти – перекриття руху протокою без попереджень і точних дат, технологічні обмеження висоти суден до 33 м (як наслідок – зниження кількості оброблюваних в портах України кораблів на 30-50 %, зменшення їхнього загального тоннажу майже вдвічі [11]), запровадження невмотивованого догляду суден представниками силових структур РФ на якірних стоянках Керченського порту (тривалістю до декількох діб при оцінці для європейських судновласників добового простоювання у сумі від 10 до 50 дол. США) [6].

Так, за повідомленнями Мінінфраструктури [4] збитки України від будівництва Керченського мосту можуть бути в цілому оцінені у 500 млн. грн. на рік. Зафіксовані фінансові втрати за 2018 р. державного стивідора ДП «Бердянський морський порт» (переважно внаслідок майже повної втрати перевалки металопродукції та глини – 840 тис. т) – 4,6 млн дол. США (бл. 73 млн. грн.) [9]. Це скорочення спонукало до загального ряду проблем соціально-економічного характеру як для виробничо-транспортної системи країни в цілому, так і на локальному рівні як щодо основного містоутворюючого підприємства.

Слід зазначити, що зазначені втрати для України не є лише фіксованими на даний момент, а мають перспективний характер продовження тривалої галузевої кризи. Концепція загостреної ситуації із РФ робить два азовські порти України не лише об'єктами блокади, а й безпосереднього захоплення в рамках плану з військового «створення сухопутного коридору» з РФ до анексованого Криму. Сім портів перебувають під загрозою через потенційне «єднання з метрополією» самопроголошеної Придністровської Молдавської Республіки, де аналогічно до Автономної Республіки Крим до 2014 р. розміщено російську військову базу, у зв'язку з декларуванням невизнаним керівництвом цих територій як частини РФ. Серйозність ситуації також посилюється «спокусою» силового вирішення нагальної потреби забезпечення територій АПК прісною водою та електроенергією.

Окрім того, аналогічними до Керченської протоки з точки зору ймовірності транспортної силової блокади також є гирло Дніпро-Бузького лиману поблизу м. Очакова і судохідна зона між о. Зміїний та захопленим РФ разом із анексією АПК Одеським газовим родовищем. Щодо останнього «вузького місця» вже наявний прецедент із обстрілом

російськими військовими українського літака та патрульних катерів в цьому районі виключної морської економічної зони України.

Зазначене зміщує задачу з покращення стану морської підгалузі транспортної галузі національної економіки виключно в політичну площину.

Дії України у відповідь, зокрема, щодо анексії Криму вимушено також мають політичний та суто негативний з економічних міркувань зміст – закриття портів з ліквідацією їхніх адміністрацій, вплив на уряди країн прапорів щодо виключення суден, які незаконно заходили до цих портів, з офіційних реєстрів, санкційних обмежень на порушників міжнародного законодавства тощо. Зокрема, вже натеper за відвідування закритих портів заарештованими біля українських причалів є 15 суден [14]. Це спричиняє збитки судновласникам та, безумовно, наносить шкоду національному іміджу країни як міжнародного партнера.

Політичне напруження, яке є наслідком таких та інших дій як України, так і країни-агресора, не сприяє створенню прийнятної для морської торгівлі ситуації саме для національних портів.

Потужний суднобудівний потенціал країни (табл. 1), зокрема індустріальні центри, як Запоріжжя, Київ, Кілія, Маріуполь, Миколаїв, Одеса, Очаків, Херсон, Черкаси, Чорноморськ (окуповані та послали потенціал РФ: Керч, Севастополь, Сімферополь, Феодосія – близько 30 %) змушені частину своїх виробничих можливостей об'єктивно направляти на оборонні потреби для створення військових водних засобів стримування агресора. Водночас, вкрай необхідним є створення крупнотонажних вантажних суден, що збігається із загальноєвропейською тенденцією (див. рис. 10). Їхнє використання могло б використати всі наслідки «сланцевої революції» в боротьбі з уже згадуваною енергетичною агресією проти нашої країни, протидією на захоплення шельфових чорноморських родовищ, Донецького кам'яновугільного басейну разом з потенційними можливостями видобутку вуглеводнів газових фракцій.

Нагально потребує відновлення задеклароване у 2012 р., проте вочевидь з політичних міркувань скасоване будівництво приймаючого терміналу для скрапленого природного газу (СПГ) в порту «Южний». Сьогоднішній світовий досвід сигналізує про колосальні можливості даної технології щодо забезпечення України критично важливим енергетичним ресурсом. Так, ця економічна сфера на сьогодні швидко зростає: якщо на 2010 р. зріджувальні термінали (30 одиниць загальною потужністю 340 млрд. м³) мали 17 країн світу, то сьогодні вже 21 країна має 46 терміналів (включно із запроєктованими). Щодо потужностей регазифікації ситуація розвивається іще більш стрімко: 2010 р. – 23 країни з 82 терміналами (847 млрд. м³), 2018 – 30 країн зі 127 терміналами [15].

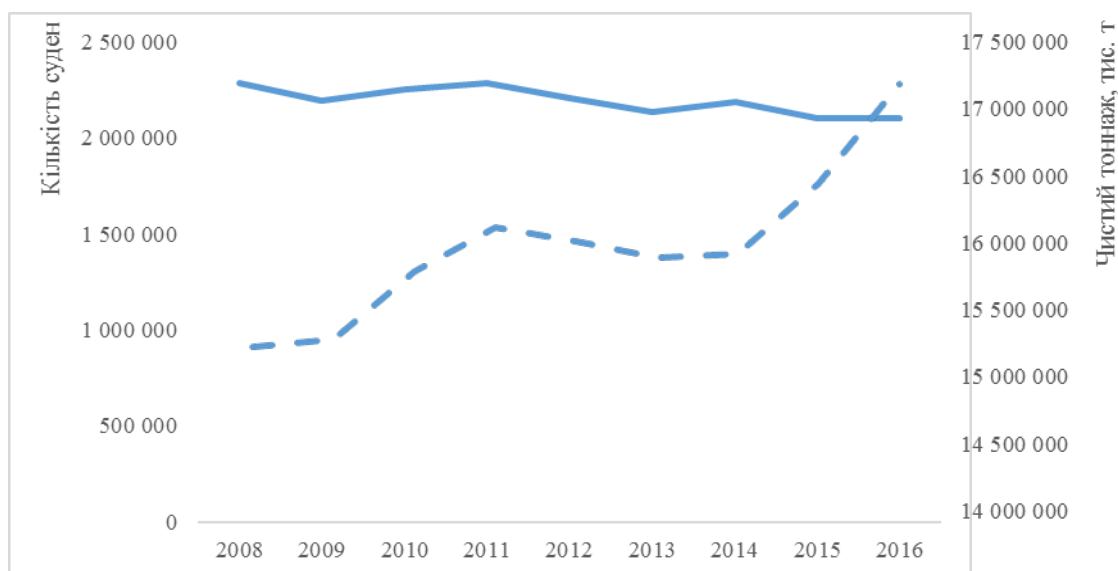


Рис. 10. Загальні тенденції розвитку морського транспорту Європейського Союзу щодо кількості та чистого тоннажу суден в основних портах (на основі внутрішніх декларацій) [2]

Висновки проведеного дослідження. Конкуренція серед споживачів скрапленого газу є не лише високою, а й посилюється. Головною задачею України на шляху до енергетичної незалежності є саме опанування даним стратегічно важливим енергетичним ресурсом сьогодення. За наявними оцінками, пуск потужностей вже запроєктованого на сьогодні СПГ-терміналу дозволить забезпечити до 18 % споживання газу в країні [13].

Вкрай важливим є продовження політики Уряду щодо залучення окрім внутрішніх джерел фінансування розвитку портової галузі інвестицій у рамках реалізації проектів державно-приватного партнерства, у тому числі на основі механізму концесії [10], адже морські порти України є забороненими до приватизації. Це дозволить їхнім адміністраціям в умовах стрімко змінної політичної та економіко-кон'юнктурної ситуації проводити швидко диверсифікацію напрямів діяльності, запроваджувати новітні технологічні засоби не лише перевалки, а й оброблення вантажів на місці їхнього доставлення-відправлення.

Пріоритетним напрямом поглибленого опрацювання є долучення водно-транспортних підприємств України як таких, що фактично «відкривають» внутрішню мережу для світової, до міжнародних автоматизованих систем керування перевізним процесом. Зокрема, позитивним досвідом та прикладом практичної євроінтеграції є включення восьми українських портів до розширеної транс-європейської опорної транспортної мережі TEN-T, що відкрило можливості з участі в спільних з ЄС проектах з потенційним обсягом інвестицій 4,5 млрд. євро [10].

Якнайширше використання тільки морського транспортного потенціалу країни відкриває можливість для зростання національного продукту до 3,5 разів, отже, це повинно стати першочерговою задачею сьо-

годення України в тісній комплексній ув'язці із завданням захисту територіальної цілісності держави.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. URL: <https://ec.europa.eu>
3. Водний транспорт України. URL: <https://uk.wikipedia.org>
4. Міністерство інфраструктури оцінює збитки України від будівництва Керченського мосту. URL: <https://m.znaj.ua>
5. Морські порти України розпочали рік зі зростання обсягів перевалки. URL: <http://www.uspa.gov.ua>
6. Омелян оцінив потери от блокады Азовского моря в 10 млрд грн. URL: <https://www.minprom.ua>
7. Оккупация Крыма и Донбасса в 2015 году привела к сокращению ВВП почти на 10 %. URL: <https://biz.censor.net.ua>
8. Омелян розповів про новий «Азовський пакет». URL: <https://zik.ua>
9. Порт "Бердянск" потерял \$4,6 миллионов из-за действий России в Азовском море. URL: <https://biz.censor.net.ua>
10. Пріоритети портової галузі: інтеграція в транспортну мережу ЄС, конкурентний рівень портових зборів і дивідендів, а також концесія. URL: <http://www.uspa.gov.ua>
11. Россия продолжает необоснованно задерживать украинские суда в Керченском проливе. URL: <https://ghall.com.ua>
12. Сич Є.М., Кислий В.М. Економіка транспортної швидкості. Монографія-есе. Київ : «Видавництво «Логос», 2014. 412 с.
13. Список портів України. URL: <https://uk.wikipedia.org>
14. Украина имеет морское право. За что Государственная пограничная служба задерживает иностранные суда. URL: <https://focus.ua>
15. List of LNG terminals. URL: <https://en.wikipedia.org>