

УДК 351: 338.4: 502

Мишко Андрій Миколайович

аспірант кафедри управління національним господарством та економічної політики
Національної академії державного управління при Президентові України

РОЗВИТОК МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

***Анотація.** У статті проаналізовано нинішній стан і проблеми функціонування портового господарства України в умовах євроінтеграційних процесів. Розглянуто стан і шляхи розвитку інвестиційного потенціалу морських портів України, сформульовано рекомендації щодо їх розвитку.*

***Ключові слова:** розвиток морських портів, механізми державного управління, транспортна інфраструктура держави, морський транспорт, міжнародні перевезення вантажів.*

Мышко А.Н. Развитие морских портов в контексте евроинтеграционных процессов

***Аннотация.** В статье проанализировано нынешнее состояние и проблемы функционирования портового хозяйства Украины в условиях евроинтеграционных процессов. Рассмотрены основные проблемы развития морского инвестиционного потенциала портов Украины, а также предоставлены практические рекомендации относительно их развития.*

***Ключевые слова:** развитие морских портов, механизмы государственного управления, транспортная инфраструктура государства, морской транспорт, международные перевозки грузов.*

Myshko A.N. The development of sea ports of Ukraine in the context of European integration processes

***Annotation.** The article analyzes the present status and problems of the functioning of the port economy of Ukraine in conditions of European integration processes. In the article the state and the development of the investment potential of Ukraine Sea ports, formulated recommendations for their development.*

***Key words:** the development of sea ports, mechanisms of public administration, transport infrastructure of the state, marine transport, international transportations of loads.*

Постановка проблеми у загальному вигляді. Конкурентні переваги транспортування водними шляхами визнано в усьому світі. Необхідність розвитку морських портів України зумовлено інтеграційними тенденціями морської галузі, внутрішніми потребами країни, інвестиційними запитамі приморських територій.

Нові транспортні коридори між Європою та Азією призвели до значного зростання імпорتنих і експортних потоків вантажних перевезень.

Зона вільної торгівлі, що почала повним обсягом діяти з 1 січня 2016 р., створює потенційні можливості для стабілізації економіки України та надає перспективи взаємного розвитку як для України, так і країн ЄС. Морські порти України нині є привабливим ринком для європейських інвесторів. Для повноцінного функціонування портової галузі потрібно уніфікувати низку норм і положень, створити чіткі митні правила.

Морські порти в Україні є постійними та надійними джерелами доходів у сфері транспортного бізнесу, а також поповнень бюджетів усіх рівнів. Інвестиції постають дієвим важелем здійснення структурної перебудови економіки, розв'язання соціальних й економічних проблем.

Одним зі шляхів ефективного розвитку та підвищення рівня конкурентоспроможності портових підприємств є реалізація механізму державно-приватного партнерства, активізація інвестиційної активності. Для ефективного економічного розвитку потрібні також спеціальні вільні економічні зони (ВЕЗ) у межах кожного морського порту. Такий досвід мають майже всі країни Чорноморського басейну.

Відповідно до Закону України «Про морські порти України» [1] потрібно реформувати цю галузь, зокрема через відокремлення функцій управління та комерційної діяльності. 2014 року майнові комплекси підприємств сфери управління Міністерства інфраструктури України й Міністерства аграрної політики та продовольства України, розташовані на території півострова Крим, були окуповані Росією. Анексія частини території України потребує аналізу та вироблення нових рішень щодо функціонування морських портів України в цих умовах.

Розвиток морських портів України в контексті інтеграційних тенденцій морської галузі потребує переходу системи державних закупівель на прозору та відкриту основу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основи державного регулювання в морських портах викладено в Законі України «Про морські

порти України» [1], Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [2] з урахуванням основних засад реалізації державної політики у сфері транспорту.

Проблема забезпечення функціональної та економічної стійкості морських торговельних портів України зумовлена складністю управління інвестиційними програмами, а також істотним відставанням технічного забезпечення портів від рівня розвитку торговельного флоту, що обслуговує національні та транзитні вантажопотоки.

Проблеми управління морськими портами України досліджено в працях українських науковців В. Баришнікової, М. Дергаусова, С. Заволоки, В. Ковалевича, С. Крижанівського, М. Миколайчука, А. Петрова, О. Степанова, М. Шевченко та ін.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. В умовах євроінтеграції потребують теоретичного розроблення і практичних рекомендацій державно-управлінські рішення щодо функціонування системи морського портового господарства України.

Формулювання цілей статті. Мета статті – аналіз функціонування системи портового господарства України в умовах євроінтеграційних процесів.

Виклад основного матеріалу. Корисним для України в контексті євроінтеграційних прагнень може бути досвід проведення реформ країн Причорномор'я в портовій галузі. У Грузії реформа відбулася 2002 року відповідно до Указу Президента, коли термінали портів було передано в довгострокову оренду на 10-20 років. Було проведено міжнародний тендер, і три компанії отримали право оформити концесійний контракт.

Болгарія провела реформи портової галузі відповідно до вимог Євросоюзу. Закон про порти було ухвалено 2000 року. Він вимагав розподілу адміністративних і господарських функцій у портах. Для цього було створено державне агентство «Портова адміністрація». За Законом

про порти різні портові послуги мають надаватися переважно приватними компаніями. За болгарським законодавством усі причали, гідротехнічні споруди, інфраструктура портів має залишатися в державній власності. Двадцять чотири болгарські порти було вирішено надавати в концесію на мінімальний термін у 25 років [3].

Румунія провела реформу портової галузі в 1998-2003 рр. відповідно до вимог ЄС. Головна увага при цьому надавалася розділенню адміністративних і господарських функцій. Було створено національну компанію «Морська адміністрація порту Констанца», що управляє портами Констанца, Мідія та Мангалія й підпорядковується безпосередньо Міністерству транспорту та інфраструктури Румунії.

До Європейської портової системи належить 79 основних портів, що розподілені за принципом зонування. 2012 року ці порти переробили близько 87 млн. TEU (еквівалент стандартного 20-футового контейнеру). Найбільша частка з них – 40 млн. TEU – припала на порти Гамбург, Роттердам, Антверпен і Гавр. На середземноморські порти припало 27 млн. TEU, ще менше – на Балтійські порти, порти Великої Британії та ЄС. Найменшу частку становив вантажообіг Чорноморських портів – 2,5 млн. TEU. Найбільший розвиток спостерігається в портах, що мають у структурі контейнерної переробки значну частку траншипменту [4].

За результатами першого півріччя 2016 р. в Україні зростання обсягів за вантажними контейнерами становило 25,1%, у Румунії – лише 3,6%. У Грузії та Болгарії обсяги за вантажними контейнерами зменшилися на 24,3% та 0,03% відповідно [5].

До світової фінансово-економічної кризи 2008 р. головною проблемою британських портів були недостатні потужності. З 2008 до 2013 р. обсяги перероблення контейнерних вантажів зменшувалися. Започатковані до кризи проекти розвитку має бути завершено в найближчі роки. Очікується модернізація портів і терміналів Лондона, Ліверпуля,

Фелікстоу, Тіспорту. Нові сучасні порти Великої Британії будуть мати сучасні логістичні парки, залізничні термінали та з'єднані мережею автомобільних доріг [6].

2013 року в країнах Балтії спостерігалось падіння вантажообігу в усіх портах загалом на 4%. У найближчій перспективі заплановано зростання інвестицій в інфраструктури портів. Зокрема, понад 643 млн. дол. виділено Клайпедському порту на розширення та поглиблення суднохідного каналу, реконструкцію причалів та інших об'єктів. Для портів Литви характерним є те, що 30% усього транзиту на території Литви складають білоруські товари. На початку 2014 р. спостерігалось зростання вантажообігу в портах Балтії [7].

Євроінтеграція потребує впровадження міжнародних стандартів і процедур. Так, Міністерство інфраструктури України 2015 року змінило процедуру інспектування в портах з урахуванням Зони вільної торгівлі з ЄС, що зробило українські порти ще більш перспективними для інвесторів. Найбільш конкурентним в Україні є Одеський морський порт, який щонайшвидше адаптує європейські процедури у свою діяльність. Відкритими залишаються питання приватизації портів і дерегуляції системи управління.

2016 року АМПУ заплановано проведення експлуатаційних і капітальних днопоглиблювальних робіт на загальну суму 2 млрд. грн., що є важливим чинником розвитку морських портів. Експлуатаційні глибини є найважливішою складовою при визначенні можливості входження в порти України великотонажних суден. Зокрема, глибини світових портів мають такі показники: Марсель – 22,5 м, Роттердам – до 22 м, Констанца – три причали по 19 м. У нас є лише один порт, до якого можуть заходити судна з осадом до 19 м, – порт «Южний». Тому збільшення днопоглинання в портах дасть можливість суттєво збільшити вантажні перевезення [5].

Поштовхом розвитку морських портів України має стати також реформа митної системи та її адаптація до стандартів ЄС.

Серед основних проблем функціонування та розвитку портової галузі визначаються такі: зниження рівня прибутковості морських портів у зв'язку зі значним зношенням основних засобів; повільне оновлення основних фондів морських портів; зменшення обсягу транзитних вантажопотоків у зв'язку з недостатньо розвинутою інфраструктурою морських портів; недосконалість законодавства з питань митного оформлення, перетинання державного кордону; зниження рівня завантаженості морських портів через зменшення обсягу транзитних вантажопотоків; зменшення обсягів експортних вантажопотоків через морські порти у зв'язку з перевезенням вантажів іншими видами транспорту (автомобільним, залізничним); нерозвинута транспортна інфраструктура в морських портах і на під'їзних шляхах тощо [2].

Унаслідок анексії Криму відбуваються кардинальні зміни щодо напрямків пасажиропотоків морських перевезень в Україні, провальним виявився туристичний, рекреаційний і круїзний сезон на півострові. Натомість іноземні оператори круїзного судноплавства ставлять питання про доцільність заходу лайнерів до акваторії Чорного моря взагалі, оскільки порти Чорноморського регіону, здатні приймати круїзні судна, – Одеса (Україна), Констанца (Румунія), Варна (Болгарія) – без кримських портів суттєво втрачають свою туристичну привабливість.

Серед основних загроз, що перешкоджають ефективному функціонуванню морської галузі держави фахівці виокремлюють такі [8]: перехід під юрисдикцію Російської Федерації п'яти морських торговельних портів, розташованих на тимчасово окупованій території; ускладнення роботи українських морських торговельних портів, розташованих на узбережжі Азовського моря (м. Маріуполь і м. Бердянськ), зокрема через невизначеність статусу Керченської протоки

та можливе підвищення російською стороною плати за прохід означеної протоки; скорочення курортного туризму в Чорноморському регіоні, переорієнтація туристичних потоків із портів України на порти інших чорноморських країн.

Позитивним кроком у розвитку відносин України та ЄС є перехід системи державних закупівель на прозору та відкриту основу. Підрозділи державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (АМПУ) станом на 1 вересня 2016 р. завершили виконання річного плану закупівель шляхом укладення 640 договорів.

На веб-порталі АМПУ оприлюднено 1504 оголошення з процедур закупівель на загальну суму 4,24 млрд. грн. з ПДВ, укладено договори на суму понад 1,66 млрд. грн. з ПДВ.

Найбільш активними підрозділами, завдяки яким виробнича діяльність ДП «АМПУ» забезпечена необхідними товарно-матеріальними цінностями, а послуги та роботи наразі виконуються згідно з річним планом закупівель 2016 р., адміністрації морських портів Южний (120 договорів або 19% від усіх завершених процедур за ДП «АМПУ»), Маріуполь (95 договорів або 15% від усіх завершених процедур за ДП «АМПУ»), Іллічівськ (76 договорів або 12% від усіх завершених процедур за ДП «АМПУ») та філії «Дельта-Лоцман» (60 договорів або 9% від усіх завершених процедур за ДП «АМПУ»). Економія за завершеними процедурами склала понад 104 млн. грн. з ПДВ, або 5,9%.

2015 року структурні підрозділи ДП «АМПУ» здійснили 691 закупівлю за річним планом (понадпорогові закупівлі – відкриті торги, переговорна процедура) на суму 1,573 млрд. грн. з ПДВ. Економія за результатами 2015 року склала 73,5 млн. грн., або 4,46%.

З 1 квітня 2016 р. ДП «АМПУ» повністю перейшло на роботу в електронній системі закупівель ProZorro за всіма закупівлями підприємства.

Висновки з даного дослідження. Механізм держави щодо розвитку морських портів України в контексті євроінтеграційних процесів має бути спрямований на забезпечення зростання рівня іноземних інвестицій в економіку держави, відкритої та прозорої системи державних закупівель, реформування митної системи, ефективне поєднання механізмів державного регулювання та децентралізації влади.

Спільною проблемою для всіх портів України залишається питання щодо їх дальшої технічної модернізації, комплексного технічного переоснащення з метою наближення до світових стандартів функціонування портового господарства. Такий підхід є основою підвищення ефективності діяльності порту, зокрема гарантування безпеки та якості послуг, що надаються; основою для зниження собівартості послуг, збільшення прибутку.

Перспективи подальших розвідок. Економічні втрати України внаслідок тимчасової втрати портів АР Крим частково може мінімізувати розвиток приватних терміналів і приватних портових комплексів, що останнім часом стають альтернативою для державних портів у межах чітких та прозорих правил і процедур.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Закон України “Про морські порти України” від 17.05.2012 № 4709-VI. Редакція від 11.08.2013.
2. Розпорядження КМУ «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року». Стратегія від 11.07.2013 № 548-р.
3. Петров А. Портовые реформы стран Черноморья [Електронний ресурс] / Петров А. – Порты Украины. – 2013. – №04(126). – Режим доступу : <http://portsukraine.com/node/3261>.
4. Ноттебум Т. Европейские реалии портовой индустрии [Електронний ресурс] / Ноттебум Т. – Порты Украины. – 2013. – №06(128). – Режим доступу : <http://portsukraine.com/node/3360>.
5. Матеріали сайту Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.uspa.gov.ua.
6. Шевченко М. Британские порты: конкуренция обостряется [Електронний ресурс] / Шевченко М. – Порты Украины. – 2013. – №09(131). – Режим доступу : <http://portsukraine.com/node/3476>.

7. Шевченко М. Порты Балтии снижают обороты [Електронний ресурс] / Шевченко М. – Порты Украины. – 2014. – №04(136). – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/3667>.
8. Баришнікова В. В. Щодо стабілізації роботи морських портів України в умовах анексії АР Крим [Електронний ресурс] / В.В. Баришнікова // Аналітична записка. – Регіональний філіал НІСД у м. Одесі – Режим доступа : <http://www.niss.gov.ua/articles/1555/>.

Statement of the problem. Competitive advantages of waterway transport are recognized worldwide. The need for development of seaports Ukraine is due to the integration trends in the maritime industry, internal needs of the country, the investment needs of coastal areas.

New transport corridors between Europe and Asia led to significant growth in import and export flows of freight traffic.

The FTA, which began in full force on 1 January 2016 creates the potential for economic stabilization in Ukraine providing mutual development prospects for Ukraine and for the EU. Now Ukraine is an attractive market for European investors. For the full functioning of the port industry should standardize a number of rules and regulations, the transparent customs rules.

Urgency. Sea ports in Ukraine are permanent and reliable source of revenues in the transport business, as well as additions to the budget of all levels. Investments are the effective lever of economic restructuring exercise, solving social and economic problems.

The purpose of the article – analysis of the functioning of the port economy of Ukraine in conditions of European integration processes.

Our task was to study – the problem of functional and economic stability seaports Ukraine due to the complexity of managing investment programs, and technical support substantial lag ports on the level of merchant fleet serving domestic and transit cargo flows. In terms of integration processes need to study the legal, organizational and economic mechanisms of management of development of sea ports of Ukraine.

Summary. Among the main problems of the functioning and port industry development remain: reducing the level of sea ports profitability because of the significant decrease in fixed assets; slow update of sea ports fixed assets; reducing in the amount of transit freight traffic due to insufficiently developed maritime ports infrastructure; imperfect legislation in customs clearance and State border crossing; reducing the sea ports workload because of the reduction in the amount of transit freight traffic; export goods traffics reduction through sea ports due to the carriage of goods by other transport modes (road, rail); undeveloped transportation infrastructure in seaports and on access roads, etc.

Among the problems that arise in the seaport industry, appears the need for additional protection of the coastal territory, allocation of land under the new military facilities as soon as possible to increase the turnover of sea trading ports in the Northwest Black Sea region, compensation of losses from turnover removal of the Crimean trade ports.

The mechanism of the State development of sea ports in Ukraine should be aimed at ensuring acceptable levels of foreign investments into the economy of the State, warning the threat to Ukraine's security.

Conclusions and outcomes. One way of effective development and improve the competitiveness of port companies is the implementation of public-private partnerships, activation of investment activity. Effective economic development of the ports needs special economic zones (SEZ) within each seaport.