Горбаченко С. А.
кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри менеджменту та інновацій
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова
м. Одеса, Україна

МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ: ПОТОЧНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Як складова національної економіки морський транспорт – це складний комплекс взаємопов'язаних підприємств різних форм власності, розміру та спеціалізації, що формують відповідну галузеву потужність та потенціал. Національна транспортна стратегія України наголошує на необхідність впровадження нових принципів формування та координації державної політики в транспортній галузі, в тому числі й у морському сегменті, створення умов для забезпечення здійснення контролю за якістю виконання функцій відповідних органів виконавчої влади [1].

Сучасний стан вітчизняного морського транспорту не відповідає поточним та перспективним потребам економіки України і не забезпечує використання її транзитного потенціалу. Зокрема відсутність сталого фінансування розвитку транспортної галузі та недостатнє технічне обслуговування об'єктів транспортної інфраструктури призвели до масштабного зносу основних фондів. Понад 85% суден перевищили нормативний термін служби і майже половина з них мають вік більше 20 років. А динамічна конкуренція на ринку морських перевезень якраз й вимагає як мінімум підтримання основних фондів на належному техніко-економічному рівні.

Аналіз сучасного стану перевезення вантажів і пасажирів різними видами транспорту в Україні підкреслює актуальність і важливість розвитку морської галузі, оскільки її потенціал не задіяний на повну потужність, що характеризується, зокрема, постійним скороченням частки морського і річкового транспорту у перевезенні вантажів (таблиця 1).

Таблиця 1

Динаміка деяких показників морського транспорту в транспортній системі України

Показник	Роки							
	2015		2016		2017		2018	
	Обсяг	Частка, %	Обсяг	Частка, %	Обсяг	Частка, %	Обсяг	Частка, %
Вантажообіг, всього, млрд. ткм., у тому числі:	334,7	100	344,2	100	364,2	100	331,9	100
Морський транспорт	3,9	1,2	2,5	0,7	2,9	0,8	2,3	0,6
Річковий транспорт	1,6	0,9	1,5	0,4	1,4	0,4	1,1	0,3
Капітальні інвестиції, млрд. грн., в тому числі:	18,7	100	25,1	100	37,9	100	50,1	100
Водний транспорт	0,3	1,6	0,24	1,0	0,25	0,7	0,2	0,4
Середньооблікова кількість штатних працівників в транспортній сфері, тис. осіб, в тому числі:	661,4	100	659,9	100	655,2	100	654,6	100
Водний транспорт	3,8	0,6	3,4	0,5	2,3	0,4	2,4	0,4

Джерело: складено автором за даними [2]

Дані таблиці характеризують тенденції останніх років щодо зменшення за аналізований період частки морського та річкового транспорту у загальному обсязі вантажообігу (вдвічі за морським транспортом та втричі за річковим).

Паралельно із цим зменшилась на 1,4 тис. осіб середньооблікова кількість штатних працівників на підприємствах водного транспорту, хоч це й відповідає загальній тенденції зменшення кількості працівників на транспортних підприємствах.

У фізичному вимірі обсяги перевезення вантажів морським транспортом також скоротилися. Зокрема цей показник зменшився з 53,2 млн. т. у 1990 р. до 3 млн. т. у 2017 р., тобто в більш ніж 17 разів. Інакше кажучи, морські перевезення вантажів українським флотом під національним прапором практично припинилися.

На сьогодні основними стримуючими факторами розвитку національного судноплавства є: відсутність попиту національної зовнішньої торгівлі на послуги з морського перевезення вантажів (обсяг морських перевезень вантажів через українські порти флотом під Державним прапором України зараз складає менше 7 %); відсутність в країні належного інституційного середовища: морського права, транспортної логістики, розвиненої практики фрахтування суден, слабкість національної фінансово-кредитної системи (щодо обслуговування морських перевезень та судноплавства), високе загальне податкове навантаження на судноплавство тощо [3].

Основу морського транспорту України, ще з радянських часів, складали Чорноморське (ЧМП), Азовське (АМП) та Українське Дунайське (УДП) пароплавства. Наразі в Україні де-факто ефективно функціонують лише ПрАТ «Українське Дунайске пароплавство» (УДП) та судноплавна компанія ТОВ СП «НІБУЛОН». Причому обидві компанії орієнтовано насамперед на річкове судноплавство. Крім того у діяльності морегосподарського комплексу беруть участь судноплавні компанії АСК «Укррічфлот», ТОВ «Судноплавна компанія «Укрферрі»» та інші [4, с. 132].

Наразі основною глобальною тенденцією, що здійснює вплив на розвиток морського транспорту є переміщення виробництва з високорозвинених країн до країн з низькою собівартістю виробництва продукції. Внаслідок цього формуються нові схеми морської торгівлі та логістичні ланцюги, що, в кінцевому рахунку, призводить до зростання значення пошуку оптимальних схем та видів перевезень [5, с. 135].

Найбільш перспективними є мультимодальні перевезення вантажів за участю не тільки морського транспорту а й річкового, автомобільного та залізничного. Але на сьогодні їхня частка у структурі транспортного ринку не перевищує 0,5% і за цим показником Україна у десятки разів відстає від держав – членів ЄС та інших розвинутих держав світу. В цьому контексті значні перспективи обіцяє реалізація проекту «Три моря – сто доріг», який передбачає організацію мультимодальних перевезень між регіонами Балтійського, Чорного та Каспійського морів за декількома маршрутами транспортування.

Важливим елементом розвитку вітчизняного морського транспорту є впровадження інноваційних технологій та інформаційного супроводу морських перевезень, зокрема шляхом створення єдиної інформаційної системи технологічної взаємодії вантажовласників, експедиторів та державних

органів контролю з урахуванням взаємозв'язку із іншими видами транспорту. Цьому повинне сприяти поширення «хмарних» технологій зберігання даних, віртуалізації, центрів обробки даних тощо.

Ну і, нарешті, у контексті проблем флоту для відновлення конкурентних позицій на ринку морських вантажних перевезень України потрібні щонайменш 80-100 нових вантажних транспортних суден і поступове оновлення та модернізація існуючого флоту.

Література:

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13 (дата звернення: 12.05.2019)
2. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2013/ibd/ibd_rik/ibd_u/ki_rik_u_e_bez.htm (дата звернення: 21.07.2019)
3. Аналітична записка: Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави URL: http://www.niss.gov.ua/articles/832/ (дата звернення: 22.07.2019)
4. Гришина Л. О., Карась П. М., Філіпішина Л. М. Тенденції, проблеми та перспективи розвитку морегосподарського комплексу України в умовах євроінтеграції. *Науковий вісник Ужгородського національного університету.* 2019. Випуск 24, частина 1. С. 131-135
5. Кухарчик О.Г. Правовий аспект організації мультимодальних перевезень. *Економічні інновації*. 2016. Випуск № 62. С. 134-139.