

УДК 330.1

DOI: <https://doi.org/10.32782/easterneurope.28-9>

## МОРСЬКА ПОРТОВА ГАЛУЗЬ УКРАЇНИ: СУЧАСНИЙ СТАН, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РЕФОРМУВАННЯ

### MARINE PORT INDUSTRY OF UKRAINE: CURRENT SITUATION, PROBLEMS AND PROSPECTS OF REFORM

Янковський В.А.

аспірант,

Донецький національний університет економіки і торгівлі  
імені Михайла Туган-Барановського

Yankovskyi Valerii

Mykhailo Tuhon-Baranovskyi

Donetsk National university of Economics and Trade

*У статті розглядається сучасний стан портової галузі України. Систематизовано чинне законодавство України щодо регулювання діяльності морських портів, наведено сутнісну характеристику документів. Розглянуто діяльність «Адміністрації морських портів України», одного з основних державних підприємств щодо функціонування морських портів в Україні. Проведено аналіз вантажообігу морських портів «Адміністрації морських портів України» за 2015–2019 рр. Визначено механізм дії процесу концесії та основні її переваги для морських портів. Систематизовано та наведено сутнісну характеристику моделей управління морськими портами. Виявлено існуючі недоліки, які погіршують рівень конкурентоспроможності морських портів України, запропоновано подальші напрями щодо їх мінімізації, прогнозовано це надасть перспективи для відновлення економічного потенціалу портової галузі України у найближчі роки.*

**Ключові слова:** морський порт, «Адміністрація морських портів України», експорт, імпорт, транзит, вантажообіг, концесія, порт-лендлорд, стивідорні компанії.

*В статье рассматривается современное состояние портовой отрасли Украины. Систематизировано действующее законодательство Украины относительно регулирования деятельности морских портов, приведена сущностная характеристика документов. Рассмотрена деятельность «Администрации морских портов Украины», одного из основных государственных предприятий по функционированию морских портов в Украине. Проведен анализ грузооборота морских портов «Администрации морских портов Украины» за 2015–2019 гг. Определены механизм действия процесса концессии и основные ее преимущества для морских портов. Систематизирована и приведена сущностная характеристика моделей управления морскими портами. Обнаружены существующие недостатки, которые ухудшают уровень конкурентоспособности морских портов Украины, предложены дальнейшие направления по их минимизации, прогнозируемо это даст перспективы для восстановления экономического потенциала портовой отрасли Украины в ближайшие годы.*

**Ключевые слова:** морской порт, «Администрация морских портов Украины», экспорт, импорт, транзит, грузооборот, концессия, порт-лендлорд, стивидорные компании.

*The article examines the current state of the port industry in Ukraine. The maritime port industry is an integral part of the entire transport infrastructure of the country. The level of technological equipment of ports, the level of innovation and efficiency, the type of management system, and the development of their infrastructure determine the competitiveness of the entire transport sector of the country as a whole at the global level. The existing legal framework on the activities of ports, concession processes that have been implemented recently in Ukraine have not been sufficiently studied, so the question of conducting additional research. Selection of previously unsolved parts of the overall problem. The following tasks were set during the study, namely: generalization and systematization of current legislation and programs to regulate the activities of seaports, classification of seaport management systems, identification of current problems in the industry, development of effective steps to minimize them. need detailed attention for the effective development of the port industry of our country. The current legislation of Ukraine regarding the regulation of the activities of seaports was systematized, the essential characteristics of the documents were given. The activity of the "Administration of the seaports of Ukraine", one of the main state enterprises for the functioning*

*of seaports in Ukraine, is considered. The analysis of the cargo turnover of the seaports of the "Administration of the seaports of Ukraine" for 2015–2019 was carried out. One of the promising programs for attracting private capital, for investing more in innovation and technical re-equipment of equipment in state-owned enterprises, namely in the port industry is a concession instrument. The use of this mechanism can give impetus to the recovery of the national economy as a whole, so it was in the article that it was discussed in detail. The essential characteristics of seaport management models are systematized and given. The study allowed to systematize the current legislation on regulation and development of the maritime port industry, to determine the mechanism of seaport management models, to identify existing shortcomings that worsen their competitiveness, and to suggest further ways to minimize them Ukraine in the coming years.*

**Key words:** seaport, Ukrainian seaports administration, export, import, transit, cargo turnover, concession, landlord port, stevedoring companies.

**Постановка проблеми.** Морська портова галузь є складовою частиною усієї транспортної інфраструктури країни. Рівень технологічного оснащення портів, рівень інновацій та ефективність функціонування, вид системи управління ними та розвиток їх інфраструктури визначають конкурентоспроможність усього транспортного комплексу країни у цілому на світовому рівні. Світова економіка останнім часом характеризується здійсненням багатьох інтеграційних процесів різного характеру, Україна також є учасником цих процесів, тому актуальним постає питання дослідження сучасного стану морської портової галузі нашої країни та визначення кроків із підвищення рівня її конкурентоспроможності.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанню розвитку морської галузі та інноваційного розвитку присвячено праці багатьох учених, серед яких – О. Карпенко, О. Тимошук, С. Ілляшенко, С. Боняр, А. Гальчинський та ін. Проблеми економічних та правових механізмів державно-приватного партнерства у портовій галузі відображено у працях М. Дергаусова, В. Гурнак та А. Котлубай. Разом із тим існуюча законодавча база з питань діяльності портів, концесійні процеси, які реалізуються останнім часом в Україні, поки що вивчені недостатньо, тому постає питання проведення додаткових досліджень.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Узагальнення та систематизація чинного законодавства та програм щодо регулювання діяльності морських портів, класифікації систем управління морськими портами, визначення поточних проблем у галузі, розроблення ефективних кроків з їх мінімізації є одними з невирішених питань, що потребують детальної уваги для ефективного розвитку портової галузі нашої країни.

**Постановка завдання.** Метою статті є розкриття сутності дії моделей управління морськими портами, визначення сучасного стану морських портів України, визначення недоліків у діяльності портів України та запропонування кроків із підвищення їхньої конкурентоспроможності.

**Виклад основного матеріалу дослідження** з повним обґрунтуванням отриманих наукових

результатів. Досліджуючи портову галузь України, варто передусім розглянути основну нормативно-правову базу України щодо регулювання діяльності морських портів та діючі стратегічні програми, зв'язані з ними у цілому. У табл. 1 наведено основні нормативно-правові акти та стратегічні програми України щодо регулювання діяльності морських портів і розглянуто їх основну сутність.

Виходячи з вищезазначеного, можна стверджувати, що в нашій країні створено нормативно-правову базу щодо регулювання діяльності морських портів. Так національні нормативно-правові акти визначають засади діяльності портів, механізм державного регулювання та управління ними. Зазначено аспекти здійснення господарської діяльності, земельних та майнових відносин у морських портах.

Основним органом у забезпеченні функціонування морських портів в Україні є державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (далі – «АМПУ») (створено у 2013 р.). Згідно із Законом України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI, «АМПУ» – це державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту) [1].

«АМПУ» у своїй діяльності керується такими цілями [4]:

- забезпечення функціонування морських портів;
- організація та забезпечення безпеки судноплавства;
- зберігання, ефективне використання і розвиток державного майна, закріпленого за АМПУ на праві господарського ведення та отримання прибутку.

До «АМПУ» входять 13 морських портів: Одеса, Чорноморськ, Бердянськ, Рені, Маріуполь, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Южний, Ізмаїл, Миколаїв, Ольвія, Херсон, Скадовськ. Сукупна потужність вантажопереробки морських портів України становить 240 млн т на рік. Протяжність причального фронту морських

Таблиця 1

**Характеристика основних нормативно-правових актів України щодо морських портів**

№	Нормативно-правовий акт	Сутнісна характеристика
1	Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI	Законом визначено загальні засади функціонування морських портів. Передбачено механізм державного регулювання та управління морськими портами. Документом регулюється здійснення господарської діяльності, земельних та майнових відносин у морському порту.
2	Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження правил надання послуг у морських портах України» від 05.06.2013 № 348	Документом встановлено правила щодо надання послуг із вантажно-розвантажувальних робіт у морському порту, також прописано порядок завезення вантажів у морській порт. Установлено вимоги до вантажів, що пред'являються до вантажно-розвантажувальних робіт у морському порту. Документ регулює питання щодо технологічних процесів розміщення, оформлення та обробки вантажів, багажу, транспортних засобів та обслуговування пасажирів у морських портах, також наведено перелік щодо приймання та оформлення прийманя вантажу. Документ регулює вивезення вантажів із морського порту тощо.
3	Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р. від 23.12.2020 № 1634-р	Документ регулює та встановлює основні стратегічні напрями і пріоритети України для розвитку морських портів до 2038 р. Зазначено перелік морських портів та наведено їх основну характеристику. У стратегії визначено основні цілі, завдання, напрями для реформування портової галузі України, вказано існуючі проблеми у портовій галузі (з питань інноваційного розвитку, логістики, сервісу та системи управління) та наведено кроки і шляхи щодо забезпечення реалізації даної стратегії і підвищення рівня конкурентоспроможності морських портів.

Джерело: складено автором на основі [1–3]

портів становить близько 43 км, а довжина каналів – 124,768 км.

На рис. 1 зображено вантажообіг морських портів «АМПУ» за 2015–2019 рр.

Отже, з рис. 1 можна побачити, що в 2019 р. вантажообіг по експорту має найбільше значення за чотири роки, порівняно з 2018 р. він зріс на 22%, або на 2 1954 тис т. Імпорт також має найбільше значення у 2019 р. за весь аналізований період, порівняно з 2018 р. він зріс на 9%, або на 2 066 тис т, а в 2018 р. – на 16,5% порівняно з 2017 р., або на 3 365 тис т. Можна констатувати відновлення транзитних послуг із вантажу: так, у 2019 р. транзит збільшився на 8%, або на 803 т, порівняно з 2018 р., але водночас порівняно з 2015 р. цей показник зменшився на 4 880 тис т.

Однією з перспективних програм залучення приватного капіталу для вкладення більших розмірів інвестицій в інновації та технічне переоснащення обладнання в державні підприємства, а саме в портову галузь, є інструмент концесії. Використання даного механізму здатне надати імпульс до поживлення національної економіки у цілому.

Згідно із Законом України «Про концесію» від 03.10.2019 № 155-IX, концесія – форма здійснення державно-приватного партнерства, що передбачає надання концесієдавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення) та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії та/або надання суспільно значущих

послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції [5].

Механізм здійснення концесії передбачає такі етапи [6, с. 46]:

1. Прийняття рішення про надання концесії з включенням об'єкта концесії державної власності до Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію. Такий перелік затверджується Кабінетом Міністрів України.

2. Концесієдавець організує та проводить конкурс.

3. Укладається договір концесії.

4. Здійснюється державна реєстрація договору концесії.

Перевагою концесії є можливість залучення коштів на тривалий період (від 3 і до 50 років) за забезпечення цільового використання об'єкта концесії та збереження державної власності після закінчення договору концесії. Є приклади зі світового досвіду щодо передачі морських портів за договором концесії приватним компаніям, які надали додаткові інвестиції у морську галузь, оновлення технічного обладнання, розвиток інфраструктури порту та міста, в якому він знаходиться (Самсун, Туреччина; Барселона, Іспанія; Бургас, Болгарія; Констанца, Румунія тощо).

В Україні вже починає використовуватися досвід концесії морських портів, так, зараз формуються робочі групи з підписання концесійних договорів щодо портів Ольвія та Херсон.

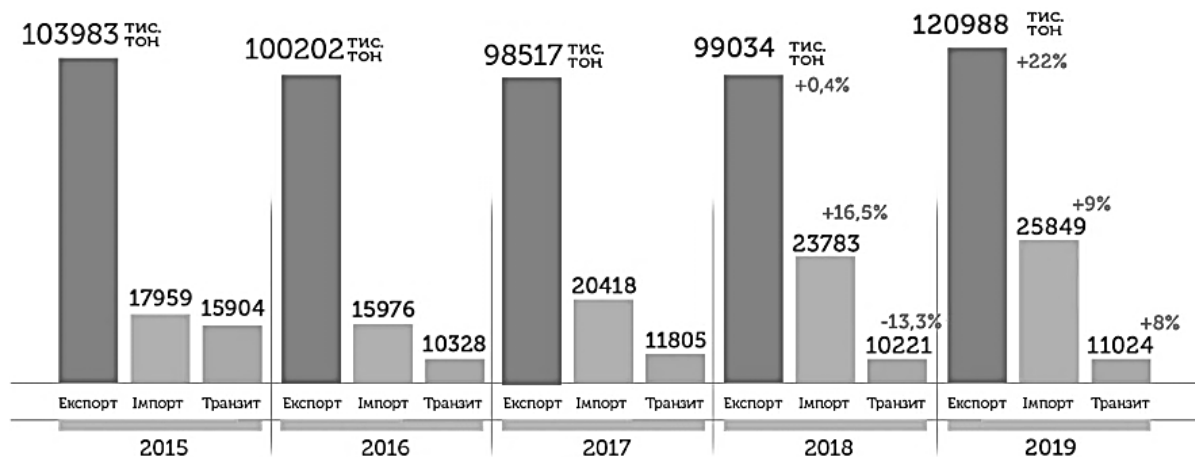


Рис. 1. Вантажообіг морських портів «АМПУ» за 2015–2019 рр.

Джерело: складено за [4]

У світі порти можна класифікувати за такими моделями управління (рис. 2) [7, с. 13–14]:

1. Державні порти, де держава одночасно є власником або іншим чином контролює використання портових земель, інфраструктури і термінальних потужностей та надає послуги з обробки вантажів (наприклад, словенський порт Копер).

2. Порти-інструменти, де держава є власником або іншим чином контролює використання портових земель, інфраструктури та термінальних потужностей, але передає надання послуг операторам приватного сектору (наприклад, порт Читтагонг у Бангладеш).

3. Порти-лендлорди, де держава є власником або іншим чином контролює використання

портових земель і передає право на розвиток термінальних потужностей порту (а іноді й інфраструктури) та укладає договори щодо надання послуг із перевезення вантажів із приватним сектором або корпоративними операторами на підставі довгострокових домовленостей (як правило, йдеться про концесійну угоду) (порти Сінгапуру та Роттердама).

4. Приватні порти, де приватні інвестори володіють портовими землями, інфраструктурою та термінальними потужностями, а також надають послуги з обробки вантажів і транспортних засобів (наприклад, британський порт Феліксстоу).

Серед цих чотирьох моделей управління найбільш домінують в міжнародній практиці є модель «порт-лендлорд». Наприклад, підраховано, що майже 90% світових контейнерних терміналів організовані як порти-лендлорди, де державні органи управління портами та приватні оператори контейнерних терміналів функціонують відповідно до концесійних угод або за довгостроковою орендою.

Виділимо проблеми, які спричинили зниження рівня конкурентоспроможності морських портів України:

- втрата морськими портами України транзитних вантажопотоків;
- недосконалість митного оформлення, перетинання державного кордону та наявність корупційних чинників;
- невисокий рівень упровадження електронних систем оформлення вантажів та суден;
- відсутність ефективно діючих вільних економічних зон у морських портах України;
- неширокий перелік послуг зі здійснення операцій із вантажами, який міг би надати додаткові ресурси для портів;
- невисокий рівень технічної та технологічної безпеки в морських портах;

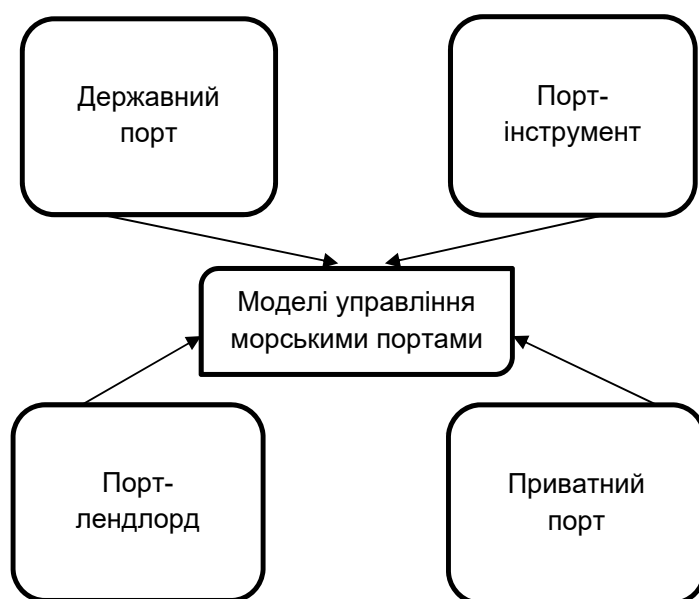


Рис. 2. Моделі управління морськими портами

Джерело: побудовано автором на основі [7]

– незавершеність процесу розмежування функцій державного регулювання, регулювання господарської діяльності та земельних відносин між «АМПУ» та стивідорними компаніями, що знижує, своєю чергою, конкуренцію морських портів;

– недосконала система управління та контролю над діяльністю морських портів.

Для підвищення рівня конкурентоспроможності морської портової галузі України варто зробити такі кроки:

– державним органам створити умови для більшого використання внутрішнього водного транспорту як більш економічно вигідного для перевезення вантажів із та до морських портів;

– запровадити електронну систему для оформлення вантажів, їх відстеження та митного оформлення для спрощення адміністративних процедур під час здійснення міжнародних перевезень та зменшення корупційних ризиків;

– внести зміни до чинного законодавства щодо розмежування функцій державного регулювання, регулювання господарської діяльності та земельних відносин між «АМПУ» та стивідорними компаніями;

– запровадити систему управління морськими портами «Порт-лендлорд», урахувавши світовий досвід;

– відкрити нові конкурси щодо передачі морських портів в управління приватним компаніям за договором концесії, що, своєю чергою, підвищить рівень оновлення технічного та технологічного обладнання портів, здійснить надходження додаткових інвестицій для розвитку загальної інфраструктури портів, прилежних земель до них та міст у цілому;

– створити законодавчі умови для поступової приватизації державних стивідорних компаній у морських портах України.

**Висновки.** Таким чином, проведене дослідження дало змогу систематизувати чинне законодавство щодо регулювання та розвитку морської портової галузі, визначити механізм дії моделей управління морськими портами, виявити існуючі недоліки, які погіршують рівень їх конкурентоспроможності. Запропоновано подальші напрями щодо їх мінімізації, прогнозовано це дасть змогу відновити економічний потенціал портової галузі України у найближчі роки.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Закон України «Про морські порти» від 17.05.2012 № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 20.12.2020).
2. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження правил надання послуг у морських портах України» від 05.06.2013 № 348. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/z1401-13#Text> (дата звернення: 20.12.2020).
3. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року від 23.12.2020 № 1634-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-r#Text> (дата звернення: 25.12.2020).
4. Адміністрація морських портів України : офіційний сайт. URL: <http://uspa.gov.ua> (дата звернення: 25.12.2020).
5. Закон України «Про концесію» від 03.10.2019 № 155-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20?lang=uk#Text> (дата звернення: 25.12.2020).
6. Бойко О.В., Башинська М.І., Горбаченко С.А. Перспективи використання концесії у сфері портового господарства. *Причорноморські економічні студії*. 2016. Вип. 8. С. 45–49.
7. Звіт Світового банку щодо вдосконалення управління портовою галуззю України. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentr/novini> (дата звернення: 27.12.2020).

#### REFERENCES:

1. Verkhovna Rada of Ukraine (2012). Law of Ukraine “About seaports”. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (accessed 20 December 2020).
2. The Ministry of Infrastructure of Ukraine (2013). Order of «About the statement of rules of rendering of services in seaports of Ukraine». Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/z1401-13#Text> (accessed 20 December 2020).
3. Strateghija rozvytku morsjkykh portiv Ukrajinjy na period do 2038 roku vid 23.12.2020 roku № 1634-r. [Strategy for the development of seaports of Ukraine for the period up to 2038 from 23.12.2020 № 1634-r.] Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-r#Text> (accessed 25 December 2020).
4. Administracija morsjkykh portiv Ukrajinjy. Oficijnyj sajт [Administration of seaports of Ukraine. Official site]. Available at: <http://uspa.gov.ua> (accessed 25 December 2020).
5. Verkhovna Rada of Ukraine (2019). Law of Ukraine “About the concession” Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20?lang=uk#Text> (accessed 26 December 2020).
6. Bojko O.V., Bashyns'jka M.I., Ghorbachenko S.A. (2016) Perspektyvy vykorystannja koncesiji u sferi portovogho ghospodarstva [Prospects for the use of concessions in the field of port management]. *Prychornomors'jki ekonomichni studiji* [Black Sea Economic Studies], vol. 8, pp. 45–49.
7. Zvit Svitovogho banku shhodo vdoskonalennja upravlinnja portovoju ghaluzzju Ukrajinjy [World Bank report on improving the management of Ukraine's port industry]. Available at: <http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentr/novini> (accessed 27 December 2020).