

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

©2019 АЛЯБ'ЄВА О. М.

УДК 331.1
JEL: L41; O32

Аляб'єва О. М. Аналіз сучасного стану морських портів України

Метою даної статті є дослідження сучасного стану портової галузі України, визначення основних показників за обсягами вантажопереробки, їх розподіл та номенклатура. Проведений аналіз діяльності основних морських портів України Північного басейну показав, що підприємства розвиваються нерівномірно. ДП «МТП «Южний», ДП «Херсонський торговельний порт», ДП «Ольвія» були проаналізовані за такими показниками: фінансові, виробничі, економічні, інвестиційні та інноваційні. Обґрунтовано актуальність розвитку інновацій на зазначених підприємствах, оскільки саме нововведення призводять до більш ефективного розвитку будь-якого підприємства. Зроблено висновки на прикладі ДП «МТП «Южний», що саме інновації стають рушійною силою в ефективному розвитку підприємства.

Ключові слова: водотransпортний комплекс, морський порт, вантажообіг, номенклатура, вантаж, інноваційний розвиток.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-2-240-246>

Рис.: 12. **Табл.:** 1. **Бібл.:** 8.

Аляб'єва Ольга Миколаївна – аспірантка, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна)
E-mail: 0977080001@ukr.net

УДК 331.1
JEL: L41; O32

Алябьева О. Н. Анализ современного состояния морских портов Украины

Целью данной статьи является исследование современного состояния портовой отрасли Украины, определение основных показателей по объемам грузопереработки, их распределение и номенклатура. Проведенный анализ деятельности основных морских портов Украины Северного бассейна показал, что предприятия развиваются неравномерно. ГП «МТП «Южный», ГП «Херсонский торговый порт», ГП «Ольвия» были проанализированы по следующим показателям: финансовые, производственные, экономические, инвестиционные и инновационные. Обоснована актуальность развития инноваций на указанных предприятиях, поскольку именно нововведения приводят к более эффективному развитию любого предприятия. Сделаны выводы на примере ГП «МТП «Южный», что именно инновации становятся движущей силой в эффективном развитии предприятия.

Ключевые слова: водотransпортный комплекс, морской порт, грузооборот, номенклатура, груз, инновационное развитие.

Рис.: 12. **Табл.:** 1. **Библ.:** 8.

Алябьева Ольга Николаевна – аспирантка, Государственный университет инфраструктуры и технологий (ул. Кирилловская, 9, Киев, 04071, Украина)
E-mail: 0977080001@ukr.net

UDC 331.1
JEL: L41; O32

Aliabieva O. M. Analyzing the Current Status of Ukrainian Seaports

The article is aimed at researching the current status of the port industry of Ukraine, defining the basic indicators as to the volumes of cargo processing, distribution and nomenclature. An analysis of the main sea ports of Ukraine of the Northern basin showed that the enterprises are developing unevenly. The State-owned enterprises SE «Commercial Seaport «Yuzhnyy», SE «Khersonskyy Torhivnyy Port», SE «Olviya» are analyzed according to the following indicators: financial, industrial, economic, investment, and innovative. Relevance of development of innovations at the mentioned enterprises is substantiated, as innovations noticeably lead to more efficient development of any enterprise. On the example of SE «Commercial Seaport «Yuzhnyy» it is concluded that innovations do become the driving force in the efficient development of enterprise.

Keywords: water transport complex, sea port, cargo turnover, nomenclature, cargo, innovative development.

Fig.: 12. **Tabl.:** 1. **Bibl.:** 8.

Aliabieva Olga M. – Postgraduate Student, State University of Infrastructure and Technology (9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine)
E-mail: 0977080001@ukr.net

Водний транспортний комплекс є багатфункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки в транспортному забезпеченні. Морські та річкові порти є складовою частиною транспортної та виробничої інфраструктури держави. Від ефективності функціонування портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, рівня інноваційності, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку.

Проведений аналіз наукових праць стосовно особливостей розвитку морської галузі та інноваційного розвитку безпосередньо показав, що серед вітчизняних учених найбільш активно дослідженням даного питання займалися: С. Боняр, О. Карпенко, В. Коба, Я. Корнійко, О. Тимошук, С. Ілляшенко, А.

Гальчинський, В. Євтушевський, Р. Фатхутдінов, О. Кузіміна, А. Пересада, В. Федоренко, А. Пригожина та ін.

Метою даної статті є оцінка загального стану галузі морського транспорту України. Завданнями статті є проведення аналізу діяльності підприємств водного транспорту (морських портів) за основними показниками та визначення ролі інноваційного розвитку в їх діяльності.

Функціонування та ефективна діяльність конкурентоздатного транспортного комплексу неможливі без розвинутих морських портів, особливо зважаючи на той факт, що дані підприємства набувають все більшого значення в країнах з розвинутою економікою. Саме тому розширення можливостей підприємств і галузей економіки вимагає використання інновацій та високих технологій, що набуває все більшої актуальності.

Здійснено аналіз діяльності портової галузі України за основними показниками переробки вантажів (табл. 1).

Аналіз динаміки переробки вантажів морськими портами свідчить про негативну динаміку розвитку цих процесів у період з 2012 по 2018 рр. Найбільша частина у переробці вантажів припадає на експортні послуги. Це єдиний показник, який має постійну позитивну динаміку за період 2012–2018 рр. За період 2014–2016 рр. спостерігається зниження обсягу транзитних вантажів через порти України [1]. Частка транзитних вантажів у перевалці морських портів України скоротилася на 69,3% порівняно з 2012 р. і становила 14,2% від загального вантажообігу. Нестабільна ситуація в країні, з одного боку, стримує іноземних інвесторів від вкладень у транспортну інфраструктуру, а з іншого – обмеженість бюджетних ресурсів за таких умов ускладнює реалізацію інвестиційних проектів за власний рахунок. Такий стан речей вимагає комплексного підходу до розвитку морської складової в економіці України [8].

Структура вантажопотоків у морських торговельних портах за напрямками зовнішньої торгівлі залишається неоднорідною. Останніми роками спостерігається катастрофічне скорочення транзиту, головною причиною якого є переорієнтація російською владою транзитних вантажів на російські порти (рис. 1).

Згідно з офіційними даними Державної служби статистики України, вантажі, які прибували до портів України на судах іноземного флоту у 2017 р.,

склали 93,1% від усього обсягу переробки (68,1 млн т вантажів). Серед них домінували експортні (68,7%) та імпортні (14,4%) вантажі. Іноземним флотом експортували переважно такі групи вантажів, як: руду будь-яку – 14,8 млн т, хлібні вантажі – 13,8 млн т, чорні метали – 8,3 млн т, олію – 1,9 млн т, будівельні вантажі – 1,3 млн т, хімічні та мінеральні добрива – 1,1 млн т. Через кордони України на судах іноземного флоту ввезено руду будь-яку (3,6 млн т), вугілля (3,2 млн т) та інші вантажі (див. рис. 1).

Обсяг переробки вантажів, що прибули флотом України у 2016 р., склав 5,1 млн т, або 6,9%. З них найбільша частка припадала на експортні вантажі (64,1%) та вантажі внутрішнього сполучення (29,7%). Треба відзначити, що в обсягах переробки експортних вантажів, доставлених флотом України в цей період, переважали хлібні вантажі (2,2 млн т), чорні метали (0,5 млн т) і руда будь-яка (0,3 млн т). В обсягах переробки вантажів внутрішнього сполучення переважали такі: руда будь-яка (0,9 млн т), чорні метали (0,2 млн т) і будівельні вантажі (0,2 млн т) (рис. 2) [1].

Основна частина переробки вантажів у морських портах (причалах) виконувалася в Одеській (69,6%) та Миколаївській (19,4%) областях [3].

Аналіз номенклатури вантажопотоків українських морських портів показав, що найбільшу частку вантажів, які переробляються морськими портами України, займають сипучі вантажі (вугілля, кокс, руда, будівельні матеріали, цемент, мінеральні добрива,

Таблиця 1

Динаміка переробки вантажів морських портів України

Переробка вантажів, тис. т	Рік						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Усього перероблено вантажів	148177	155025	150984	137272	142795	145958	152903
Експортних	84098	84098	97233	95018	103067	110030	112001
Імпортних	17426	17426	16083	17757	15932	162322	164225
Транзитних	44182	44182	35322	22345	20339	21000	21050
Внутрішніх	2471	2471	2345	2152	3457	3500	3845

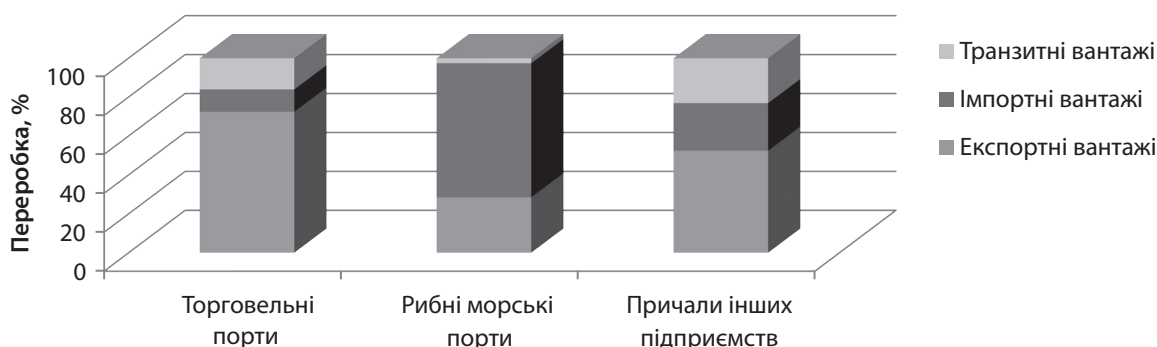


Рис. 1. Переробка вантажів у морських портах України, які доставлені іноземним флотом, 2017 р.

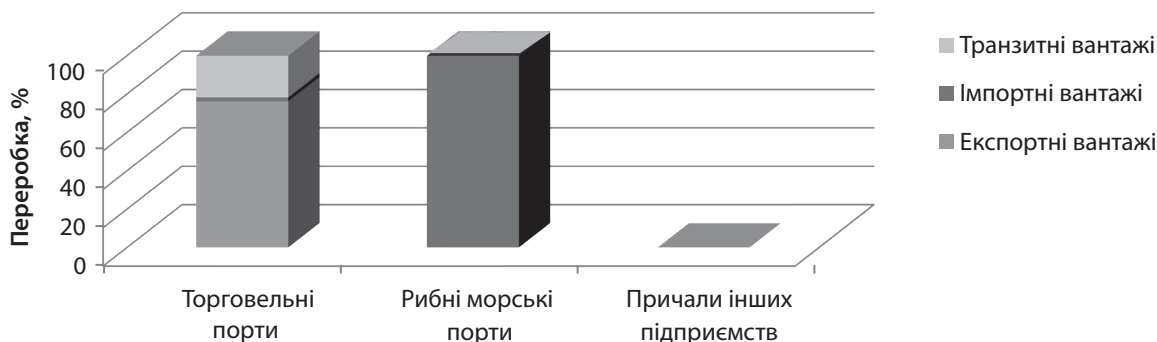


Рис. 2. Переробка вантажів у морських портах України, які доставлені українським флотом, 2016 р.

зерно) – 67%, і товарно-штучні вантажі (автомобілі, автокрани, деревина, чавун, металопрокат, труби, брухт) – 15% (рис. 3).

Портовий комплекс України відчуває дефіцит потужностей для перевалки навалювальних вантажів. При цьому найбільшим попитом користуються глибоководні термінали, які вже зараз завантажені практично на 100%. Забезпечення енергетичної безпеки України потребує будівництва потужних, технологічно ефективних і глибоководних терміналів для перевалки вугілля [2].

Для оцінки інноваційного, фінансового та технічного розвитку даних підприємств морської галузі здійснимо більш детальний аналіз основних морських портів України, які активно долучаються до інтеграційних процесів та вступають до концесійних угод, а саме: спеціалізований морський порт «Ольвія», порт «Херсон», порт «Южний».

Спеціалізований морський порт «Ольвія» – сучасний міжнародний високомеханізований універсальний порт, що спеціалізується на перевезенні товарно-штучних вантажів, у тому числі тих, які потребують спеціальних умов перевантаження і зберігання із сухопутних видів транспорту на морські й річкові судна та у зворотному напрямку.

Аналіз динаміки вантажопереробки спеціалізованого порту «Ольвія» показав, що, починаючи

з 2012 р. до 2016 р., динаміка має позитивну тенденцію. У 2012 р. обсяги вантажопереробки цього порту склали 1802,1 тис. т, а у 2015 р. даний показник досяг позначки 2450,3 тис. т вантажів, що на 32% більше порівняно з 2012 р. Варто зазначити, що показник 2016 р. (2213,2 тис. т) є очікуваним, оскільки загальноекономічні показники України в цілому мають негативну тенденцію (рис. 4).

Обсяги вантажопереробки в порту є стабільними, але спостерігається незначне зменшення вантажообігу. Основною причиною цього стала невелика структура вантажів, що переробляються. Основну частку таких вантажів становлять чорні метали, рівень виробництва яких підприємствами України залежить від світового ринку.

Можна зазначити, що з 2012 по 2014 рр. динаміка фінансових показників порту мала негативну тенденцію, у 2012 р. чистий дохід від реалізації продукції (товарів та послуг) становив 238585 тис. грн, а вже у 2013 р. показник становив тільки 153863 тис. грн, що на 64% менше. Це пов'язано з нестабільною економіко-політичною ситуацією в Україні. Проте у 2016 р. показник склав 249779,4 тис. грн [5] (рис. 5).

Фінансування будівництва нових і реконструкцію існуючих об'єктів порту здійснюється за рахунок державних коштів та інвестиційних ресурсів. Найбільший обсяг капітальних вкладень в інфраструктуру

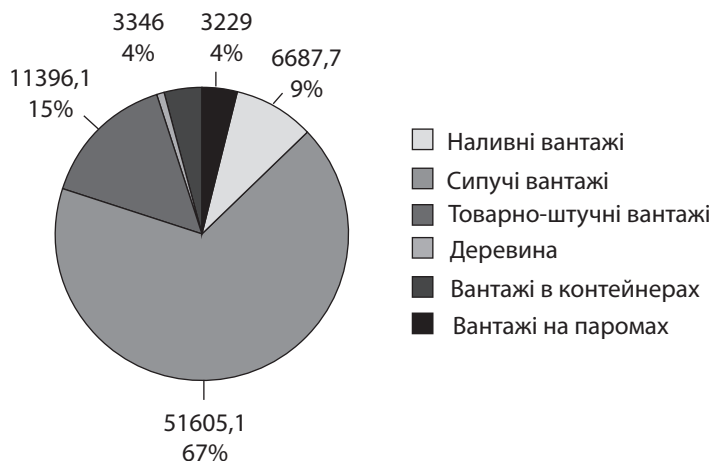


Рис. 3. Переробка вантажів у морських і річкових портах (причалах) України за номенклатурою, 2016 р.

Вантажопереробка,

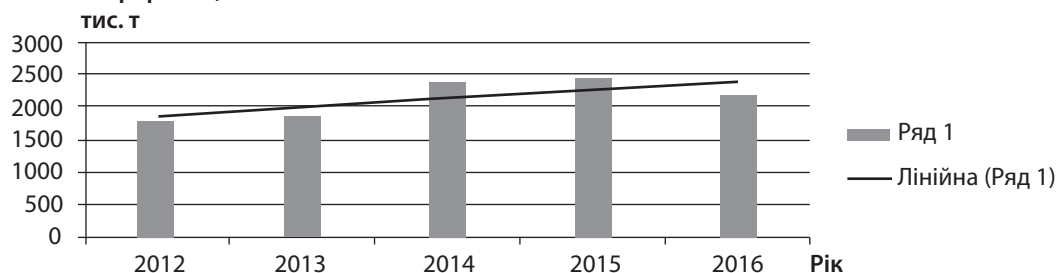


Рис. 4. Динаміка обсягів вантажопереробки морського порту «Ольвія»

Динаміка, %

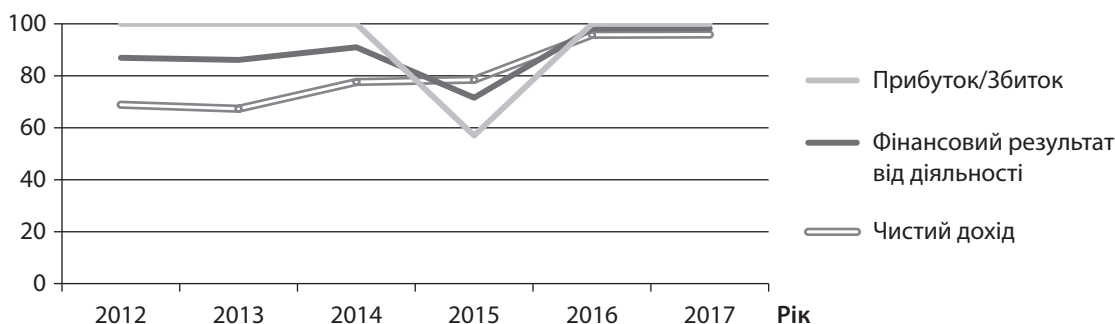


Рис. 5. Динаміка фінансових показників СП «Ольвія»

ру порту було здійснено у 2013 р., а саме: 31370 тис. грн, далі показник мав негативну тенденцію та у 2015 р. досяг свого мінімуму – 13796 тис. грн [5] (рис. 6).

Херсонський морський порт (далі – Херсонський МП) є філією державного підприємства «Адміністрація морських портів України». Херсонський порт був заснований у 1778 р., розташований на правому березі Дніпра і пов'язаний з Чорним морем підхідним каналом. Згідно з представленими даними, можемо зазначити, що Херсонський морський порт у 2014 р. переробив 1205,5 т вантажів, з 2015 р. динаміка цих показників показала негативну тенденцію та в 2015 р. становила 1111,3 тис. т. На рис. 7 можна відзначити пошвавлення цього показника, оскільки у 2018 р. Херсонський МП відзначився показником у 1613,2 тис. т [4].

Отже, 2018 р. хоча і показав позитивну тенденцію, проте треба відзначити, що порт функціонує не на повну потужність, використовуючи тільки

28,6% від загальної потужності порту (див. рис. 7). У відсотковому значенні найбільшу частку займають експортні вантажі, які складають 77,6%, транзитні – 1,5%, каботажні – 18,4%. Фінансовий аналіз діяльності Херсонського МП показав таке: з 2013 р. по 2015 р. обсяги доходу Херсонського МП мали повільну тенденцію до збільшення та становили у 2015 р. 50295,3 тис. грн, враховуючи той факт, що витрати становили 46191,69 тис. грн, а фінансовий результат зазначеного року становив 3378,8 тис. грн. Підйом фінансової діяльності підприємства у 2016 р. характеризується показником доходу в розмірі 91429,6 тис. грн, але треба відзначити, що витрати цього року значно більші та становили 90471,1 тис. грн. З цього випливає, що фінансовий результат діяльності порту склав 11411 тис. грн (рис. 8). Лише у 2018 р. дохід підприємства водного транспорту (Херсонський морський порт) склав більше ніж 170,0 тис. грн, а фінансовий результат – 5676 тис. грн [5].

Обсяг капітальних вкладень, тис. грн

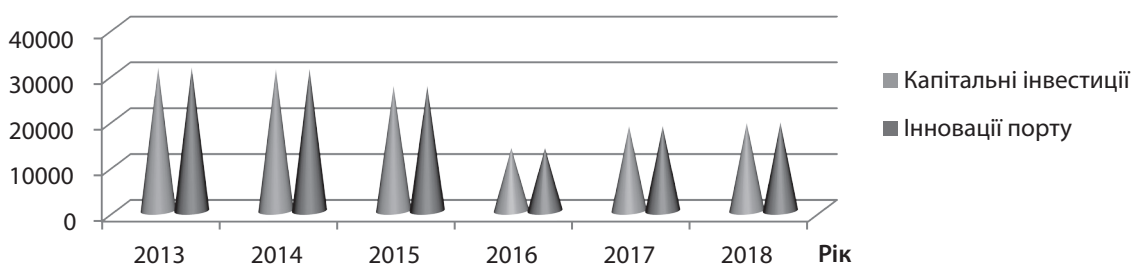


Рис. 6. Інвестиційна та інноваційна діяльність спеціалізованого порту «Ольвія»

Вантажоперевезення,

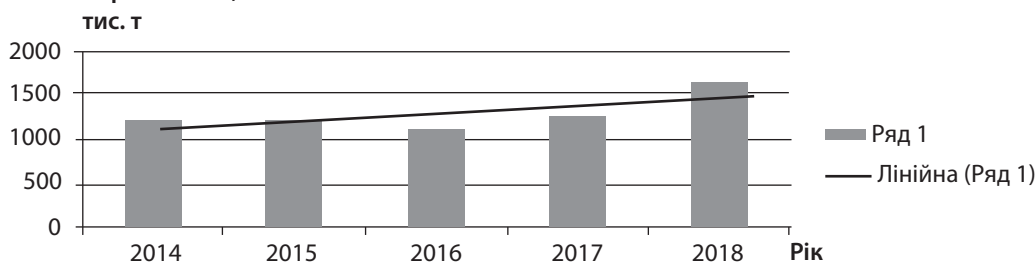


Рис. 7. Динаміка обсягу вантажоперевезень морського порту «Херсонський МП»

Фінансова діяльність, тис. грн

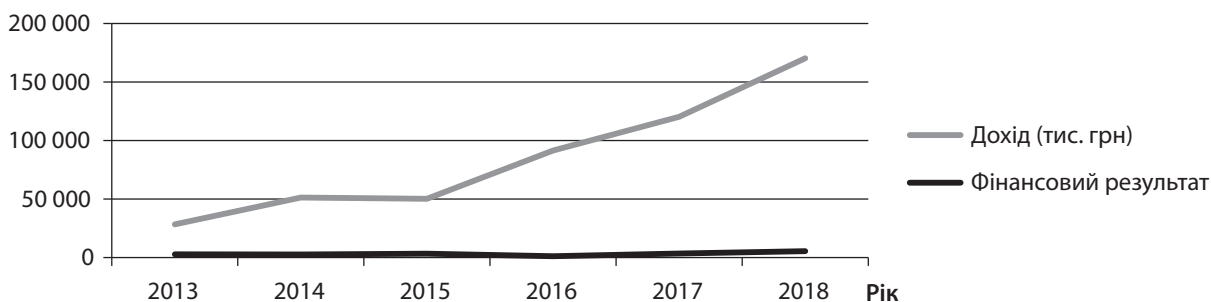


Рис. 8. Фінансова діяльність «Херсонського морського порту»

Херсонський морський порт передбачає проведення будівництва, реконструкції та реформування роботи порту до 2038 р. і, таким чином, здійснення капітальних вкладень безпосередньо Адміністрацією морських портів України та коштів приватних інвесторів, операторів портової діяльності. У результаті цього щорічний обсяг чистого прибутку порту та перерахування до державного бюджету збільшаться, будуть створені додаткові робочі місця в кількості близько 150 одиниць. У зв'язку зі створенням нових робочих місць зросте відрахування в місцеві бюджети та позабюджетні фонди, що сприятиме зростанню соціальної спрямованості регіону.

Державне підприємство «Морський торговельний порт Южний» (далі – ДП МТП «Южний») – розташований на північно-західному узбережжі Чорного моря, у незамерзаючому Аджаликському лимані. Навігація порту – цілорічна [4]. ДП МТП «Южний» спеціалізується на перевантаженні та зберіганні

навалювальних і генеральних вантажів. У 2014 р. ДП МТП «Южний» перевантажив 12 млн т вантажів, далі цей показник мав негативну тенденцію та у 2016 р. досяг позначки 11,8 млн т. Треба відзначити, що з 2016 р. по 2018 р. загальна динаміка була позитивна, і вже у 2018 р. цей показник склав 12,6 млн т (рис. 9).

Якщо аналізувати чистий фінансовий результат підприємства після сплати всіх податків та з урахуванням усіх витрат підприємства, то у 2015 р. він склав 38 804 тис. грн, у 2017 р. цей показник склав 772 682 тис. грн, а у 2018 р. показник зазнав свого найнижчого рівня та склав 580 713 тис. грн [5]. Цей показник є недостатнім, оскільки підприємство має не тільки покривати витрати, але й здійснювати оновлення основних фондів, бо саме оновлення, модернізація та впровадження інновацій зможе забезпечити функціонування підприємства в майбутньому з найменшими втратами. Так, аналіз ін-

Вантажооборот, млн т

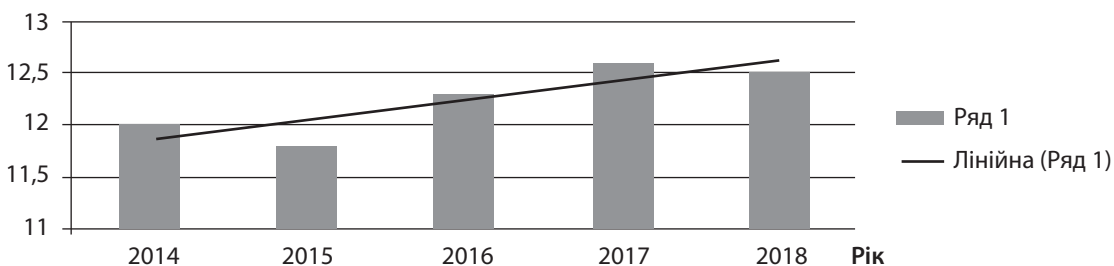


Рис. 9. Динаміка обсягу вантажообороту ДП МТП «Южний»

новаційно-інвестиційної політики підприємства показав, що інвестування підприємства здійснюється лише за рахунок власних коштів підприємства (рис. 10).

Так, у 2015 р. підприємство інвестувало в розвиток порту 313042,8 тис. грн із власного фонду, у 2016 р. цей показник відчутно зменшився та склав 113 168 тис. грн. Проте у 2018 р. цей показник склав вже 377 640 тис. грн. Треба відзначити, що, незважаючи на те, що підприємство намагається вкладати кошти в розвиток виробництва, показник є недостатнім і потребує додаткових коштів [4]. Майже всі інвестиційні ресурси, якими керується підприємство, спрямовані на інновації підприємства. Так, у 2015 р. загальна сума витрат на інноваційну діяльність підприємства складала 258 085 тис. грн, у 2016 р. цей показник відчутно зменшився та досяг 79 061 тис. грн, а вже із 2017 р. показник відзначився пожевленням та у 2018 р. склав 173 258 тис. грн (рис. 11).

ВИСНОВКИ

Отже, аналіз стану водного транспортного комплексу України, зокрема морських портів, показав, що дана галузь розвивається неоднорідно. Це підтверджується статистичними даними за основними показниками (рис. 12).

У статті проаналізовано діяльність основних морських портів України (ДП МТП «Южний», ДП «Херсонський торгівельний порт», ДП «Ольвія») за

фінансовими, економічними, виробничими, інвестиційними та інноваційними показниками. Аналіз показав, що ДП МТП «Южний» є найбільш перспективним з точки зору інвестиційно-інноваційної діяльності, оскільки саме це підприємство морської галузі України інвестувало у свою діяльність 37 750 тис. грн, зважаючи на той факт, що саме на інновації було витрачено 173 258 тис. грн. Успішність підприємства вважаємо доцільним пов'язати саме з вкладанням коштів у інноваційний розвиток, що дає змогу робити висновок, що саме інновації роблять підприємство більш ефективним у своїй діяльності. ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Офіційний сайт «Трансконтейнер». URL: <http://infranews.ru/novosti/statistic/41382-rejting-top-50-mirovyx-logisticheskix-kompanij>
2. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
3. Невмержицький В. М. Вплив чинників на розвиток інноваційно-інвестиційного потенціалу підприємства. *Економіка та управління на транспорті*. 2016. Вип. 3. С. 52–58.
4. Офіційний сайт ДП МТП «Южний». URL: <http://www.port-yuzhny.com.ua>
5. Офіційний сайт ДП «Херсонський торгівельний порт». URL: <http://seaport.kherson.ua>
6. Офіційний сайт ДП «Ольвія». URL: <http://sc-olvia.com>
7. Андрушків Б. М., Кирич Н. Б., Погайдак О. Б. Інноваційна діяльність підприємств та організацій як метод

Фінансовий результат, тис. грн

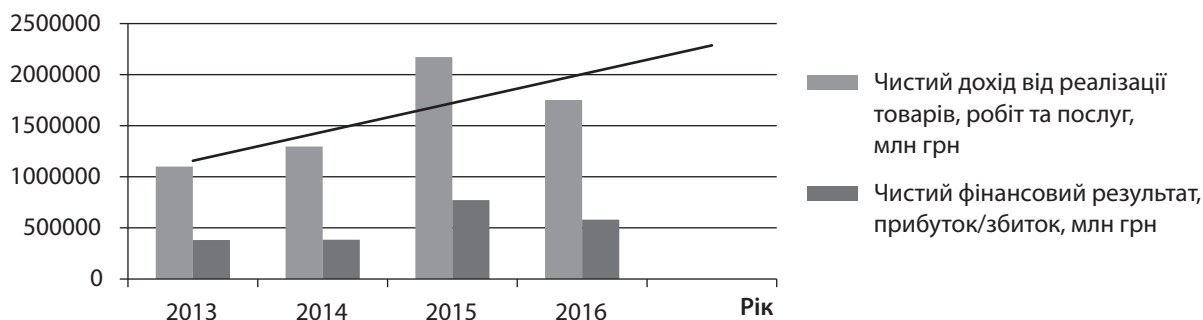


Рис. 10. Динаміка фінансових результатів ДП МТП «Южний»

Витрати, тис. грн

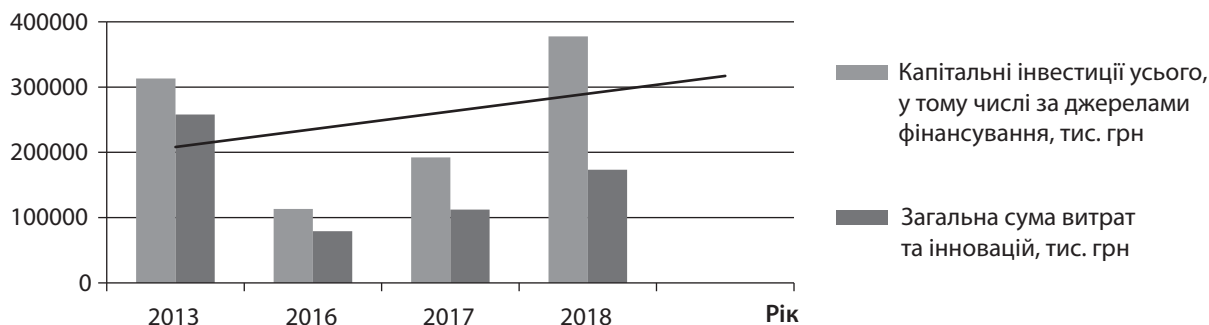


Рис. 11. Інноваційно-інвестиційна діяльність ДП МТП «Южний»

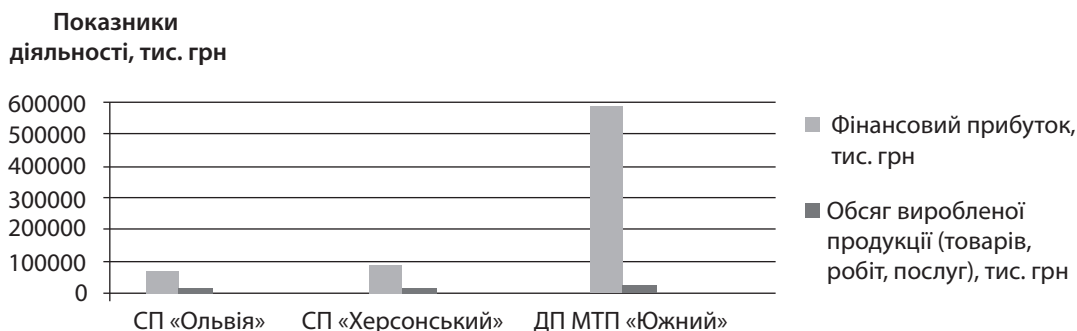


Рис. 12. Основні показники діяльності морських портів України, 2016 р.

стабілізації економіки регіонів України. *Вісник економічної науки України*. 2009. № 1. С. 23–25.

8. Шевчук Л. Т. Регіональна економіка : навч. посіб. Київ : Знання, 2011. 319 с.

REFERENCES

Andrushkiv, B. M., Kyrych, N. B., and Pohaidak, O. B. "Innovatsiina diialnist pidpriemstv ta orhanizatsii yak metod stabilizatsii ekonomiky rehioniv Ukrainy" [Innovative activity of enterprises and organizations as a method of stabilizing the economy of regions of Ukraine]. *Visnyk ekonomichnoi nauky Ukrainy*, no. 1 (2009): 23-25.

Nevmerzhytskyi, V. M. "Vplyv chynnykiv na rozvytok innovatsiino-investytsiinoho potentsialu pidpriemstva" [Influ-

ence of factors on the development of innovation and investment potential of the enterprise]. *Ekonomika ta upravlinnia na transporti*, no. 3 (2016): 52-58.

Ofitsiyni sait «Transkonteiner». <http://infranews.ru/novosti/statistic/41382-rejting-top-50-mirovyx-logisticheskix-kompanij>

Ofitsiyni sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua>

Ofitsiyni sait DP «Khersonskiy torhjelnyi port». <http://seaport.kherson.ua>

Ofitsiyni sait DP «Olviia». <http://sc-olvia.com>

Ofitsiyni sait DP MTP «Yuzhnyi». <http://www.port-yuzhny.com.ua>

Shevchuk, L. T. *Rehionalna ekonomika* [Regional economy]. Kyiv: Znannia, 2011.