

об'єднання фінансових ресурсів для вирішення важливіших проблем розвитку системи [2, 7, 8].

Інший підхід ґрунтується на ринковій лібералізації діяльності портів, залученні приватних підприємств, подальшому роздержавленні власності і створенні недержавних портів, стимулюванні конкуренції між ними [2, 9, 10].

На нашу думку, стратегія розвитку вантажних портів має будуватися на основі оптимального поєднання централізації і децентралізації управління. Тобто ефективне управління портом, як економічною системою, має передбачати централізовано визначені завдання розвитку та пошук і використання внутрішніх резервів для забезпечення саморозвитку.

IV. Висновки. Стратегія розвитку конкретних морських портів має базуватися на цілісності економічної системи морського транспорту і транспортно-дорожнього комплексу взагалі. Ми вважаємо, що розвиток морських портів має бути узгодженим і комплексним, спрямований на підвищення ефективності роботи морського транспорту і економіки країни в цілому.

Джерела та література

1. Кришко О. Оцінка економічної ефективності системи транспортного обслуговування // Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. – 2002. – №2. – С. 31-40.
2. Чекаловець В., Олефір І., Пустовіт О. Реструктуризація портового господарства України: проблеми, принципи та основні напрямки // Економіст. – 2004. – №2. – С. 42-45.
3. Лесник А. Программа совершенствования управления и развития портового хозяйства Украины // Порты Украины. – 2003. – №5. – С. 10-12.
4. Соболев Ю., Дикань В. Успехи перевозок – в объединении усилий // Голос Украины. – 2003. – №67.
5. Буркинський Б., Котлубай М., Котлубай О. Про роздержавлення морських торгових портів України // Економіка України. – 2006. – № 11. – С.12-18.
6. Болгов А.С. Проблемы развития портов Украины в период создания международных транспортных коридоров // Экономические инновации. Выпуск 10: Тенденции глобализации и регионализации социально-экономического развития (экономические трансформации, экономика и экология). Сборник научных работ. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2001. – С.87-91.
7. Манучаров А. Совершенствовать управление портовым хозяйством // Порты Украины. – 2003. – №3. – С. 8-10.
8. Иванов В. О перспективах морских портов Украины // Порты Украины. – 2006. – №3. – С.16-18.
9. Степанов О. О стратегии развития портов Украины // Судостроение. – 2003. – № 9-10. – С.31.
10. Кифак А., Поперняк А. Проблемы создания негосударственных морских портов // Судостроение. – 2001. – № 10-11, 12. – С.47-48, 36-37.

Бойко С.В.

МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ – ВАЖЛИВА СКЛАДОВА РОЗВИТКУ КРАЇНИ

Аналіз найважливіших проблем функціонування різних видів транспорту, які чекають свого невідкладного розв'язання, свідчить про їх масштабність, складність і визначальність для загального розвитку економіки України, їх реалізація потребує великих інвестицій і непростих організаційних рішень. Об'єктивно склалося так, що нині треба вирішувати проблеми, які докорінно мають впливати на організаційну, технічну, технологічну сторону політики в галузі транспортних комунікацій.

Проблемам розвитку і реформування морських портів України за останні роки присвячено десятки публікацій. Особливостям розвитку та вдосконаленню транспортної системи України та її складових приділяли увагу як науковці, так і практики. Насамперед слід назвати публікації та наукові дослідження Г.Кирпи, К.Коценка, Ю.Давиденка, Ю.Пащенко, П.Підлісного, Е.Смельянова, А.Хахлюка, Ю.Цветова, Громової Е.П., Примачева Н.Т., Котлубая М.І. та ін.

Вантажообіг портів показано в таблиці 1

Таблиця 1. Вантажообіг портів по основних вантажах за 2001-2005 рр., млн. т

Найменування вантажів	роки				
	2001	2002	2003	2004	2005
Всього	89,0	106,2	110,6	111,4	109,0
Нафтоналивні	23,0	26,9	31,5	22,6	13,6
Хімналівні	3,8	3,5	3,8	4,1	4,1
Вугілля	7,2	11,0	10,3	15,2	15,0
Руда	1,6	2,7	6,4	7,8	11,6
добрива	8,6	7,4	8,1	8,0	9,8
Хлібні	5,8	11,9	6,5	5,9	9,2
Чорні метали	23,6	25,0	23,5	25,4	22,5
контейнери	1,8	2,25	2,95	3,9	4,98
Всього ос-новні вантажі	75,4	90,6	93,1	92,9	90,8
% основних вантажів в загальному вантажообігу	85	85	85	84	83

Дані таблиці 1 свідчать, що суттєво скоротився обсяг перевантаження нафтових вантажів - за останні 3 роки у 2,3 рази. При цьому вантажообіг нафти зменшився втричі. Зменшення нафтоналивних вантажів компенсувалося зростанням перевалки за останні 2 роки: вугля (+4,8 млн.т), руди (+3,8 млн.т), хлібних (+3,3 млн.т), контейнерів (+1,1 млн.т). Зростання контейнерів за останні 4 роки склало в середньому 38 %, хоча тут також є негативний фактор, пов'язаний з незначним обсягом транзиту. В структурі транзиту переважають російські вантажі. За останні 3 роки обсяг транзиту в морських портах скоротився з 48,9 до 39 млн.т (або на 25 %).

Через морські порти на експорт надходить кам'яне (коксівне) вугілля, кокс, залізна і марганцева руди, чорні метали, хімічні продукти, зокрема аміак, цемент, цукор, деякі види машин та інші товари. Україна імпортує машини та обладнання, мінерально-сировинні ресурси, зокрема боксити, фосфорити, а також продукцію сільського господарства і ін. В перспективі важливе значення можуть мати нафта, нафтопродукти, газ у зрідженому (скрапленому) вигляді. Але їх імпорт стане можливим після завершення будівництва нафто- і газотерміналів. Для освоєння нових вантажопотоків необхідно поповнити флот спеціалізованими суднами, в першу чергу танкерами і метановозами. Український флот досяг критичного віку, і якщо не буде здійснено його радикального оновлення, то за 6-10 років його витіснять іноземні конкуренти. Потреба України (окрім танкерів та метановозів) становить близько 130 нових вантажних транспортних суден вантажопідйомністю більше ніж 1 млн., 10-12 пасажирських суден на 5 тис. місць .

Згідно з даними Держкомстату і Укррічфлоту України, через морські торговельні, річкові і морські рибні порти, а також інші перевантажувальні комплекси у 2006 році пройшло 157, 96 млн. т вантажів. Частка в цьому обсязі державних морських торговельних портів складала 71,3 %, річкових – 10,7 % (16,9 млн т), рибних – 2,2 % (3,5 млн.т), інших комплексів – 15,8 % (25 млн. т).

В 2006 році збільшення вантажообігу досягли 14 з 18 портів. Найвищі темпи були в Садовському порту – 162,3 %

Маючи власну, добре розвинуту суднобудівну промисловість, Україна може щорічно оновлювати свій флот. Поряд з цим потрібна модернізація та реконструкція морських портів, зокрема Одеського, Іллічівського, Південного, Миколаївського, Маріупольського та ін. Більш інтенсивне використання паромних переправ Іллічівськ – Варна, Одеса – Батумі, через Керченську протоку, дозволить розширити можливості торгового флоту України і надання Україною транспортних послуг іншим країнам.

В таблиці 2 представлені дані про вантажообіг в Херсонському морському торговому порту у першому півріччі 2007 року.

Таблиця 2. Вантажообіг в Херсонському морському торговому порту у першому півріччі 2007 року, тис.т

Вантажі	Експорт	Імпорт	Транзит	Каботаж	Всього	% до 2006 р.
Наливні	93,9	-	-	-	93,9	82,5
- масло	93,9	-	-	-	93,9	82,5
Сипучі	583,9	6,0	254,2	532,0	1376,1	164,1
- руда	11,6	-	-	-	11,6	156,8
- будівельні	-	-	-	526,0	526,0	242,6
- хімічні	158,2	-	55,1	-	213,3	103,8
- хлібні	393,5	-	198,4	6,0	597,9	148,5
з них зла-ки	274,9	-	198,4	5,6	478,9	-
- інші	20,6	6,0	0,7	-	27,3	420,0
Тарно-штучні	105,3	31,5	44,3	0,3	181,4	130,1
- лісові	83,8	-	-	-	83,8	165,6
- чорні метали	4,8	-	15,1	-	19,9	68,2
З них брухт	4,8	-	-	-	4,8	48,0
інші	-	-	15,1	-	15,1	78,6
- хімічні	11,1	-	29,2	-	40,3	104,4
- продовольчі	0,9	3,9	-	0,2	5,0	-
- інші	4,7	27,6	-	0,1	32,4	154,3
всього	783,1	37,5	298,5	532,3	1651,4	151,2

Приведені в таблиці 2 дані свідчать про зростання вантажообігу в Херсонському морському торговому порту у 1 півріччі 2007 року порівняно з аналогічним періодом 2006 року на 51,2 %. Найбільше зростання відбулося за рахунок зростання інших сипучих вантажів – більш ніж у 4 рази і будівельних сипучих матеріалів – більш ніж у удвічі.

У 2007 році на 4,3 % збільшилися об'єми вантажоперевезень флотом судноплавних кампаній і портів — це 7,8 млн т. Вантажообіг складає 4,54 млрд тонно-миль, що, в порівнянні з 200 роком, більше на 10,3%. Пасажирський флот перевіз 4,7 млн чоловік, тобто на 8,3 % більше, ніж рік тому. Сьогодні в Україні функціонує 20 морських торгових портів, із загальною причальною лінією близько 40 км. У Одеському регіоні знаходиться сім портів, з яких три, — Іллічівський, Одеський, Південний, що мають глибини у причалів до 15 м, — змогли забезпечити близько 60 % всього вантажообігу портів України. У першому кварталі 2006 року морські торгові порти України переробили 24,9 млн т вантажів, що на 5,9 % менше, ніж

року морські торгові порти України переробили 24,9 млн т вантажів, що на 5,9 % менше, ніж за аналогічний період минулого року.

В цілому по вантажопотоках порти втратили 6,8 % наливних вантажів за рахунок нафти і нафтопродуктів. На 184,4 % зросла переробка масла і на 19,1 % — хімічних вантажів.

Впала також переробка навалювальних вантажів — на 9,8 %. Зростання переробки хлібних і зернових вантажів (+14,9 %), а також руди (+10,9 %) не зміг компенсувати падіння вантажопотоку вугілля (-19 %, або 0,56 млн т) і добрив (-17,5 %, або 0,34 млн т).

Хоч цивілізована ринкова система за участю Росії і України в Азово-Чорноморському басейні тільки формується, але західні експерти вже вважають цей регіон перспективним через його надзвичайно вигідне гео економічне положення в зв'язках між Європою і Азією [12, с.277]. Достатньо зазначити, що до Чорного моря підходять, сполучаючись через порти з його морськими торговими лініями, 5 найбільших міжнародних транспортних шляхів. Це - критські коридори № 9 (з півночі через Київ на Одесу і Іллічівськ), №7 (по Дунаю з виходом на Констанцу і гирлові українські порти), № 8 (через Балканський півострів на Бургас і Варну), № 4 (також через Балкани на Констанцу і на південь до Стамбула). Найбільш перспективним, визнаним Європейським Союзом, в найближчі роки обіцяє стати коридор Європа - Кавказ - Азія (TRASECA), який в Одесі та Іллічівську сполучається з коридором № 9, а в Констанці - з коридорами № 4 і 7. Проходження цієї лінії через Одесу та Іллічівськ вельми вигідне для України, яка бореться за залучення великих транзитних вантажопотоків.

З торговим поживаленням на транспортних коридорах, безсумнівно, зростає роль і перспектива в розвитку українських портів - особливо таких, як Одеса та Іллічівськ. Останній уже виявив свої потенційні можливості в питанні активізації поромних перевезень по Чорному морю. Так, з 1999 року, після закінчення будівництва в Батумі і Поті перехідних залізничних мостів, 2 українських і 2 болгарських поромні обслуговують потрійну лінію "Варна-Іллічівськ-Батумі-Поті". З українськими поромниками почали досить успішно конкурувати і болгарари. Незабаром планують відкрити спільну поромну лінію Грузія і Румунія - "Батумі-Констанца", що викличе конкурентне піднесення у поромних перевезеннях, які дешевші за транспортування теплоходами. У ситуації, що створилася, щоб не бути відтісненими болгарськими і румунськими конкурентами на вигідних морських лініях, Україні треба розвивати насамперед порти, що мають вигідне географічне і економічне положення. Це стосується Одеси і Іллічівська, проблема розвитку і розширення яких вже вирішується. Так, у 2001 році від Чорноморського банку торгівлі і розвитку був отриманий кредит в 9 млн доларів на будівництво другої черги зернового терміналу.

При розгляді питання ролі морських портів при інтеграції України у міжнародний торговий простір потрібно відмітити виняткову перевагу України в порівнянні з Росією, Болгарією, Румунією і Туреччиною, оскільки в Азово-Чорноморському басейні вона має 18 портів, які за 2005 рік загалом переробили понад 90 млн тонн вантажів. Найбільшого загального вантажообігу в 2001 р. досягла Одеса (28,5 млн тонн), що зайняла 15-е місце в Європі. Найбільш потужним за суховантажним оборотом вважається Іллічівський порт, який пропустив через себе у 2005 р. 13,2 млн тонн вантажів.

У Чорноморському басейні в Україні є великий конкурент – Росія, що має Новоросійський морський порт, який переробив у 2005 р. понад 50 млн тонн вантажів, з яких 12 млн тонн - сухих. Загалом же в Азово-Чорноморському регіоні Росія має 7 портів. Великим є і румунський порт Констанца, через який в 2005 році пройшло понад 42 млн тонн вантажів (він увійшов у десятку найбільш потужних портів Європи). Зі створенням транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія і збільшенням його ролі в доставці вантажів у міста Середземномор'я суттєво зросло значення двох портів Грузії - Поті і Батумі. Маючи відносно обмежені потужності по перевалці контейнерів, Потійський порт у 2001 р. зумів досягнути обсягу переробки контейнерів в 50 тис. TEU і за цим показником наблизився до портів Іллічівськ, Одеса і Новоросійськ, які володіють досить розвиненими і оснащеними контейнерними терміналами. Отже, українські порти мають високі шанси зайняти досить вигідне становище в економічній структурі міжнародних портів Азово-Чорноморського регіону за умови, що не відстануть від конкурентів, які нарощують свої виробничі потужності.

Отже, виконуючи спільну функцію з забезпечення народногосподарського комплексу вантажними і пасажирськими перевезеннями, різні види транспорту формують між собою тісні взаємозв'язки. Внаслідок цього складається транспортна система, яка розвивається у взаємодії з усім народногосподарським комплексом країни. Транспортна система є територіальне поєднання шляхів сполучення, технічних засобів транспорту і служби перевезень, які об'єднують всі види транспорту і всі ланки транспортного процесу у їх взаємодії і забезпечують успішне функціонування народногосподарського комплексу країни в цілому.

Джерела та література

1. Блудова Т. Глобалізація транспортної системи та поняття "транзитний потенціал країни" // Економіка України. – 2006. – №10. – С.73-78.
2. Бондарь В. Развитие портов должно идти с участием инвесторов // Порты Украины. – 2007. – №3(65). – с. 30-31. // Порты Украины. – 2006. – №2(58). – С. 4-6.
3. Бордюг Т. Нужен нам берег турецкий // Коммерсант – Первый рейтинг. – №1. – 2004. – С.191
4. Фотченко О. Новые мощности для навалочных грузов в Ильичевском порту // Порты Украины. – 2007. – №5(67). – С. 26-28.