

Кордон як фактор розвитку морської інфраструктури України

Романуха О.М.

кандидат історичних наук,
доцент кафедри українознавства
Донецького національного університету економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського

Степаненко В.О.

магістр спеціальності «Міжнародні економічні відносини»
Донецького національного університету економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського

Статтю присвячено дослідженню кордону як чинника розвитку морської інфраструктури. Проаналізовано тенденції і динаміку вантажообігу морських торговельних портів України. Сформульовано та охарактеризовано основні центри розвитку морської інфраструктури. Виявлено причини зменшення товаропотоку в українських портах. Окреслено напрями підвищення конкурентоспроможності морської інфраструктури України.

Ключові слова: кордон, морська інфраструктура, морські порти, вантажообіг, транзит.

Романуха А.Н., Степаненко В.О. ГРАНИЦА КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

Статья посвящена исследованию границы как фактора развития морской инфраструктуры. Проанализированы тенденции и динамика грузооборота морских торговых портов Украины. Сформулированы и охарактеризованы основные центры развития морской инфраструктуры. Выявлены причины сокращения товаропотока в украинских портах. Определены направления повышения конкурентоспособности морской инфраструктуры Украины.

Ключевые слова: граница, морская инфраструктура, морские порты, грузооборот, транзит.

Romanykha O.M., Stepanenko V.O. THE BORDER AS A FACTOR OF DEVELOPMENT THE MARINE INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

The article examines the border as a factor of development of marine infrastructure. It analyses the tendencies and dynamics of the cargo turnover of sea commercial ports of Ukraine. It has formulated and characterized the main centers of development of maritime infrastructure. It has revealed reasons for the reduction of goods traffic in Ukrainian ports. The article outlines the directions to increase the competitiveness of Ukraine's maritime infrastructure.

Keywords: border, maritime infrastructure, seaports, freight turnover, transit.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Кордон відіграє важливу роль у формуванні морської інфраструктури країни та сучасного розвитку України. Особливості розвитку світової економіки чітко засвідчують взаємозалежність наявності розвиненої морської інфраструктури країни та її місця у міжнародній торгівлі. Україна, маючи вигідне географічне розташування, знаходиться на перехресті світових сухопутних та морських торговельних шляхів. Вихід до Чорного та Азовського морів відкриває можливості активної участі у міжнародній співпраці та торгівлі. Історично Північне Причорномор'я було важливим центром міжнародної торгівлі, що впливало на особливості проходження міждержавних кордонів, розвитку економіки та міжнародного співробітництва. Вихід до моря

сприяв культурному взаємозбагаченню, був фактором стабільності та миру. Враховуючи сучасне становище України, можна сказати, що кордон стає не лише елементом політики, але й поштовхом до модернізації та розвитку економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У наукових дослідженнях велика увага приділяється проблематиці конкурентного розвитку морського транспортного комплексу України в системі глобального ринку морської торгівлі. Теоретико-методологічні підходи розвитку морської інфраструктури досліджував А. Ткаченко [1]. Проблема розвитку міжнародних транспортних коридорів, які проходять через територію морських портів України, виявлено в наукових працях О. Сапронова [2], А. Толстої [3]. О. Карпенко та Г. Продченко, які

аналізували транзитні перевезення вантажів через морські торговельні порти України [4], а також у роботах О. Меркта, який розглянув методичні засади стратегії розвитку морських торговельних портів у конкурентному середовищі [5].

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є дослідження кордону як чинника розвитку морської інфраструктури.

Виклад основного матеріалу дослідження. Кордон – важливий інструмент геополітичного аналізу. Він є просторовими межами здійснення політичної влади, в більшості випадків – державної. У сучасній науці виділяють такі види кордонів: сухопутні, водні, повітряні. Їх вплив на економічні, культурні та політичні процеси в межах держави безумовний. Однак на сучасному етапі розвитку на перше місце виходять водні кордони. Водні кордони підрозділяються на озерні, річкові та морські.

Особливе місце серед водних кордонів посідають морські. Це обумовлено переміщенням міжнародних перевезень з суші на море; його екологічністю; економією; багатством шельфу.

Боротьба за вихід до моря визначала особливості проходження сухопутних кордонів держави з давніх-давен. Активізація торгівлі Скандинавів та греків сприяла утворенню торговельного шляху «З варяг у греки». А це сприяло розвитку портів та припортової інфраструктури нижнього Подніпров'я, появи великих міст на кшталт Києва. Активізація присутності Російської імперії на півдні українських земель сприяла новій хвилі розвитку портів та

морської інфраструктури. Прикладом цього є Одеса. У 1817 р. місто отримало статус вільного порту, що сприяло зростанню вантажопотоку. 1/3 усього товарообороту Російської імперії проходила через південь України. Увага до розвитку морських портів зберігалася і у подальші часи. Як наслідок, проголосивши незалежність, Україна мала офіційний кордон з 7 державами, а саме з Росією (1 955 км по суші, морські кордони в Азовському і Чорному морях не вирішені), Білорусією (1 084 км), Польщею (542 км), Словаччиною (98 км), Угорщиною (135 км), Молдовою (1 202 км, з них 405 км контролюються незвіданою Придністровською Молдавською Республікою), Румунією (608 км по суші). Загальна протяжність берегової лінії України становить 2 835 км [7].

Географічне положення та лобювання інтересів портів, морських торговельних шляхів Урядом України дає можливість посідати лідируюче положення серед морських перевезень перш за все в Чорноморському регіоні. Це одна із суттєвих рис привабливості національного ринку для зарубіжних інвесторів і виробників. На даний момент українські порти є єдиним засобом для ряду виробників (зокрема, з Європи) для перевезення вантажів. Географічна близькість до них виступає основним критерієм у виборі постачальника послуг з перевезень.

У поєднанні із замовленнями національних виробників це привело до формування центрів морської інфраструктури. На думку авторів, українські порти можна згрупувати в такі центри (рис. 2): Одеський, Ізмаїльський, Миколаївський, Азовський.

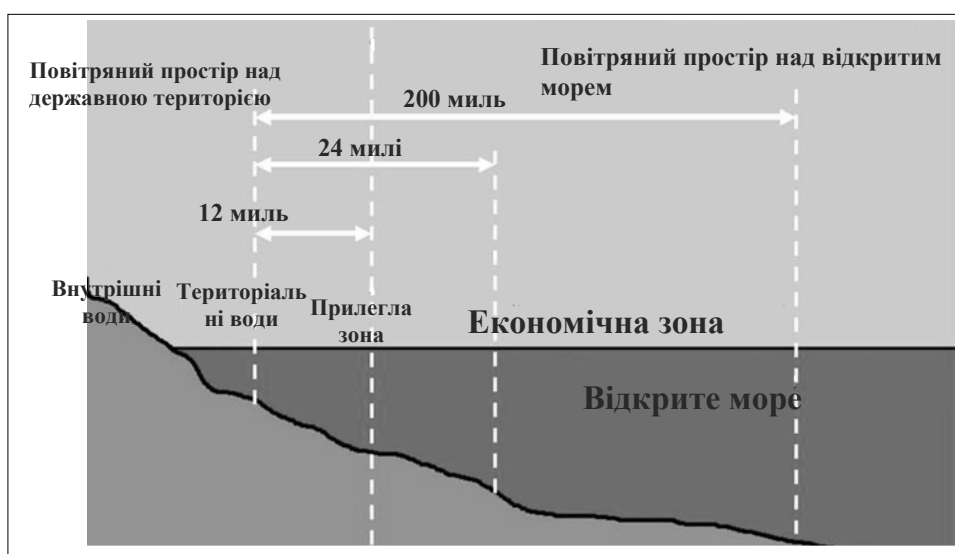


Рис. 1. Морські зони відповідно до Конвенції ООН з морського права [6]

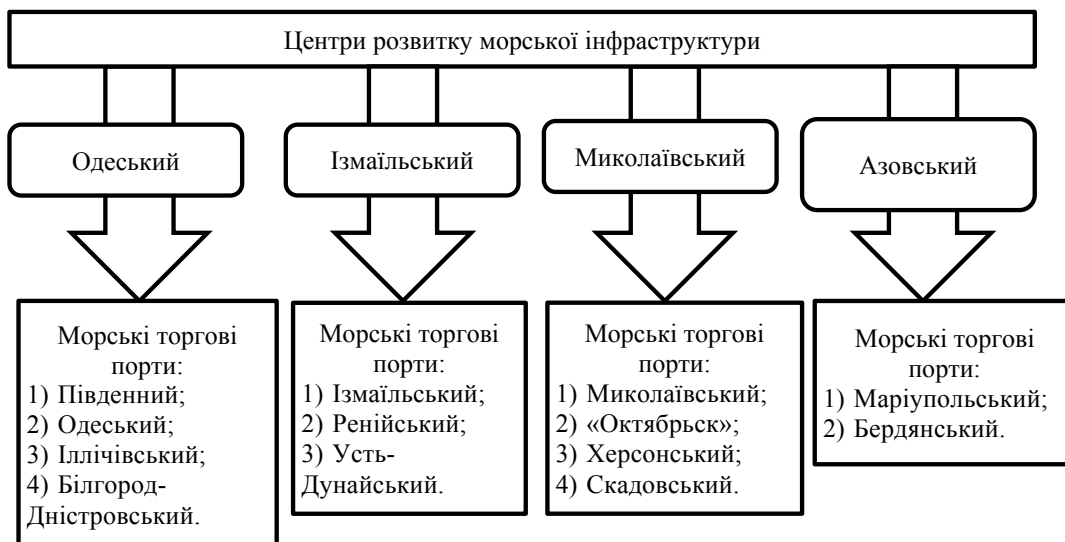


Рис. 2. Центри розвитку морської інфраструктури України

Джерело: складено авторами на основі [8]

В Одеський центр входять чотири порти, а саме Південний, Одеський, Іллічівський та Білгород-Дністровський. Передумови розвитку регіону були пов'язані з тим, що у 1817 р. Одеському порту було надано право «порто-франко», що вплинуло на стрімке зростання вантажообігу. Статус провідного порту в Україні він зберігає і сьогодні. Розташування у Південно-Західній частині України, близькість р. Дунай та кордону стали поштовхом до розвитку інших портів, наприклад, Іллічівського, який був заснований на базі вантажного району Одеського порту. Він займає ключове положення на стику головних транспортних шляхів між Європою та Азією, Північчю і Півднем, Центральною та Східною Європою, промислово розвинутими регіонами України, Росії, сільськогосподарськими районами Молдови, Румунії, морськими комунікаціями, що ведуть через Середземне море в Атлантику та Індійський океан. Через зручне положення Білгорода-Дністровського тут був відкритий морський торговельний порт. Його основне завдання в системі портів України – обслуговування вантажопотоків Чорноморського та Середземноморського регіонів. На будівництво Південного порту вплинули дві основні причини. По-перше, країна потребувала нового глибоководного, спеціалізованого, оснащеного найсучаснішим перевантажним обладнанням порту на Чорному морі. По-друге, продукцію нового Одеського припортового заводу (ОПЗ), який почали будувати, передбачалося експортувати морським транспортом. Нині Південний порт оснащений

потужними комплексами для перевалки навалювальних вантажів і генеральних вантажів [8].

Так, в Одеському регіоні переважають такі види перевалочних вантажів: в Південному порту переважають наливні (хімічні види товару) та сипучі (руда і зерно); в Одеському – сипучі (зерно), товарно-тучні (контейнерні TEU); в Іллічівському – сипучі (зерно, руда) та товарно-тучні (контейнерні TEU); у Білгород-Дністровському – товарно-тучні (перевалки лісової промисловості та контейнерні TEU) [9].

Ізмаїльський центр включає три порти: Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський. Ренійський морський торговельний порт розташований на лівому березі річки Дунай – однієї з найбільших річок Європи. Активний розвиток порту почався після поглиблення Кілійського гирла, що дало змогу приймати не тільки морські, але й океанські судна. Після возз'єднання Бессарабії з СРСР Ренійський порт був переданий Чорноморському пароплавству. У радянський період Ренійський порт був лідером серед портів придунайських країн. Ізмаїльський морський торговельний порт – сучасний і високо механізований порт на Дунаї. У період з 1968 по 1992 рр. були побудовані комплекси з переробки генеральних, навалювальних вантажів, контейнерів. Ще одним поштовхом до розвитку порту став початок функціонування залізничної станції Ізмаїл – Порт Новий, яка безпосередньо перебувала в порту. Морський торговельний порт Усть-Дунайськ був створений в кінці ХХ ст. перш за все для обслуговування ліхтеровісної системи перевезень. Після припинення

роботи ліхтеровісної системи порт почав спеціалізуватися на перевалці вантажів з морських судів на річкові для подальшого транспортування по Дунаю і навпаки [8].

В Ізмаїльському регіоні переважають такі види перевалочних вантажів: в Ізмаїльському порту переважають вугілля та руда, у Ренійському – зерно, хімія; в Усть-Дунайському – сипучі (зерно) [9].

В Миколаївській центр входять чотири порти: Миколаївський, «Октябрськ», Херсонський і Скадовський. Їх розвиток пов'язаний з чудовим розташуванням. Миколаївський порт має великий транспортний потенціал завдяки наявності зручної залізничної розв'язки, двох аеропортів. Також через нього проходять Міжнародні транспортні коридори (МТК): МТК № 9 «Гельсінкі – Санкт-Петербург – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Бухарест – Александрополіс»; МТК № 7 «Дунайський водний шлях»; МТК TRACECA «Європа – Кавказ – Азія»; один з маршрутів NELTI «Нова Євроазіатська автотранспортна ініціатива», «Північний Китай – Казахстан – Західна Європа». Сьогодні Миколаївський морський торговельний порт – важливий транспортний вузол на півдні України і одна з провідних гаваней країни. Спеціалізований морський порт «Октябрськ» був заснований для заходу іноземних суден. Херсонський порт здобув славу одного з найголовніших портів, що є експортерами хліба. У післявоєнні роки Херсон перетворився на промисловий, сільськогосподарський та культурний центр на півдні України. Херсонський морський торговельний порт, обладнаний сучасною технікою, став одним з провідних на Чорному морі. Скадовський порт переважно здійснює вантажопасажирські і автопаромні перевезення в турецькому напрямку, а також видобуток і реалізацію морського піску, перевалку зернових вантажів [8].

Так, в Миколаївському регіоні переважають такі види перевалочних вантажів: в Миколаївському порту переважають сипучі (зерно, руда); товарно-штучні (чорна металургія (металопрокат)); у порту «Октябрськ» – сипучі (зерно, хімія); товарно-штучні (чорна металургія); у Херсонському порту – сипучі (зерно); у Скадовському порту – сипучі (будівельні) [9].

Азовський центр включає два порти: Маріупольський та Бердянський. Їх активний розвиток пов'язаний з близькістю до промисловості Донбасу, що виступає основним замовником послуг. Іншими аспектами зростання товаропотоку цих портів були розпад СРСР та посту-

повий розрив виробничих зав'язків з країнами СНД. Це вимагало виходу виробників на міжнародні ринки збуту та пошуку нових партнерів. У цьому контексті порти Азовського моря стрімко розвивались.

В Азовському регіоні переважають такі види перевалочних вантажів: в Маріупольському порту переважають сипучі (вугілля, руда, будівельні види товару) та товарно-штучні (чорна металургія і контейнерні ТЕУ); в Бердянському – сипучі (зерно) [9].

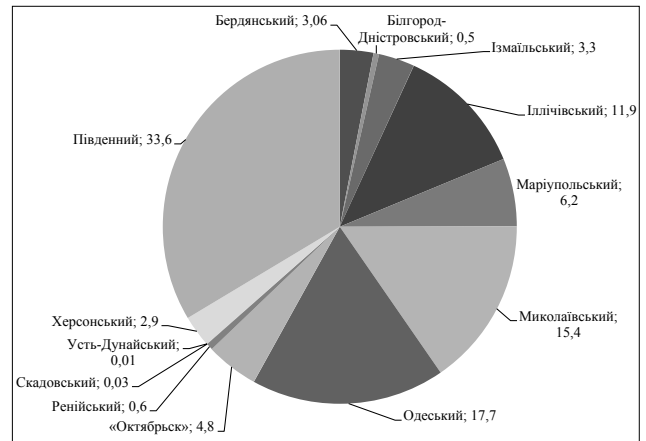


Рис. 3. Структура вантажообігу морських торгових портів України за 2015 р.

Джерело: складено авторами на основі [9]

Найбільшу частку у вантажообігу морських торгових портів України за 2015 р. мають такі порти: Південний (48,5 млн. т), Одеський (25,5 млн. т) та Миколаївський (22,2 млн. т) (рис.3). Їх лідерство обумовлено історично сформованою транспортною інфраструктурою, доброю матеріально-технічною базою порівняно з іншими портами України. Це стало можливим завдяки географічному фактору впливу. Близькість до річкових транспортних артерій, державних кордонів, промислових центрів, морських шляхів історично формувала міцну портову та транспортну інфраструктуру. Найменшу частку мають такі порти, як Скадовський (37,9 тис. т), Усть-Дунайський (22,5 тис. т) та Білгород-Дністровський (715,7 тис. т). Їх низький рівень техніко-технологічного аспекту діяльності обумовив відсталість від інших морських торговельних портів України.

Аналіз динаміки вантажообігу морських торговельних портів України за період 2010–2015 рр. свідчить про те, що з 2010 р. спостерігається зменшення обсягів перероблення вантажу зі 148,5 млн. т. в 2010 р. до 144,6 млн. т. у 2015 р., що на 2,6% менше (табл. 1).

Вантажообіг морських торгових портів України (тис. т)

Показники	Рік					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Перероблено вантажів	148 483,3	155 519,7	154 346,4	148 178	142 795,57	144 646,16
Транзит	44 185,2	47 599,2	38 780,6	27 224,46	20 338,82	15 904,24
Вантажообіг за номенклатурою (тис. т.)						
Наливні	21 560,6	21 424,5	17 791	19 281,33	13 908,93	11 871,47
Транзит	14 749,3	16 215,6	12 754,6	11 021,07	7 020,80	5 705,25
Сипучі	54 798,6	61 916,5	61 995,8	93 949,86	97 740,64	105 407,54
Транзит	14 343	19 432,2	16 284,2	12 115,44	9 593,76	7 515,67
Товарно-штучні	31 283	30 375,1	30 013,6	34 946,84	31 146	2 7367,15
Транзит	4 018,7	4 228	4 874,2	4 087,95	3 724,26	2 683,32

Джерело: складено авторами на основі [9]

При цьому у 2010 р. спостерігалось падіння перевалки транзитних (на 5,5%) вантажів відносно 2009 р. Вантажообіг України у 2011 р. збільшився на 4,7% і склав 155,5 млн. т, частка транзиту зросла з 29,7% до 30,6% (47,5 млн. т).

У 2010 р. обсяги перевалки сипучих вантажів скоротилися на 8,4%, а обсяги перевалки наливних і товарно-штучних вантажів зросли на 14,9% і 0,4% відповідно. Збільшення обсягів у 2011 р. відбулося за рахунок навалювальних вантажів. Всього їх оброблено 61,9 млн. т (113% до 2010 р.), збільшення складо 7,1 млн. т. Оскільки обсяги обробки наливних і генеральних вантажів впали (99,4% і 91,7% до 2010 року відповідно), то структура вантажопереробки за номенклатурою змінилася знову на користь сипучих вантажів. У загальному обсязі перевалки їх частка складала 54,4% (у 2010 р. вона дорівнювала 50,9%), частка генеральних вантажів – 26,7% (у 2010 р. – 29%), частка наливних – 18,9% (у 2010 р. – 20%).

переробили 154,3 млн. т вантажів. Обсяги перевалки транзитних вантажів зменшились на 8,8 млн. т. (81,5%). У 2012 р. найбільше було втрачено наливних вантажів, а саме 3,5 млн. т, також втрата була і в транзиті сипучих вантажів. Всього у 2012 р. українські порти втратили 3,15 млн. т. У 2012 р. втрати заповнювались за рахунок експорту перш за все сипучих вантажів (114,2%).

Вантажообіг 2013 р. склав 148,2 млн. т., обсяги транзиту склали 27,7 млн. т, що становить 70,2% до 2012 р. (мінус 11,5 млн. т). У 2013 р. ситуація покращилася з наливним, сипучим та товарно-штучним вантажем, але транзит за всіма трьома групами вантажу знизився: наливні – 1,7 млн. т (мінус 13,6%), сипучі – 4,1 млн. т (мінус 25,6%), товарно-штучні – 0,78 млн. т (мінус 16,1%) порівняно з минулим роком (табл. 1).

У період 2014–2015 рр. спостерігається різкий спад вантажообігу України. У 2014 р. він склав 142,8 млн. т, а у 2015 р. – 144,6 млн. т. Обсяги перевалки транзиту скоротилися на 9% у 2014 р., а вже у 2015 р. показник транзиту знизився ще на 21,8% (4,4 млн. т) порівняно з 2014 р. Різким спадом наливних і товарно-штучних груп вантажу характеризується 2014 р. Так, наливних вантажу було втрачено 5,3 млн. т, товарно-штучних – 3,8 млн. т. У 2014 р. втрати заповнювались за рахунок сипучого вантажу, який склав на 3,8 млн. т більше за 2013 р. У 2015 р. втрати наливних і товарно-штучних вантажів продовжилися і склали «мінус 2 млн. т» та «мінус 3,7 млн. т» відповідно. Стабільним зростанням сипучих вантажів відзначився 2015 р., адже експорт виріс на 4,2%, а імпорт – на 33,4%. Тільки транзит даного вантажу скоротився на 21,7% (2,1 млн. т) (табл. 1).

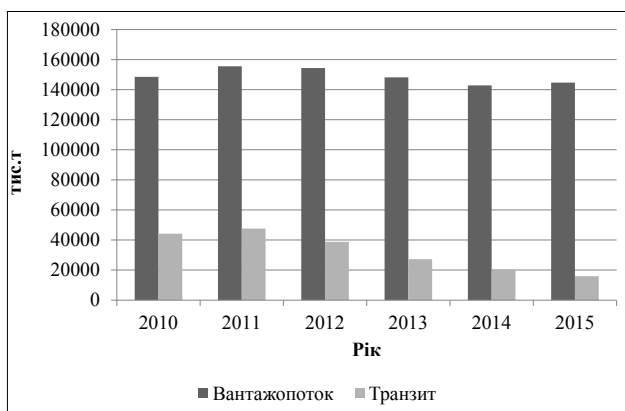


Рис. 4. Динаміка вантажопотоку та транзиту України за період 2010–2015 рр.

Морські торгові порти у 2012 р. країни

Одним з факторів зменшення товаропотоку в українських портах є політична нестабільність навколо державного кордону. В Україні існує проблема в правовому оформленні кордону по Чорному і Азовському морях. Між Україною та Румунією був територіальний спір відносно морського кордону у Чорному морі, який закінчився не на користь України. Міжнародний суд виніс рішення у справі про делімітацію кордонів, і Україна втратила 9,7 з 12 тис. кв. км близько 80% нафтогазоносного континентального шельфу. Тому зміни кордонів з Румунією та з Кримським півостровом підсилюють ризик для економічної і військової безпеки судноплавства. Також з 1996 р. між Росією та Україною проходять переговори щодо визначення правового статусу Азовського моря і Керченської протоки та розмежування морських просторів у Чорному морі. Переговори щодо делімітації морського кордону досі тривають.

Висновки з цього дослідження. Отже, морські кордони України – це важлива ланка логістичного ланцюжка збуту продукції; інструмент обслуговування зростаючої

зовнішньоекономічної діяльності, підтримки ефективного партнерства зі світовою економічною спільнотою. Україна має перспективу для більш ефективного та раціонального використання своїх «територіальних можливостей» для залучення додаткових транзитних потоків за умови реалізації чітких заходів щодо подальшого розвитку та модернізації власної транспортної інфраструктури, а також створення сприятливих умов для судноплавства територією України. Залучення інвесторів до процесу роздержавлення морських портів, який повинен зміцнити державну політику модернізації і підвищення конкурентоспроможності морської інфраструктури, є одним з напрямів реалізації Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р., розробленої Кабінетом Міністрів України з метою комплексного розвитку галузі. Ці умови дадуть поштовх для суттєвого збільшення обсягів перевезень морським транспортом. У зв'язку з цим зростатиме роль морських портів України як однієї з головних ланок національної морської інфраструктури.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Ткаченко А. Державне регулювання у сфері транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України : автореф. дис. ... докт. наук з держ. упр. : спец. 25.00.02 «Механізми державного управління» / А.М. Ткаченко ; Нац. акад. держ. упр. при Президентові України. – К., 2005. – 32 с.
2. Сапронов О. В. Вплив міжнародних транспортних коридорів на рівень національної безпеки України / О.В. Сапронов [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.academy.gov.ua/ej/ej11/txts/10sovnbu.pdf>.
3. Толстова А.В. Забезпечення конкурентоспроможності національної мережі міжнародних транспортних коридорів : автореф. ... дис. канд. екон. наук : спец. 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / А.В. Толстова ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Х., 2011. – 20 с.
4. Карпенко О.О. Аналіз транзитних перевезень вантажів через морські торговельні порти України / О.О. Карпенко, Г.Ю. Продченко // Вод. транспорт. – 2012. – Вип. 2. – С. 123–128.
5. Меркт О.В. Методичні засади стратегії розвитку морських торговельних портів у конкурентному середовищі : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.07.04 «Економіка транспорту і зв'язку» / О.В. Меркт ; Київ. нац. авіац. ун-т. – К., 2002. – 16 с.
6. The United Nations Convention on the Law of the Sea (A historical perspective) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm#SettingLimits.
7. Офіційний сайт Державної прикордонної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dpsu.gov.ua>.
8. Офіційний сайт Адміністрації морських портів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uspa.gov.ua>.
9. Офіційний сайт ЧАО «Центральное грузовое бюро» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ccb.at.ua/publ/analitika/gruzooborot_morskikh_torgovykh_portov_za_2015_god/2-1-0-154.