

## **Територіальна організація та сучасний стан портового господарства України**

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова, м. Одеса  
e-mail: ighnatienko.89@mail.ru

**Анотація.** В статті розглянута територіальна організація і дана детальна характеристика роботи портового господарства України, проведено аналіз динаміки роботи за основними показниками.

**Ключові слова:** морський порт, вантажообіг, транзит, експорт, імпорт.

### **Актуальність проблеми**

Наявність в Україні морських торгових портів відкриває перед нею широкі можливості для розвитку господарства, оскільки вони є поєднуючою ланкою між державною транспортною системою і світовою транспортною системою, а разом з тим і світовим господарством. В той же час, за роки незалежності, портове господарство країни зазнало істотних змін і перебуває в активній фазі реформування.

### **Аналіз останніх наукових досліджень**

Дослідженнями діяльності морських торгових портів займалися такі науковці як Войченко Т. О., Грузан А. В., Дергаусов М. М., Ільницький К. О., Ільченко С. В., Ісаєв А. І., Коваленко Ю., Лифар В. В., Мазаракі А. А., Мірошко В. М., Меркт О.В., Новікова А. М., Огонь Ц. Г., Пащенко Ю., Прейгер Д. К., Примачов М. Т., Топчів О. Г., Хахлюк А., Хомич Л. В., Чекаловець В. І., Цабієва Т. О. та ін.

**Мета роботи:** дати загальну характеристику сучасного стану портового господарства України і його територіальну організацію, зробити аналіз та виявити основні тенденції.

### **Викладення основного матеріалу дослідження**

Морський порт – це транспортний комплекс, розташований на відведеній в установленому порядку державній адміністрації порту території та акваторії зі встановленими межами, призначений і обладнаний для обслуговування суден і пасажирів, в якому створено морську адміністрацію порту, здійснюються вантажно-розвантажувальні роботи, надаються транспортно-експедиторські, спеціалізовані та інші послуги, а також забезпечуються безпечно плавання та стоянка суден.

Морські порти України є найважливішою складовою частиною не тільки транспортної, але і виробничої інфраструктури країни. Особлива роль портів в економіці визначається тим, що вони розташовані на напрямках міжнародних транспортних коридорів, а також тим, що через них проходить адміністративний та економічний кордон України. Порти виконують роль пунктів стиковки (перехідних мостів) між транспортною системою, а відповідно і економікою України з світовою транспортною системою та економіками іноземних держав.

Тому рівень технологічного та технічного оснащення, організаційно-правової системи функціонування та управління портів повинен відповідати сучасним вимогам, що встановлені для портів у міжнародній транспортній системі.

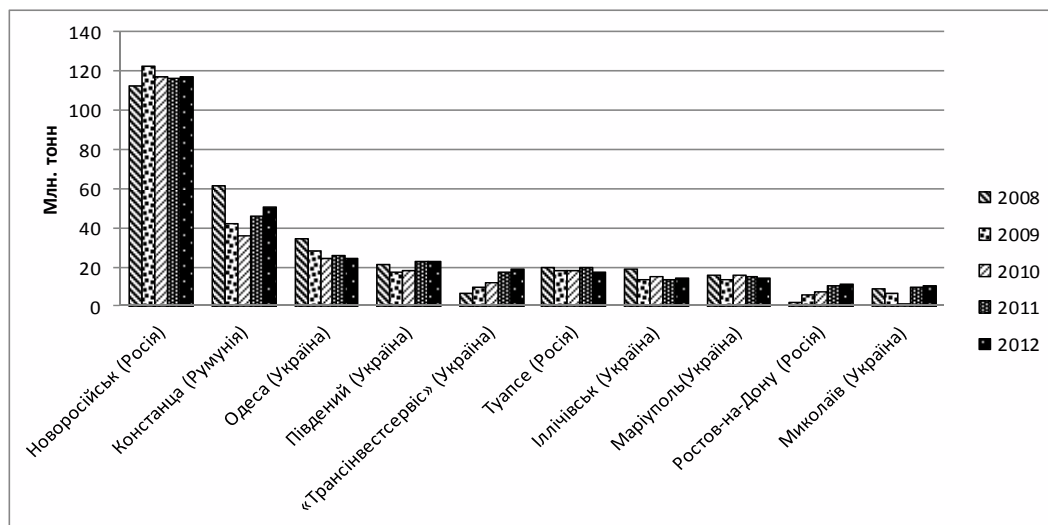
Крім того, морські порти є ключовою складовою державної системи забезпечення безпеки мореплавства в територіальному морі та внутрішніх морських водах України, суб'єктом чисельних міжнародних економічних та правових взаємовідношень, закріплених конвенціями та іншими міжнародними договорами, стороною яких є Україна [1].

Загальний вантажообіг всіх морських портів і терміналів Чорноморсько-Азовського басейну в 2012 році склав 451,5 млн тонн. Мова йде про всі 97 портів і терміналів басейну (в тому числі 63 – з вантажообігом 100 тис. тонн і більше). Найбільша частка з них припадає на порти Росії – 176,7 млн тонн (39% від всього вантажообігу басейну), на другому місці морські порти і термінали України – 154,3 млн тонн (34,2 %), далі порти Румунії (Констанца з Мідією і Мангалією) – 50,6 млн тонн (11,2 %), Болгарії – 25,2 млн тонн (5,6 %), Туреччини – 22,6 млн тонн (5,01 %), Грузії – 21,8 млн тонн (4,83 %), Молдови – 0,28 млн тонн (0,06 %).

У порівнянні з 2011 роком загальний вантажообіг виріс на 1,3%. Цей ріст забезпечили порти і термінали Румунії (+10,2 %), Росії (+2,2 %) і Туреччини (+2,2 %). При цьому вантажообіг в портах України, Болгарії, Грузії, Молдови скоротився.

Із всіх 97 портів і терміналів Чорноморсько-Азовського басейна, більша частина всього вантажообігу припадає на 10 портів і терміналів, а це 67%. При цьому лідером за вантажообігом залишається російський Новоросійський порт – 117,4 млн т., йому значно поступається румунський

порт Констанца – 50,5 млн т., третім за вантажообігом є порт Одеси – 24,5 млн т, його майже наздогнав порт Южний – 22,7 млн т., далі український термінал «Трансінвестсервіс» – 18,8 млн т., російський порт Туапсе – 17,8 млн т., Іллічівський порт – 14,5 млн т., Маріупольський порт – 14 млн т., російський Ростов-на-Дону – 11,1 млн т. та Миколаївський порт – 10,8 млн т. (рис.1) [2].



**Рис.1** Десять найпотужніших за вантажообігом морських торгових портів і терміналів Азово-Чорноморського регіону.

На узбережжі Чорного та Азовського морів України знаходиться 18 морських торгових портів із загальною проектною потужністю 209 млн.т., сумарною кількістю гідротехнічних споруд 414, з них 218 вантажних причалів із загальною причальною довжиною більше 46 км та 2 млн. 815 тис.м<sup>2</sup> відкритих складських площ і 397 тис.м<sup>2</sup> критих складів із 63 терміналами різної спеціалізації (табл.1).

**Таблиця 1.**  
**Класифікація і потужність морських торгових портів України станом на 2012 рік[8;9;10;11;12;13].**

Порт	Проектна потужність, млн. тонн	Вантажообіг, млн. тонн в 2012 році	Вантажних причалів	Довжина причальної лінії, км	Площа складських приміщень тис.м <sup>2</sup> , у тому числі	
					відкритих	критих
<b>ПОРТ-ХАБ</b>						
Одеса	40	24,5	27	9	425,07	60,42
<b>ДИВЕРСИФІКОВАНИЙ ПОРТ</b>						
Іллічівськ	32	14,5	21	6	575,0	27,0
Маріуполь	20	14,1	18	3,9	263,7	14,1
Миколаїв	21	10,8	20	2,4	1 74,6	27,3
Рені	14,5	1,1	31	3,9	195,0	30,0
<b>НІШЕВИЙ ПОРТ</b>						
Южний	40	22,7	11	5,5	145,0	2,0
Керч	2,5	5,9	6	2	105,8	16,8
Херсон	5	3,1	9	1,26	26,1	2,1
Феодосія	11	3,0	7	1,2	19,3	3,28
Ізмаїл	8,5	2,9	19	2,6	201,1	19,7
Октябрськ	3	2,2	7	1,9	264,8	44,6
Бердянськ	1	2,3	13	1,7	103,7	14,7
Євпаторія	2	0,9	9	1,3	35,5	0,2
Білгород-Дністровський	1	0,9	10	1,23	95,7	60,7
Севастополь	0,6	0,4	3	0,36	7,0	29,3
Ялта	2	0,2	2	0,84	15,0	-
Скадовськ	1	0,2	4	0,8	-	22,2
Усть-Дунайськ	4	0,03	1	0,33	162,8	22,6
<b>Всього</b>	<b>209,1</b>	<b>109,8</b>	<b>218</b>	<b>46,22</b>	<b>2815,17</b>	<b>397,0</b>

Причальний фронт і територію портів обслуговують більше 3000 одиниць перевантажувального обладнання різних типів, включаючи більше 600 порталних кранів. Окрім того, обробку вантажів

здійснюють 12 морських причалів підприємств («Нібулон» (Миколаїв), «Авіта» (Севастополь), «Азовсталь» (Маріуполь) та ін.). Україна також має чотири морських рибних порти: Іллічівський, Севастопольський, Керченський і Маріупольський, які у зв'язку з різким скороченням надходження рибної продукції в Україну майже цілком переключилися на переробку тих же вантажів, що і торгові порти [3;4].

В Україні морські порти за географічною ознакою можна поділити на п'ять регіональних груп, що обслуговують поряд розташовані промислові підприємства, національні і міжнародні транспортні коридори (рис.2).

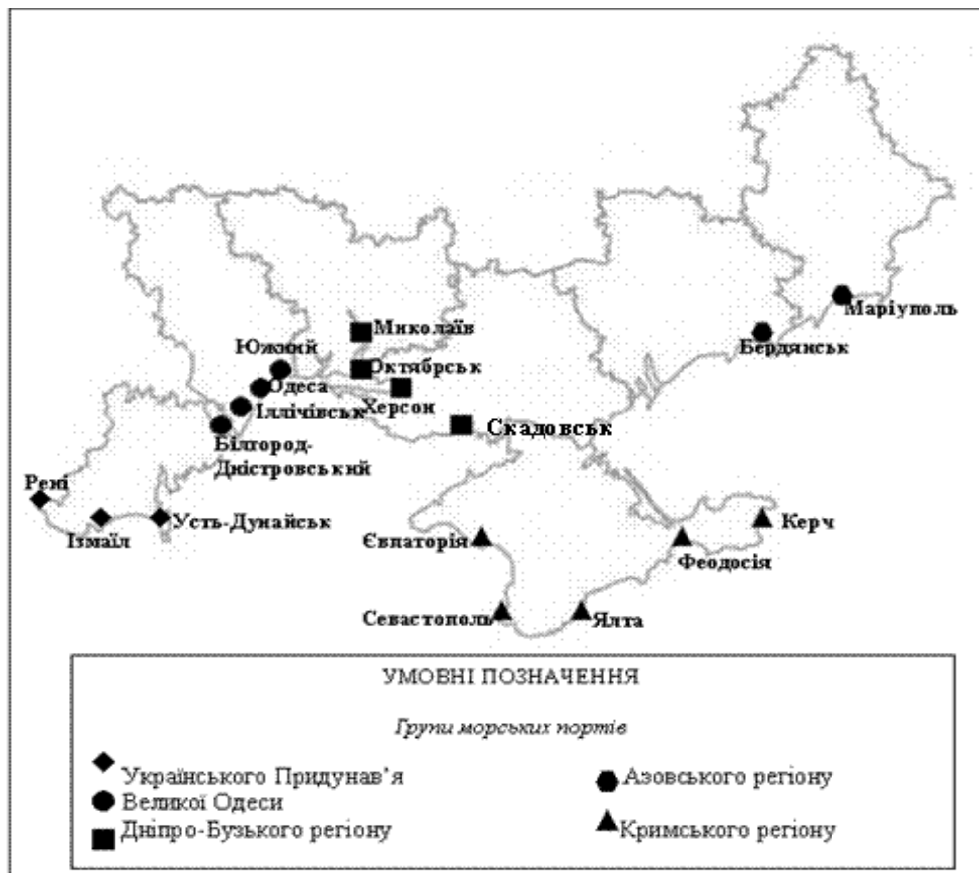


Рис.2 Групи морських торгових портів України в Чорному і Азовському морях

Перша група портів, що є найбільшою за масштабами є порти Великої Одеси – Одеса, Іллічівськ, Южний, Білгород-Дністровський, що разом дають 60 % всього вантажопотоку державних морських торгових портів.

Друга група портів – Азовський регіон, що об'єднує порти Маріуполя і Бердянська, які за рахунок розвинутої промисловості Сходу України забезпечують 15% всього вантажопотоку.

Третя група портів – Дніпро-Бузький регіон, що складається з портів Миколаїв, Херсон, Олександрія і Складовськ, що дають разом близько 15% всього вантажопотоку. Вони спеціалізуються в основному на постачанні зернових, металу і автомобілів.

Четверта група портів – Кримський регіон, в складі якого порти Керч, Феодосія, Ялта, Севастополь, Євпаторія, що забезпечують тільки 9% всього вантажопотоку. Займаються в основному перевалкою будівельних матеріалів, за виключенням Феодосійського порту, що є другим після Одеси по переробці нафти і нафтопродуктів.

П'ята група портів – регіон Українського Придунав'я, що складається з портів Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ. Ці порти забезпечують всього 4,5% всього вантажопотоку і їх частка з року в рік суттєво зменшується [5].

Варто відміти, що з 18 морських торгових портів тільки Одеський відноситься до портів-хабів. Порт-хаб (hub port) – це крупний контейнерний порт, оснащений для швидкої перевалки вантажів в цілях зменшення стадійного часу. Порти-хаби задовольняють дві вимоги: 1) розміщення в географічно центральному (або доступному) місці в регіоні, наявності хінтерланду для додаткового залучення вантажів; 2) можливість приймати більш крупні судна у порівнянні з іншими портами регіону [6].

Чотири з 18 морських торгових портів відносяться до диверсифікованих портів – це Іллічівський, Маріупольський, Миколаївський та Ренійський порти. Диверсифікований порт – це великий порт, що здійснює перевалку широкого асортименту товарів, маючи у своїй інфраструктурі термінали різної

спеціалізації (нафтоналивні, зернові, контейнерні та ін.) Найбільше в Україні є так званих *нішевих портів* – 13, що займаються перевалкою різних видів продукції, з суттєвим переважанням одного-двох видів.

Так, у порту Южний основний вантаж – це руда, Ізмаїлу – вугілля і руда, Херсон – сипучі вантажі, Олександрія – автомобілі, Білгород-Дністровський, Євпаторія і Ялта – будівельні матеріали, Феодосія – нафта і нафтопродукти. Класифікація і потужність морських торгових портів відображені у таблиці 1 [7].

Як видно з таблиці 1 найбільшими за проектною потужністю є порти Одеса, Южний, Іллічівськ, Маріуполь, Миколаїв і дещо їм поступається порт Рені. На ці шість портів припадає 80% всієї проектною потужності морських портів України. У структурі ж загального вантажообігу за 2012 рік абсолютними лідерами виступають тільки п'ять портів: Одеса, Южний, Іллічівськ, Маріуполь, Миколаїв. На них припадає 79% всього вантажообігу. Найбільша кількість гідротехнічних споруд у Одеському, Ренійському, Ізмаїльському, Іллічівському, Ялтинському, Севастопольському та Миколаївському портах, на які приходиться 61% всіх ГТС в морських торгових портах. За кількістю вантажних причалів виділяються Ренійський, Одеський, Іллічівський, Миколаївський порти, на припадає 45% всіх вантажних причалів. За сумарною площею складських територій абсолютними лідерами є Іллічівський, Одеський, Маріупольський та порт Олександрія у яких зосереджено 54% відкритих складських територій і 37% критих складських приміщень. Отже, в усіх вище перерахованих показниках потужності морських торгових портів абсолютними лідерами можна назвати Одеський, Южненський, Іллічівський, Маріупольський та Миколаївський морські торгові порти.

Тим не менш, хотілось би відмітити що не дивлячись на велику проектну потужність українських морських торгових портів, вже сьогодні вони завантажені не повну потужність, про що наявно демонструє таблиця 2.

**Таблиця 2.**

**Ступінь завантаження портів України в 2012 році [14]**

Вид вантажу	Рівень завантаження у %	Потужність, млн. т.
Навальні (без зерна)	83	79
Зерно	76	41
Генеральні	55	48
Контейнерні	35	22
Наливні	31	68
Інші	31	8

Особливо низький рівень завантаження генеральних (55%), контейнерних (35%), наливних (31%) та інших (31%) видів вантажів. Їх потужності завантажені менше ніж на половину і продовжують знижуватися.

Державними і приватними портами і терміналами України в 2012 році було перероблено 161,1 млн т вантажів – на 0,7% менше, ніж в 2011 році. Морськими портами України всіх форм власності перероблено 154,3 млн т вантажів що на 0,8% менше ніж в 2011 році. При цьому перевалка морськими портами експортних вантажів виросла на 14,1% – до 96,85 млн т, перевалка імпорتنних вантажів скоротилася на 15,1% – до 16,49 млн т, перевалка транзитних вантажів скоротилася на 18,5% – до 38,78 млн т, перевалка вантажів у внутрішньому сполученні скоротилася суттєво, на 41,3% – до 1,84 млн т. В той же час, річкові порти України в 2012 році перевалили близько 6,8 млн т вантажів – на 0,8% більше, ніж в 2011 році. При цьому перевалка річковими портами експортних вантажів виросла на 27,8% – до 1,14 млн т, перевалка імпорتنних вантажів збільшилась на 29,3% – до 0,36 млн т. Перевалка вантажів у внутрішньому сполученні в річкових портах скоротилася на 5,6% – до 4,9 млн т. (табл.3)

**Таблиця 3.**

**Загальний вантажообіг портів і перевантажувальних комплексів України в 2012 році, тис.тонн [15]**

	Всього		Морські порти і термінали		Річкові порти	
	2012	у % до 2011	2012	у % до 2011	2012	у % до 2011
Експорт	98257,0	114,3	96848,1	114,1	1408,9	127,8
Імпорт	16848,9	85,5	16493,7	84,9	355,2	129,3
Транзит	38782,7	81,5	38780,6	81,5	2,1	12,2
Каботаж	6752,5	81,0	1844,2	58,7	4908,3	94,4
Вантажі не пов'язані з морським і річковим вантажообігом	503,7	81,6	379,8	81,2	123,9	83,0
Оброблено суден, од.	22890	87,8	17593,0	85,4	5297,0	97,1
<b>Всього</b>	<b>161144,8</b>	<b>99,3</b>	<b>154346,4</b>	<b>99,2</b>	<b>6798,4</b>	<b>100,8</b>

Державні морські торгові порти країни переробили 109,8 млн т вантажів, що складає 96,6% до показників 2011 року. Саме в 2011 році був досягнутий ріст після двох років росту вантажообороту в морських торгових портах, які дали приріст у 6 млн т. В 2012 році знову спостерігається падіння на 3,92 млн т.

При цьому обсяги перевалки експортних вантажів виросли на 4,7 млн т, склавши в цілому 64,8 млн т. Знизилися обсяги імпорتنних та транзитних вантажів, за рахунок яких в 2011 р. і був отриманий приріст. Варто відмітити, що імпорт в 2011 році виріс на 4,7% транзит на 20,4%. За підсумками 2012 року ситуація наступна: імпорт – 85,2% до показників 2011 року (мінус 1,62 млн т), транзит – 85% (мінус 5,96 млн т) [15].

Більше всього було втрачено наливних вантажів – 3,5 млн т, із них транзитних нафтовантажів – майже 2,8 млн т. Зменшуються і обсяги транзитних сипучих вантажів. Всього в 2012 році українські порти втратили 3,15 млн т, в основному це руда (мінус 1,33 млн т), вугілля, зерно.

В 2012 році втрати поповнювались за рахунок експорту, перш за все, сипучих вантажів (114,2%), а точніше зерна. Його перевалено на 6,27 млн т більше, ніж 2011 році. Можливо якби не державні обмеження, що діяли в першій половині 2012 року, на експорт було би відправлено зерна на кілька мільйонів тонн більше. Інших можливостей нарощувати обсяги експортної перевалки в Україні в 2012 році не було. Обсяги експортної руди залишилися практично на тому ж рівні (12,56 млн т). Через падіння світового попиту на вугілля на експорт було відправлено на 1,37 млн т вугілля менше (75,4% до 2011 року) [15].

У 2012 році приріст у вантажообороті був тільки у 7 із 18 морських торгових портах. Це Ялта (плюс 1,7 млн т), Миколаїв (плюс 1,2 млн т), Іллічівськ (плюс 0,98 млн т), Херсон (плюс 0,17 млн т), Южний (плюс 0,08 млн т), Севастополь (плюс 0,05 млн т) та Усть-Дунайськ (плюс 0,008 млн т).

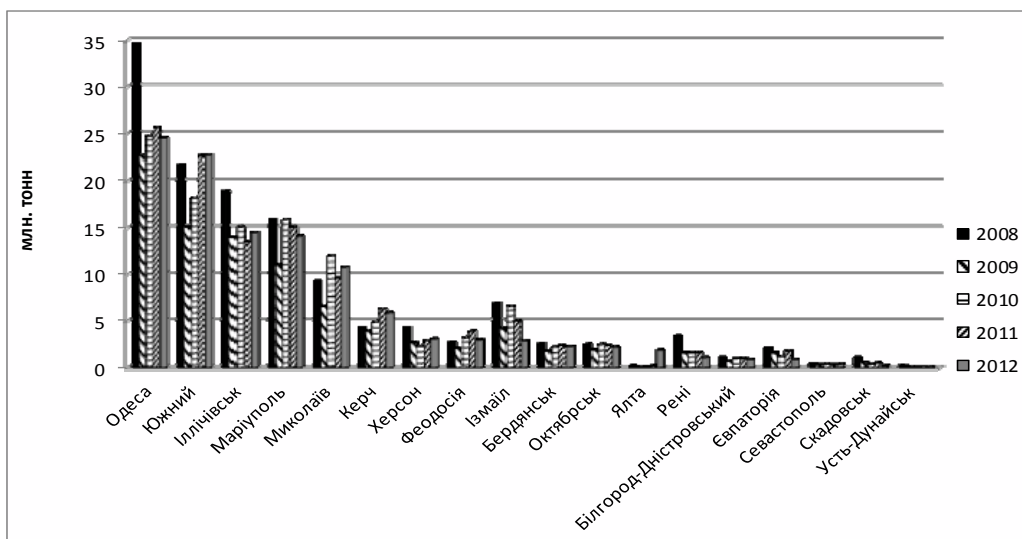


Рис.3 Зміна вантажообігу морськими портами України за 2008-2012 роки

Якщо аналізувати динаміку вантажообігу українських портів за веріод 2002-2012 рр. варто відмітити, що на роботу портів суттєво вплинула остання економічна криза. Так, для сумарної обробки вантажів спостерігається:

- зростання обсягів перевалки у 2002-2008 рр. з 120,6 до 169,6 млн.т.;
- зниження обсягів перевалки у 2009-2012 рр. до рівня 150 млн.т.

Для експорту вантажів:

- зниження-зростання обсягів з 2002 по 2008 рр. на рівні 60-70 млн.т.;
- зростання обсягів у 2009-2011 рр. на рівні 80 млн.т.;
- зростання обсягів у 2012 р. до 96,8 млн.т.

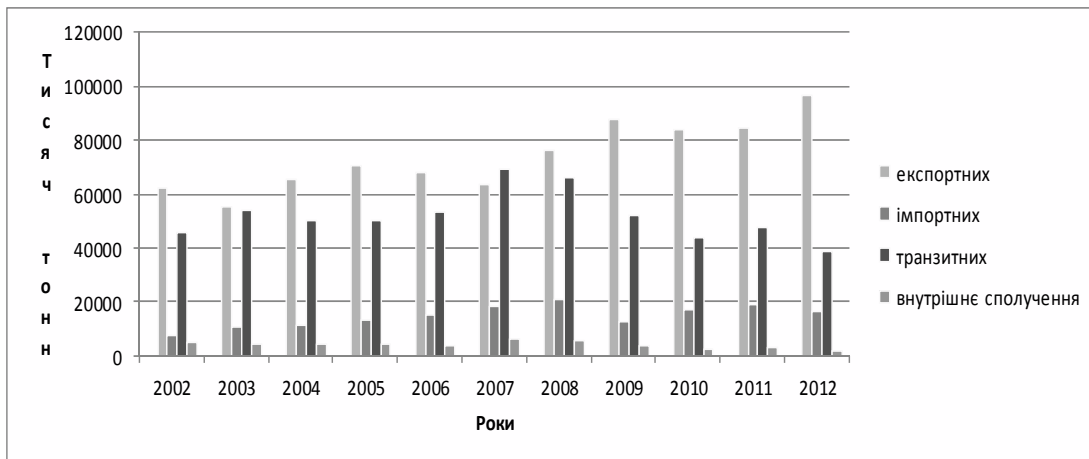
Для імпорту вантажів:

- зростання обсягів у 2002-2008 рр. з 7,6 до 21,1 млн.т.;
- зниження обсягів у 2009 р. до 12,8 млн.т.;
- зростання обсягів у 2010-2012 рр. до рівня 16-19 млн.т.

Для транзиту вантажів:

- зростання обсягів фіксується у 2002-2007 рр. з 45,7 до 69,5 млн.т.;
- зниження обсягів у 2008-2012 рр. з 66,3 до 38,7 млн.т.

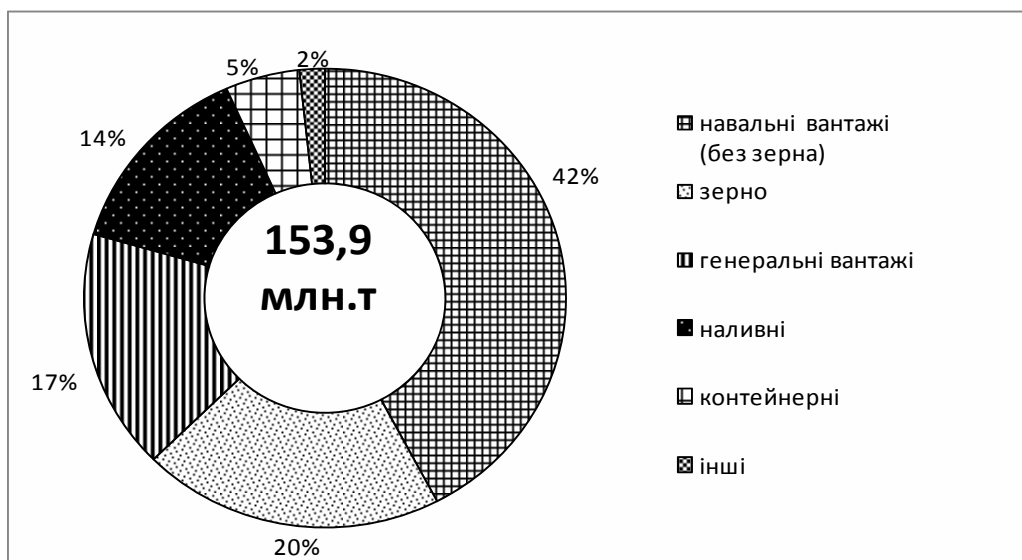
В структурі динаміки з 2002 по 2012 роки переважали експортні (45-55%) та транзитні (35-40%) вантажі (разом на рівні 80-90%) рис.4



**Рис.4** Динаміка перевезень морськими торговими портами України за період з 2002 по 2012 роки (тисяч тонн)

Традиційно транзит представлений такими вантажами: хлібними, нафтою та нафтопродуктами, рудою, хімічними та мінеральними добривами, вугіллям В сукупній структурі вантажів, які пройшли через морські порти переважали навалні вантажі (без зерна) – 42,3%, зерно – 20,3%, генеральні вантажі – 16,9%, дещо меншу частку зайняли наливні – 13,8%, контейнерні – 5,0% та інші – 1,7% (рис.5).

Основними країнами відправлення транзитних вантажів є Росія, Казахстан, Білорусія, Грузія, Китай, країнами призначення транзитних вантажів – Туреччина, Китай, Італія, США, Ізраїль, Болгарія [15].



**Рис.5** Структура вантажообігу морських торгових портів України за 2012 рік

### Висновок

Морське господарство України перебуває на стадії активного реформування. Проте, не дивлячись на це, суттєвих змін на покращення не відбулося. Із загального огляду видно, що майже по всіх показниках спостерігається суттєве зниження обсягів перевалки вантажів, що зумовлено низкою державних і світових проблем, негайне вирішення яких сприятиме інтенсивному розвитку морського господарства України.

### Література

1. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2015 року. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/showact/5.html>.
2. Ильницький К. Лидерство среди портов Черноморья: сегодня и завтра [Електронний ресурс] / К. Ильницький // Порты Украины – 2013. – № 02 (124) – Режим доступу до журн.: <http://portsukraine.com/node/3177>

3. Ильницкий К. Все порты и терминалы Черноморско-Азовского бассейна [Электронный ресурс] / К. Ильницкий // Порты Украины – 2013. – №03 (125). – Режим доступа до журн.: portsukraine.com/node/3231
4. Реестр гідротехнічних споруд морських портів України станом на 09.09.2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.uspa.gov.ua/ua/reestr-gidrotekhnichnikh-sporud-morskikh-portiv-ukrajini>
5. Дем'янченко А. Г. Роль і структура морських портів України [Электронный ресурс] / А. Г. Дем'янченко // Проблеми економіки – 2013. – №2. – С.53-59. – Режим доступа до журн.: [www.problecon.com/\\_inc/kachka\\_pdf.php?year=2013](http://www.problecon.com/_inc/kachka_pdf.php?year=2013).
6. Никулина С. В. Морские порты как субъекты международной конкуренции : автореферат дисс.канд.экон.наук [Электронный ресурс] / С. В. Никулина // – Режим доступа: [sepinauku.ru/info/page\\_25401.htm](http://sepinauku.ru/info/page_25401.htm)
7. Порты Украины: морские порты, речные, рыбные [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://transportinform.com/ports-ukraine.html>
8. Асоціація морських портів України «Укрпорт» [Электронный ресурс] – Режим доступа : [www.ukrport.org.ua](http://www.ukrport.org.ua)
9. Порты Украины: морские порты, речные, рыбные [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://transportinform.com/ports-ukraine.html>
10. Одеський регіон: передумови формування, структура та територіальна організація господарства: навч. посібник / Одес.нац.ун-т ім.І.І.Мечникова; авт.колектив : О.Г.Топчієв, І.І.Кондратюк, В.В. Яворська. – Одеса : Астропринт, 2012. – 336 с.
11. Офіційний сайт Миколаївського морського торгового порту [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.rada.com.ua>
12. Офіційний сайт порту Усть-Дунайск [Электронный ресурс] – Режим доступа : [www.danube-logistics.net/port%20ust%20dunaisk.html](http://www.danube-logistics.net/port%20ust%20dunaisk.html)
13. Порт Южный. Город Южный [Электронный ресурс] – Режим доступа: [www.allyuzhny.com/org/detail/id/8/](http://www.allyuzhny.com/org/detail/id/8/)
14. Порты Украины: Шторм в тихой гавани [Электронный ресурс] – Режим доступа: [agroconf.org/content/porty-ukrainy-shtorm-v-tihoy-gavani](http://agroconf.org/content/porty-ukrainy-shtorm-v-tihoy-gavani)
15. Грузооборот морских торговых портов Украины за 2012 год [Электронный ресурс] – Режим доступа: [sccb.at.ua](http://sccb.at.ua)

**Аннотация** Е. В. Игнатенко *Территориальная организация и современное состояние портового хозяйства Украины. В статье рассмотрена территориальная организация и дана детальная характеристика работы портового хозяйства Украины, проведено анализ динамики работы за основными показателями*

**Ключевые слова:** морской порт, грузооборот, транзит, экспорт, импорт

**Abstract.** Y. Ignatenko *Territorial organization and present state port economy of Ukraine. The article considers the territorial organization and contains a detailed characterization of the port economy of Ukraine, analysis dynamics of work the main indicators.*

**Keywords:** seaport, turnover, transit, import, export..

Поступила в редакцию 03.02.2014 г.