

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
ФАКУЛЬТЕТ МОРСЬКОГО ПРАВА ТА МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра менеджменту та економіки
морського транспорту

Толстіков Володимир Олександрович

**ЕФЕКТИВНІСТЬ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ
В СИСТЕМІ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ**

Дипломна робота
зі спеціальності 073 Менеджмент

Науковий керівник
д. е. н., проф. Примачов М.Т.

Здобувач вищої освіти _____

Науковий керівник _____

Завідуючий кафедрою _____

Нормоконтроль _____

Одеса 2021
ЗАВДАННЯ
на розробку дипломної магістерської роботи
за темою:

ЕФЕКТИВНІСТЬ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В СИСТЕМІ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

	Зміст окремих частин дослідження	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета дослідження: полягає в узагальненні, упорядкуванні, комплексному аналізі теоретичних і статистичних даних та розробці практичних рекомендацій щодо удосконалення об'єкта дослідження.		
2	Об'єкт дослідження: сучасна система ринку морської торгівлі.		
3	Предмет дослідження: аналіз ефективності інтеграційних процесів у світовому ринку морської торгівлі, їх можливості та перспективи в Україні.		
4	ВСТУП		
5	РОЗДІЛ 1. Основні форми інтеграційних процесів в системі ринку морської торгівлі 1.1. Інтеграційні напрямки в судноплаванні (альянси, придбання терміналів та ін.) 1.2. Інтеграційні процеси в портовому сегменті (концесії, будівництво терміналів закордонними інвесторами) 1.3. Мультиmodalьні технології та Новий пояс – новий шлях		
6	РОЗДІЛ 2. Сучасний стан морського транспортного комплексу України 2.1. Структура та динаміка зовнішньої торгівлі 2.2. Судноплавний комплекс 2.3. Транзитні технології - форма інтеграції		
7	РОЗДІЛ 3. Оптимізація інтеграційних напрямків розвитку ринку морської торгівлі 3.1 Обґрунтування перспективних		

	вантажопотоків 3.2 Розрахунок економічних показників судна в рейсі 3.3 Потреби провізної і пропускної спроможності 3.4 Альтернативи інтеграції за стратегією Нового шовкового шляху		
8	ВИСНОВКИ		
9	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ		
10	ФОРМУВАННЯ ІЛЮСТРАТИВНОГО МАТЕРІАЛУ		
11	Анотація		
12	Відгук керівника		
13	Рецензування		
14	Дата захисту		

Дипломник: Толстіков В.О.

Керівник: д. е. н., проф. Примачов М.Т.

Завідувач кафедри: д. е. н., проф. Голубкова І.А.

АНОТАЦІЯ

Магістерська робота містить ____ с., ____ рис., ____ схем, 49 табл., ____ діаграм, ____ використаних джерел.

Магістерська робота присвячена дослідженню проблеми ефективності інтеграційних процесів в системі ринку морської торгівлі

Виконано аналіз новітньої статистики створення, функціонування й отриманих переваг глобальних альянсів судноперевізників, інтеграційних процесів в портовому сегменті, досліджено мультимодальні технології та ідею створення Нового поясу – Нового шовкового шляху.

Розглянуто сучасний стан морського транспортного комплексу України, обґрунтовано його проблеми та оглянуто перспективи, зокрема транзитні технології як форму інтеграції.

Запропоновано шляхи оптимізації інтеграційних напрямків розвитку ринку морської торгівлі, окреслено перспективні вантажопотоки, обґрунтовано потреби провізної і пропускної спроможності, оглянуто стратегію Нового шовкового шляху.

Проведено дослідження з розрахунку економічних показників судна «Mineral Faith» в рейсі за маршрутом Хей-Пойнт (Австралія) – порт Південний, Україна.

Надано оцінку ефективності виконаного рейсу і роботи судна за експлуатаційний період.

Проаналізовано кількісні та якісні показники рейсу й сформульовано рекомендації з підвищення його ефективності.

Ключові слова: інтеграційні процеси, морська торгівля, судноплавство, океанські перевізники, портовий сегмент, вантажопотоки.

ANNOTATION

The master's thesis contains ___ pages, ___ figures, ___ schemes, 49 tables, ___ diagrams, _____ used sources.

The master 's thesis is devoted to the research of the problem of efficiency of integration processes in the system of the maritime trade market.

The analysis of the latest statistics on the creation, operation and benefits of global shipping alliances, integration processes in the port segment, multimodal technologies and the idea of creating a new belt - the New Silk Road.

The current state of the maritime transport complex of Ukraine is considered, its problems are substantiated and prospects are considered, in particular transit technologies as a form of integration.

Ways to optimize the integration directions of maritime trade market development are proposed, promising cargo flows are outlined, the needs of transportation and capacity are substantiated, the strategy of the New Silk Road is reviewed.

A study was conducted to calculate the economic performance of the ship Mineral Faith on the flight Hay Point (Australia) – port Pivdennyi (Ukraine), 2021.

An assessment of the efficiency of the flight and the operation of the vessel during the operational period is given.

Quantitative and qualitative indicators of the flight are analyzed and recommendations for improving its efficiency are formulated.

Key words: integration processes, maritime trade, shipping, ocean carriers, port segment, cargo flows.

ПЕРЕЛІК УМНОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ВВП – Внутрішній валовий продукт.

GT – Gross Tonnage. Валовий тоннаж

IAPH - International Association of Ports and Harbors. Міжнародна Асоціація портів і гаваней.

ІМО – International Maritime Organization. Міжнародна морська організація.

МЄВ – Міжнародні економічні відносини.

MSC – Mediterranean Shipping Company

SCA - Угода про оренду слотів

TEU – Twenty feet equivalent unit. Слот для стандартного 20-футового контейнеру.

UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development. Конференція ООН по торгівлі и розвитку.

VSA - Угода про спільне використання суден

WPSP - World Ports Sustainability Program. Програма сталого розвитку портів світу.

WSA – World shipping alliance.

ЗМІСТ

ВСТУП	8
РОЗДІЛ 1. ОСНОВНІ ФОРМИ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В СИСТЕМІ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ	10
1.1. Інтеграційні напрямки в судноплаванні (альянси, придбання терміналів та ін.)	10
1.2. Інтеграційні процеси в портовому сегменті (концесії, будівництво терміналів закордонними інвесторами)	21
1.3. Мультимодальні технології та Новий пояс – новий шлях	23
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ	29
2.1 Структура та динаміка зовнішньої торгівлі	29
2.2 Судноплавний комплекс	31
2.3 Транзитні технології - форма інтеграції	36
РОЗДІЛ 3 ОПТИМІЗАЦІЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ	40
3.1 Обґрунтування перспективних вантажопотоків	40
3.2 Розрахунок економічних показників судна в рейсі	50
3.2.1 Загальна частина	50
3.2.2 Розрахунок кількісних експлуатаційно-економічних показників роботи судна в рейсі	51
3.2.3. Методика розрахунку якісних експлуатаційно-економічних показників роботи судна в рейсі	53
3.2.4 Прогнозування роботи судна за експлуатаційний період	55
3.2.5 Оцінка ефективності виконаного рейсу і роботи судна за експлуатаційний період	56
3.2.6 Висновки	56
3.3 Потреби провізної і пропускної спроможності	57

	7
3.4 Альтернативи інтеграції за стратегією Нового шовкового шляху	60
ВИСНОВКИ	68
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	70
ДОДАТКИ	72

ВСТУП

Ефективність здійснення сучасної світової морської торгівлі залежить від багатьох факторів. Судноплавні лінії в суворих економічних умовах стрімко зростаючої конкуренції, в нестабільному ринку морських перевезень не можуть забезпечити споживачу покриття всім комплексом послуг самостійно. Морські порти нерівномірно завантажені й потерпають то від надмірної завантаженості, а через деякий час навпаки простоюють. Така ситуація вимагає пошуку дієвих рішень в системі ринку морської торгівлі. Потужні інтеграційні процеси, що відбуваються в останні роки як в судноплаванні, так і в портовому сегменті, позитивно й ефективно впливають на стан морської торгівлі, яка є лівовою часткою у всій світовій торгівлі. Роботу присвячено вивченню інтеграційних процесів в системі ринку морської торгівлі, дослідженню економічної ефективності рейсу судна «Mineral Faith» за маршрутом Хей-Пойнт (Австралія) – порт Південний, Україна, який має проілюструвати рентабельність перевезення енергоносія до України морським шляхом, визначенню перспективних вантажопотоків, обґрунтуванню доцільності транзитних технологій та переваг стратегії Нового шовкового шляху.

Актуальність теми дослідження Морський транспорт сьогодні, особливо під час пандемії, обґрунтовано вважається одним з найбільш безпечних, надійних та енергоефективних і екологічних видів транспорту при перевезенні вантажів і без перебільшення займає провідну позицію у переміщенні вантажів по всьому світу. Від ефективності його роботи залежить стан ринку морської торгівлі, а отже, світової економіки. Вивчення інтеграційних процесів, що відбуваються на цьому ринку й суттєво впливають на економічне зростання країн, їх наслідків є дійсно актуальним завданням.

Мета роботи полягає в узагальненні, упорядкуванні, комплексному аналізі теоретичних і статистичних даних та розробці практичних рекомендацій щодо

удосконалення об'єкта дослідження.

Завдання роботи: дослідити основні форми інтеграційних процесів в системі ринку морської торгівлі з акцентом на перспективні інтеграційні напрямки в судноплавстві та ефективні інтеграційні процеси в портовому сегменті, встановити перспективи й переваги мультимодальних технологій та Нового поясу; проаналізувати сучасний стан морського транспортного комплексу України в аспектах структури та динаміки зовнішньої торгівлі, її судноплавного комплексу, а також дослідити транзитні технології як форму інтеграції; провести детальні розрахунки економічних показників роботи судна в рейсі, що ілюструє один з перспективних вантажопотоків, та визначити й обґрунтувати інші найбільш перспективні вантажопотоки, окреслити потреби провізної і пропускнує спроможності, проаналізувати альтернативи інтеграції за стратегією Нового шовкового шляху, а також запропонувати ефективні рішення щодо оглянутих проблем.

Об'єктом дослідження є сучасна система ринку морської торгівлі.

Предметом дослідження є аналіз ефективності інтеграційних процесів у світовому ринку морської торгівлі, їх можливості та перспективи в Україні.

В ході виконання роботи було вивчено праці вітчизняних і зарубіжних провідних фахівців у галузі економіки й менеджменту морської торгівлі, а саме: д. е. н., проф. Примачова М.Т. «Принципы интеграции в торговом судоходстве», Jan Hoffmann та ін., оглянуто сучасні статистичні дані з відкритих електронних джерел UNCTAD, ІМО та ін., вказаних у списку використаних джерел.

Методи дослідження. Для виконання даної роботи використовувалися методи емпіричного дослідження (опис, порівняння, спостереження); наукове спостереження, науково-уявне моделювання, методи теоретичного дослідження (формалізація, системний підхід).

Наукова новизна отриманих результатів полягає у ґрунтовному комплексному дослідженні ефективності сучасних інтеграційних процесів у світовому ринку морської торгівлі, що відбуваються у теперішній час, їх

можливості та перспективи в Україні для стрімкого й сталого зростання економіки.

РОЗДІЛ 1

ОСНОВНІ ФОРМИ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В СИСТЕМІ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

1.1 Інтеграційні напрямки в судноплавстві

Сьогодення багато в чому визначається взаємодією економічних систем країн світу, яка зумовлює інтеграційні процеси у світовій економіці. Процеси глобалізації, регіональної економічної та політичної інтеграції віддзеркалюються в системі сучасного ринку морської торгівлі й дають можливість стрімко та ефективно реагувати на виклики часу на кшталт глобальних епідемій, економічних криз та ін.

Економічна інтеграція – це еволюційний процес співпраці національних економік через побудову спільного економічного простору для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, робочої сили через національні кордони. В системі світового господарства національні економіки доповнюють та підтримують одна іншу, синергічно посилюючи загальний потенціал усього регіону.

Зазвичай виокремлюють два види інтеграції: мікро- і макрорівень. Мікрорівень характеризується внутрішньофірмовим ринком і призводить до транснаціоналізації, прикладами якої є великі транснаціональні корпорації з власною логістикою, стратегією, ланцюгами збуту. Макроінтеграція має вигляд міждержавних інтеграційних угруповань і являє собою процес зближення національних економік, які доповнюють одна одну в системі світового господарства. В основі міжнародної економічної інтеграції лежать ефективні сталі відносини, в яких відсутня дискримінація іноземних партнерів у будь-якій

формі, а також нівелюються відмінності між економічними суб'єктами - представниками різних держав.

Глобалізація міжнародної економіки й торгівлі та процес транснаціоналізації національних компаній пов'язані з постійним переміщенням товарів, ресурсів різними видами транспорту, серед яких домінує судноплавство. Ця галузь охоплює й формує внутрішні й міжнародні ринки і є невід'ємною частиною світової економіки.

Якщо простежити динаміку змін обсягів морської торгівлі у світі за останній період майже у 50 років (з 1970 по 2016 р.р.), то стале зростання у приблизно 4 рази з 2 605 млн. тон до 10 287 млн. тон переконує у провідній ролі та перспективності судноплавства в розвитку світової торгівлі та економіки, що підтверджується діаграмою з Рис. 1.1 [??].



Рис 1.1. Обсяги морської торгівлі у світі у період 1970 – 2016 р.р.

За даними United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) [1], а також за даними Організації об'єднаних націй [2,3], понад 80% глобальної торгівлі товарами за обсягом та більше 70% за вартістю здійснюється світовою судноплавною індустрією. Таким чином, від стану міжнародного судноплавства значною мірою залежить і стан світової економіки.

Система ринку морської торгівлі має й водночас постійно вирішує багато проблем, на кшталт функціонування судноплавних компаній та морських

портів, рентабельності інвестицій у модернізацію флоту, опрацювання вантажів у портах, прогнозування вантажної бази, розвитку морського транспорту та інші. Для сталого розвитку морської транспортної галузі потрібні ґрунтовні дослідження структурних особливостей світової морської торгівлі у тому числі за групами країн-експортерів, країн-імпортерів, типами вантажів та розмірами суден, впливу цін окремих біржових товарів на вартість та рентабельність використання судна того чи іншого розміру для транспортування товару й багато інших.

Судноплавство з давніх часів є рушієм розвитку торгівлі, економіки та вагомим фактором прогресу людства в цілому, а також предтечею в сфері транснаціоналізації. Перші спроби утворення торгівельних союзів і альянсів на морі відомі ще у Давній Греції, але найбільш показові компанії, яким притаманні риси транснаціональних корпорацій, були створені в XV-XVII ст. Прикладом такої компанії може слугувати Вест-Індська та Ост-Індська торгові компанії, що дещо «державою в державі» тих часів. Крім значного вкладу в економіку як метрополій, так і колоній за рахунок експорту прянощів, рідкісних та екзотичних товарів та торгівлі засобами ведення господарства, товарів першої необхідності, відбувалася і культурна інтеграція, набував поширення мультикультуралізм.

Сьогодні інтеграційні процеси в системі ринку морської торгівлі посідають важливе місце, оскільки від їх успішного втілення залежить стан мікро- та макроекономіки.

Одна з провідних ролей у сучасному світі морських перевезень належить контейнерним перевезенням. Згідно з дослідженнями Лейбніцького Інституту економічних досліджень та Інституту морської економіки та логістики (Leibniz Institute for Economic Research and the Institute of Shipping Economics and Logistics), викладеними на офіційному сайті Всесвітньої Торгівельної Організації (ВТО) за останні 6 років з 2012 по 2018 спостерігається збільшення обсягу контейнерних перевезень (Рис. 2.1.) та їх долі у загальному обсязі морських перевезень[??].

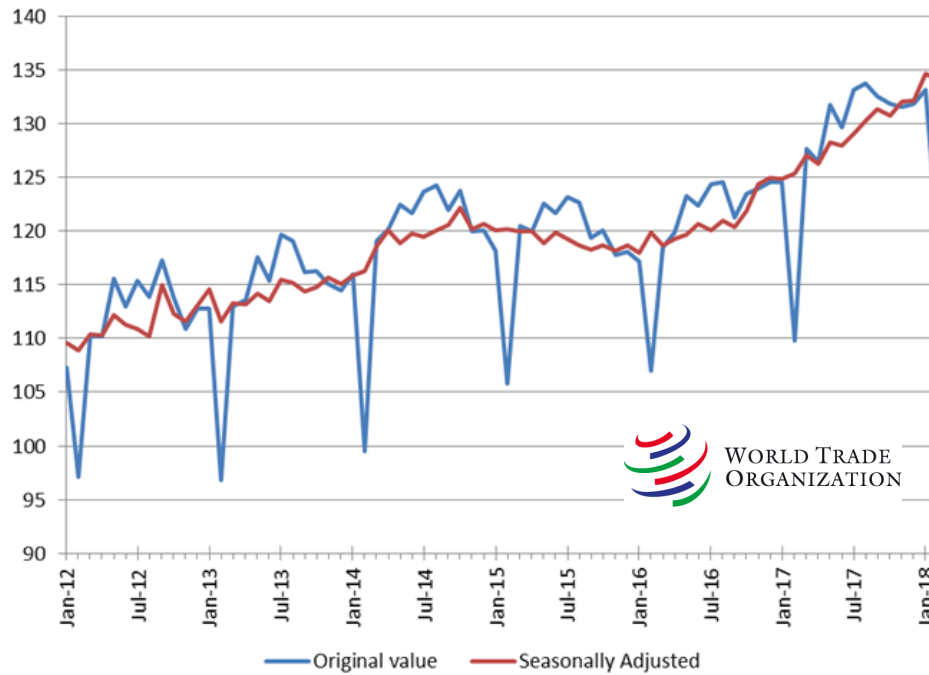


Рис. 1.2. Обсяг контейнерних перевезень у період з січня 2012 по лютий 2018

З точки зору вартості, глобальна торгівля, що здійснюється завдяки морським перевезенням морськими контейнерами, становить приблизно 60 відсотків всієї світової торгівлі морськими товарами, яка оцінювалася приблизно в 12 трильйонів доларів США в 2017 році. У той час як кількість вантажів, що перевозяться контейнерами, зросла з 102 мільйонів метричних тон у 1980 році до приблизно 1,83 млрд. метричних тон в 2017 році, судна також збільшили свою потужність. У період з 1980 по 2018 рр. вантажообіг контейнеровозів збільшився з близько 11 мільйонів метричних тонн до приблизно 253 мільйонів метричних тон [??].

У наш час торгівельні альянси показово присутні у контейнерному флоті, хоча приклади утворення різних союзів можна знайти у будь-якому виді морських перевезень.

Як наочний приклад можна навести плідну співпрацю між двома титанами ринку контейнерних перевезень- Columbia Shipmanagement та Marlow Navigation, яка велась у цьому напрямку ще з 2016 року. Після об'єднання на момент проголошення на Міжнародному тижні судноплавства у Лондоні новостворений альянс став одним з лідерів у своїй сфері, оскільки під

управлінням опинилося більш як 1500 суден різного тоннажу, офіси, тренажерні центри по всьому світу стали діяти за єдиними стандартами та протоколами. Це допомогло значно знизити збитки від мертвого фрахту, підняти ефективність судноплавства на принципово новий рівень.

Іншим успішним прикладом об'єднання у сфері контейнерних перевезень можна зазначити компанію VShips, яка утворила альянс ще із трьома компаніями включно із Graig Ship Management. На даний момент цей союз посідає чільне місце в сфері морських перевезень.

2017 року були створені три великі судноплавні альянси (2M, THE Alliance і Ocean Alliance). Метою створення цих альянсів було сприяння двом факторам, які мають значну роль для морських перевезень: низькі ціни та широке покриття послуг, оскільки судноплавні лінії знаходяться під великим тиском, щоб запропонувати своїм клієнтам низькі ціни на контейнерні перевезення. Ці три альянси складають 80% світового ринку контейнерів, згідно з рейтингом усіх судноплавних ліній Alphaliner [*]. Як результат, альянси дають змогу мати нижчі ціни та пропонувати більший спектр послуг.

Розміри контейнерних суден значно збільшилися до мега-кораблів до понад 20 000 TEU для зниження витрат на кожен перевезений контейнер. Варіаційні витрати, які можна зменшити за рахунок використання спільних ресурсів, включають багато компонентів, не тільки судна, але також порти, термінали та мережі. Між іншим, судноплавні альянси — це інструменти, які використовуються для спільного придбання більших суден. Спільне використання суден гарантують високі економічні показники їхньої експлуатації. Звичайно, істотна економія витрат (економія на масштабі) може бути досягнута лише за умови, що партнери готові співпрацювати.

Для клієнтів морських альянсів велика мережа завжди надає кращі послуги через більш повну глобальну мережу доставки. Дослідження

показують, що розширення покриття та надання більшої кількості маршрутів є найважливішою мотивацією для участі у стратегічних альянсах. Це пояснюється тим, що більшість судноплавних компаній є найкращими у певних областях. Зазвичай це відбувається за наявності великого досвіду та партнерських відносин між перевізниками. Перевізники, які сильні у взаємодоповнюючих регіонах із ширшою мережею, значно розширюють пропозиції послуг для своїх клієнтів.

Вступ в альянси має більше вигід, з одного боку, для менших (розширене покриття послуг) і, з другого боку, для більших судноплавних ліній (раціоналізація ресурсів). Однак, кожен перевізник робить власний стратегічний вибір. Так, у MSC та їх німецького конкурента Нарag-Lloyd різні стратегії. Протягом тривалого часу MSC зосереджувалася на органічному зростанні, купуючи судна, а не судноплавні фірми. Вона не вступала в альянси до 2015 року. На відміну від цього, Нарag-Lloyd співпрацює в партнерських відносинах з 1989 року і набуває різних перевізників, але ніколи не купує мегасудна. Та обидва ці приклади є наочним прикладом інтеграційних процесів у суднопластві.

Створюючи Альянс 2М: Maersk Line і MSC оголосили про 10-річну угоду про спільне використання суден, починаючи з 2014 року. Угода включає 185 суден місткістю 2,1 мільйона TEU. Maersk пропонує 110 суден на 1,2 млн TEU. MSC додає до альянсу 75 суден/900 тис. TEU. Зараз це найбільше суднопластво з моменту входу до альянсу Гамбурга Süd (частина Maersk). 2М обслуговує 44 регулярні маршрути між Європою, Азією та США. Тільки за перший рік Maersk прогнозувала економію в 350 мільйонів доларів. НММ співпрацює з альянсом 2М, починаючи з 2017 року протягом більше трьох років, завдяки чому можна обмінюватися слотами та надлишковими потужностями [*].

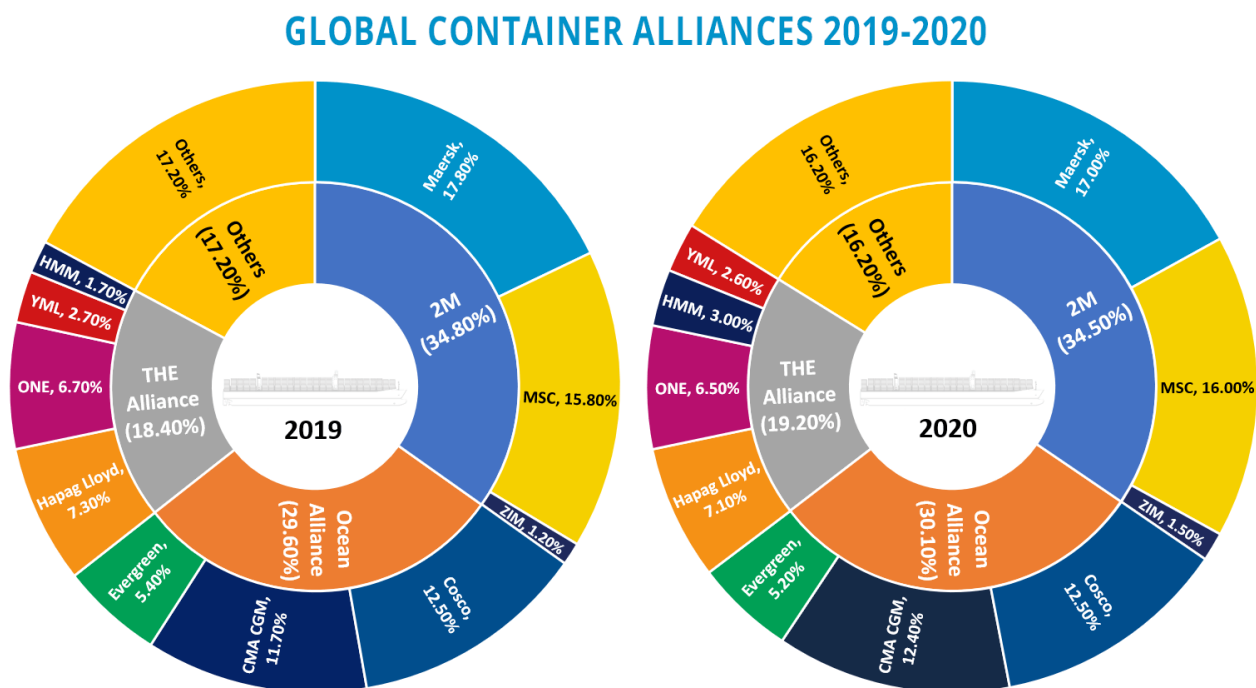
Інший альянс Ocean Alliance: COSCO, OOCL, CMA CGM та Evergreen.

COSCO Shipping, OOCL, CMA CGM і Evergreen у 2017 р. підтвердили продовження терміну спільних дій на 10 років до 2027 року. Ocean Alliance включає 330 контейнеровозів і оціночну вантажопідйомність 3,8 млн TEU. Він пропонує загалом 38 різних послуг, включаючи 19 транстихоокеанських послуг, 11 послуг між Азією та Європою (+Середземномор'я) та 4 послуги між Азією та Близьким Сходом [*].

Третій з домінуючих альянсів - Альянс: Хапаг-Ллойд, ONE і Ян Мін. Створений 2017 року компаніями Harpag-Lloyd, ONE та Yang Ming, THE Alliance об'єднує 3,5 млн TEU. Це приблизно 25% світової місткості контейнерів. Більш того, THE Alliance повідомив, що розгорне флот із 249 суден. Він з'єднує 76 портів по всій Азії, Північній Європі, Середземномор'ї, Північній Америці, Канаді, Мексиці, Центральній Америці, Індійському субконтиненту та Близькому Сходу. 2019 року альянс «оптимізував з'єднання пари портів, щоб задовольнити потреби клієнтів у більшій надійності та стабільності якості обслуговування», – йдеться в заяві контейнерного альянсу. Станом на квітень 2020 року НММ з Південної Кореї мав приєднатися до альянсу THE, який тоді збільшить свою загальну потужність на 519 000 TEU і тим самим збільшить свою частку на світовому ринку з 25 до 30%.

Незважаючи на відмінності між цими трьома альянсами, вони мають багато спільного. Основні сфери комунікації та обміну інформацією в альянсах охоплюють плани розміщення, призначення судна, планування, а також вирішення проблем. Предметом спільного обговорення в альянсах є, як регулювати види палива, екологічні проблеми, експлуатаційна ефективність та несправності двигуна. Додаткові елементи в кожному судноплавному альянсі включають планування пропускну здатності, внесок кожного окремого перевізника та конкретну компенсацію. Таким чином, чим більше перевізник

вкладає в судноплавний альянс з точки зору об'єднаних суден і торгових шляхів, тим більше користі перевізник отримує від цього. Статистичні дані глобальних контейнерних перевізників представлено на Діаграмах 1.1 [***]



Діаграми 1.1. Глобальні контейнерні альянси, їх лінії та частка ринку станом на грудень 2020 року.

Важливе питання вибору порту зазвичай підлягає переговорам і може відрізнятись від вибору одного конкретного члена. Це питання особливо спірне для перевізників, які є великими власниками контейнерних терміналів, оскільки партнери, які спільно використовують судно, часто мають частку в різних контейнерних терміналах. Хоча альянси створили спільні оперативні центри для більш тісної координації, обмін передовим досвідом у цьому питанні має бути більш інтенсивним та продуктивним.

Співпраця в альянсах з судноплавства полягає у використанні спільних ресурсів має за мету повну інтеграцію сервісних можливостей. Така форма партнерства не охоплює спільні продажі, маркетинг, ціноутворення або спільне

володіння активами, що відрізняє її від інших форм партнерства. Найтесніша співпраця – це злиття та поглинання або спільні підприємства. Однак на практиці є гострі питання відмінностей між угодами про оренду слотів (SCA) та угодами про спільне використання суден (VSA).

Угода про оренду слотів (SCA) – це контракт між двома партнерами/транспортними компаніями, які купують і продають певну кількість слотів протягом певного періоду часу для розширення покриття. Нарag-Lloyd, наприклад, є фрахтувальником слотів на службі MSC з Південної Африки до Європи, згідно з Shipping and Freight Resource, хоча на цьому відрізку у Нарag-Lloyd є власні кораблі та служби. Слот-фрахтувальник виступає як незалежна судноплавна лінія, використовує власне обладнання, виписує власний коносамент, а порт безпосередньо виставляє їм рахунок за портові збори.

Угода про спільне використання суден (VSA) — це співробітництво між судноплавними лініями для задоволення попиту на певних торговельних шляхах шляхом спільного використання простору судна. Угоди про спільне використання суден – це угоди, які зазвичай укладаються між партнерами в рамках альянсу, щоб керувати лайнерами на певних маршрутах як партнери. Простір для кожного партнера може відрізнятися від порту до порту та залежить від індивідуальних вкладень кожної компанії.

Іншою формою співпраці та інтеграції між перевізниками є обмін активами. Container xChange – платформа, яка об'єднує власників контейнерів і користувачів на нейтральному ринку. На платформі можна знайти партнерів, які переставляють свої контейнери з місця з надлишком контейнерів на місце з дефіцитом. Деякі перевізники мають двостороннє переміщення, але Container xChange дозволяє їм обмінюватися контейнерами з більш ніж 300 компаніями,

включаючи лізингові компанії, експедиторів і контейнерних трейдерів. Деякі судна навіть використовують Container xChange для пошуку контейнерів, коли попит перевищує їх власну місткість. Приєднання судноплавних ліній без ризику дозволяє уникнути витрат на переміщення та допомагає перевізникам скорочувати свій пул обладнання. Альянси щодо розподілу активів та доставки мають багато спільного й користуються обидвома способами для постійного оновлення та недопущення відставання від зростаючого попиту на товари в усьому світі.

Таким чином, три вищеописані основні альянси з морського транспорту разом складають 80% ринку судноплавства. Вони також включають всі 10 найкращих ліній контейнерів, Рис 1.3 [**].

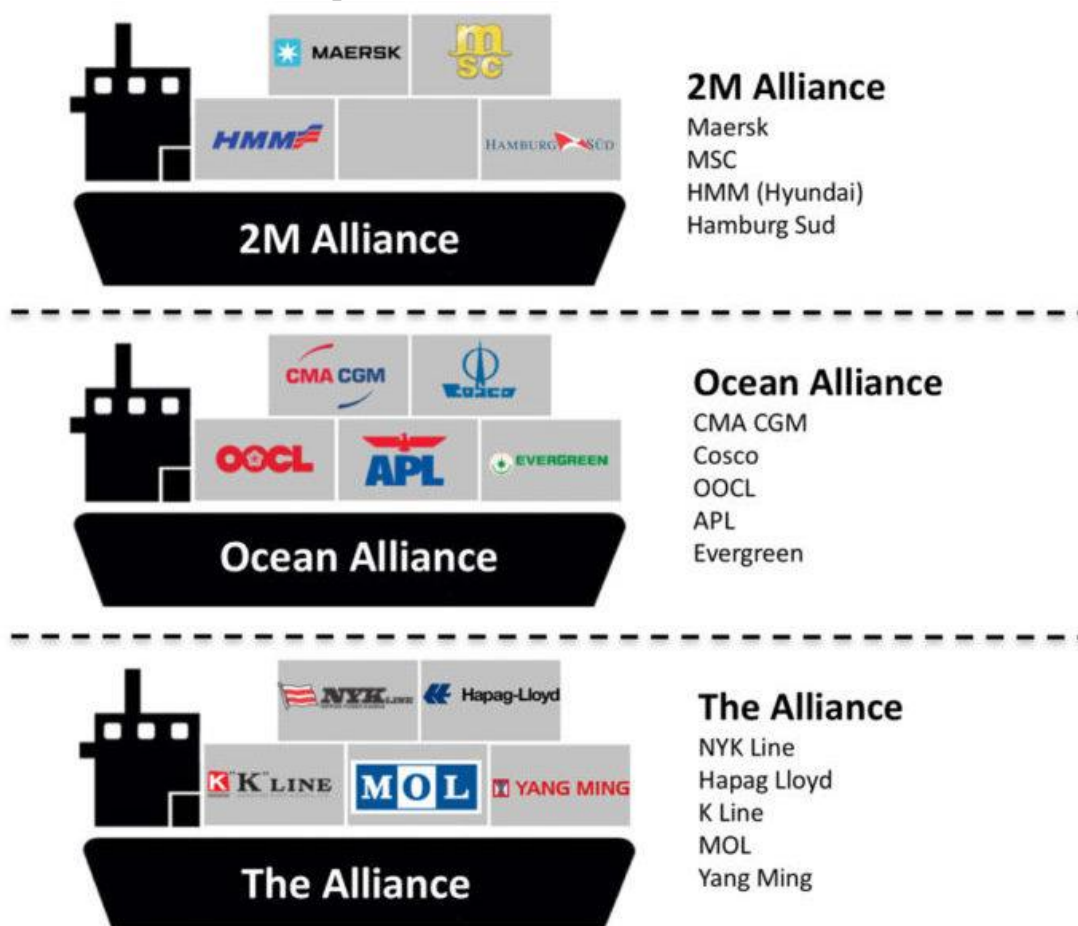


Рис 1.3. 2М, THE Alliance і Ocean Alliance* мають понад 77% світових контейнерних місткостей і 96% торгових шляхів Схід-Захід.

На разі група південнокорейських контейнерних ліній об'єднується, щоб створити власний альянс під назвою K-Alliance. Лінії, що містять приблизно 100 найкращих контейнерних ліній, утворюють K-Alliance. Це HMM (10), Sinokor Merchant Marine (20), SM Line Corp (25), Pan Ocean (73) і Hueng-A Line (не входить до складу 100 найкращих контейнерних ліній) [***].

Угода між цими 5 операторами, підписана 23 грудня 2020 р., була укладена за розпорядженням Міністерства океанів і рибальства (МФ) Південної Кореї. За оцінками Міністерства фінансів, загальна частка ринку південнокорейських операторів контейнерних ліній становить близько 40% у торгівлі Південно-Східної Азії, що дорівнює приблизно 190 000 TEU. Ця частка неухильно скорочується через агресивні маркетингові та тарифні дії глобальних судноплавних ліній на цей маршрут... Звичайно, корейські оператори зосереджені на ринку Південно-Східної Азії через його величезний потенціал зростання завдяки виробничій базі/діяльності в регіоні, особливо у В'єтнамі.

Такий сервісний альянс складається лише з південнокорейських перевізників, щоб отримати економію від масштабу. Очікується, що згодом до Альянсу можуть приєднатися ще 6 корейських операторів. Метою K-Alliance є посилення співпраці між корейськими лініями, посилення конкурентоспроможності перевізників шляхом створення нових маршрутів, економія витрат за рахунок розміщення екологічно чистих суден, спільного контейнерного пулу та портових споруд [***].

Аналогічно в сфері балкерних перевезень, можна навести приклад союзу одного з лідерів у сфері навальних перевезень морем компанію Anglo-Eastern та логістичного гіганта Univan у 2015 році. На даний момент компанія оперує більш як 400 суднами абсолютно різними за класом, призначенням та тоннажем. Компанія представлена на всіх аспектах ринку морських перевезень: контейнерному, наливному, навалному. Основну частину флоту становлять

балкерні судна різного призначення. Більшою частиною це судна класу HandySize (від 25000 до 40000 тон дедвейту), HandyMax (від 50000 до 60000 тон дедвейту), Capesize VLOC (Very Large Ore Carrier- дуже велике судна з перевозу руди навалом, яке може також використовуватися і для вугілля, дедвейт від 175000 тон).

Інтеграційні процеси поширилися й значно активізувалися під час спалаху епідемії Ковід-19, коли компанії з незначною кількістю флоту опинилися у вкрай важкій ситуації без підтримки зовні, напрочуд консорціуми з надвеликими капіталами та транснаціональні корпорації, такі як об'єднання судноплавних компаній, змогли втримати позиції у цей непростий час.

Таким чином, підсумовуючи, можна стверджувати, що судноплавні альянси принесли мега-кораблям і мегапортам переваги у вигляді кращого розподілу ресурсів, зниження операційних витрат, розширення покриття послуг та оптимізації на всіх рівнях, що в кінцевому підсумку сприяє кращій економії за рахунок масштабу. Це те, що можна відчутти у великих компаніях, які користуються перевагами кожного великого торговельного маршруту в усьому світі, а також серед вантажовідправників, аж до менших вантажовідправників, які використовують лише один із багатьох міжнародних торгових шляхів.

1.2 Інтеграційні процеси в портовому сегменті.

Судна перевозять близько 80% світової торгівлі і на них припадає близько 3% світових викидів парникових газів (ПГ). Приватний сектор вже вживає конкретних дій для декарбонізації судноплавства. Це включає інвестування в науково-дослідні та пілотні проекти, будівництво експлуатаційних суден з нейтральним вмістом вуглецю, купівлю транспортних послуг з нульовими викидами та інвестування у виробництво палива з нульовими викидами.

IAPH через свою Всесвітню програму стійкості портів є спонсором Міжнародної робочої групи з оптимізації заходів у порт (ITPCO). Партнери в

галузі працюють разом з 2014 року, щоб отримати спільне розуміння мінімального набору даних і правильних стандартів для заходу судна в порт. Кульмінацією цієї співпраці є чітко визначений бізнес-процес, що не залежить від торгівлі та портів, із чітко визначеним мінімальним обсягом даних, необхідних для всіх торгів і всіх портів.

Після останньої зустрічі в червні цього року ІТРСО тепер має намір підтримувати порти шляхом консолідації своєї роботи над обсягом, а також комерційними та юридичними аспектами даних, функціональними визначеннями та визначеннями даних.

Капітан Бен ван Шерпензел, голова ІТРСО прокоментував:

«Основи оптимізації заходів у порт тепер створені нашими партнерами на основі міцних основ існуючого міжнародного законодавства та галузевого пріоритету. Наступним кроком є забезпечення імплементації в рамках існуючої нормативної бази» [1].

Зрештою, ініціатива спрямована на покращення часу опрацювання суден у портах у всьому світі, що потенційно може зменшити викиди парникових газів у прибережних районах та навколо них, зменшити кількість бункерувань, а також підвищити ефективність на сухопутній частині ланцюга для вантажів і пасажирів. ІАРН відіграватиме ключову роль у забезпеченні того, щоб органи порту підготувалися до цієї ініціативи шляхом координації навчання, передового досвіду та обміну знаннями.

Одним із прикладів придбання терміналів іноземними інвесторами є вхід на український ринок контейнерних перевезень одного з світових флагманів-компаній P&O Maritime. P&O Maritime – була створена у Великобританії 1834 року. Компанія є провідним портовим оператором в усьому світі, володіє флотом з буксирів, швартовних суден, науково-дослідних суден, пасажирських і круїзних лайнерів. 2006 року P&O Maritime була придбана DP World Group.

DP World Group - один з найбільших портових операторів світу. Штаб-квартира компанії знаходиться в Об'єднаних Арабських Еміратах, у порту Джебел-Алі (Дубай). Компанія оперує 78 морськими і наземними терміналами

в 40 країнах світу, а також керує 50 суміжними бізнесами.

На даний момент DP World Group володіє 51% акцій Контейнерного терміналу ТІС у порту Південний, що є контрольним пакетом. Таким чином компанія розраховує на провідну позицію на ранку в тому числі за рахунок сильної інтеграції терміналу із залізничним транспортом.

Лейтмотивом цього кроку є ідея прямого сполучення між власними терміналами в Констанці, Яримджі та Південному через фідерну мережу UniFeeder, що дасть можливість відправляти вантажі за ключовими торговими маршрутами Східної Європи, використовуючи термінали Румунії та Туреччини.

Компанії DP World належать сервіси SeaRates.com, LandRates.com, AirRates.com для перевезення вантажів по всьому світу. DP World також створила Цифровий альянс експедиторів (Digital Freight Alliance). На цій платформі фахівці з різних країн отримують доступ до усіх інструментів, маршрутів та послуг компанії.

1.3 Мультиmodalні перевезення та Новий пояс - новий шлях

Загалом структура морського транспорту України становлять 3 пароплавства:

- Чорноморське;
- Азовське;
- Українсько-дунайське.

Загальний тонаж транспортного флоту України оцінюється приблизно в 5.2 млн тон, пасажирський флот за останніми оцінками розрахований майже на 10000 місць. На даний момент на території України знаходяться 18 портів різного призначення та величини, до них відносяться 175 перевантажувальних комплекси та 8 судноремонтних заводів.

Одними з головних проблем, пов'язаних з розвитком морського транспорту, є значний як фізичний, так і моральний знос і суден, і портового устаткування. За статистикою, середнє судно, що несе на кормі український

прапор, старше за 15 років, що відразу закриває вхід до певної групи портів через вік самого судна.

Концепції та технічні рішення, на яких базується робота більшості державних портових комплексів, є застарілою, що радикально знижує їх продуктивність майже удвічі порівняно з аналогічними портами в розвинених країнах, що помножується на відставанні у розвитку інших видів транспорту, насамперед залізничного, через збільшений час обробки вантажів.

Річковий транспорт України після реформи міжгалузевого державного об'єднання "Укррічфлот" в акціонерну судноплавну компанію складається з Головного підприємства та 290 структурних одиниць. Охоплені українським річковим транспортом Дніпро, Дунай, Чорне і Середземне море, річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини, Австрії, морські порти Туреччини, Греції, Річковим транспортом України перевозяться вантажі Дніпром, Дунаєм, Чорним і Середземним морями із заходу у річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини, Австрії, а також морські порти Туреччини, Греції, Ізраїлю, Франції, Італії.

Однією з основних перспектив співробітництва України і ЄС є розвиток транзитних вантажопотоків через територію України та розгалуження мережі МТК за рахунок нових напрямів руху (Європа - Кавказ-Азія з варіантом автомагістралі Будапешт – Білгород -Дністровський - Одеса з виходом на мостовий перехід через Керченську переправу на Південь Росії і на Кавказ), ТРАСЕКА (Великий шовковий шлях), Чорне море – Балтійське море з залученням додаткових вантажопотоків у прямому напрямі з Туреччини та у зворотному напрямі з Скандинавських країн, використання водних шляхів р. Дніпро та виходу через Волго-Донський напрям до Каспійського моря і участь у реалізації міжнародного транспортного коридору «Північ-Південь».

Через те, що обсяги торгівлі країн Європейсько союзу з східними країнами, такими як Китай, Індія обумовило ініціацію проекту високошвидкісної залізничної магістралі з Європи до Китаю [14]. Очікується, що перша транснаціональна магістраль пройде маршрутом Лондон – Париж –

Берлін – Варшава – Київ – Санкт- Петербург–Москва – Єкатеринбург – Астана – Іркутськ – Улан-Батор – Пекін. Також у планах створення гілки з півдня Китаю до Сінгапуру, Таїланду і Малайзії, а з півночі – через Казахстан і Узбекистан до Індії. Об'єднання цих проєктів залізничної дороги дозволить пасажиром доїхати з Лондона у Пекін за 2 доби, швидкість потягу становитиме близько 320 кілометрів за годину.

Значний інтерес викликають можливості співробітництва України з країнами ЄС у розвитку транс'європейських транспортних мереж (TEN-T), транснаціональних осей. Європейським Союзом схвалено програму TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK POLICY (TEN-T), спрямовану на утворення окремої мультимодальної мережі, яка об'єднає усі види транспорту:

- наземний;
- морський;
- повітряний транспорт.

Загалом передбачується близько 30 маршрутів мультимодальних перевезень, які носять назву «осей».

Україна з давніх часів є транзитною державою, що обумовило активний розвиток мультимодальних транспортних коридорів з використанням водного (морського поромного сполучення) та залізничного сполучення у напрямках Північ-Південь та Захід-Схід. Так, за маршрутом Іллічівськ / Одеса-Клайпеда, у напрямі МТК № 9, курсує контейнерний поїзд «Вікінг»[\[8\]](#), перспективи та важливість якого дедалі зростає. Для ефективного розвитку мультимодальних перевезень відбувається будівництво хабів з накопичення автопоїздів на станціях Київ-Ліски, Харків-Ліски, Дніпропетровськ-Ліски.

В мультимодальних перевезеннях на осі Балтійське-Чорне море готові взяти участь Литва, Молдова, Азербайджан, Грузія та інші держави. Держави цього регіону вже зацікавлені в контейнерних й контрейлерних перевезеннях транзитом через Україну товарів власного виробництва.

АсМАП України (Асоціація міжнародних автомобільних перевізників) та

Укрзалізниця спільно розглядають можливості організації перевезення автопоїздів за маршрутом: країни Західної Європи – Україна – Росія – Казахстан та у зворотному напрямку територією України з використанням руху поїзда «Ярослав» що дозволить автоперевізникам та залізничникам зробити контрейлерні перевезення за вказаним напрямом економічно та технологічно привабливими, знизити вуглецевий слід та інтегрально підвищити ефективність транспортних перевезень транзитом через Україну.

Реформування ринку послуг водного транспорту до загальноєвропейських стандартів вимагає значного якнайшвидшого нарощування тонажу конкурентоспроможного вітчизняного пасажирського і вантажного флоту для активізації перевезень в басейнах Чорного й Азовського морів, Дунаю, Дніпра (з майбутнім використанням як внутрішньої річкової системи європейських держав, так навіть і виходу до морських портів на узбережжі країн ЄС), збільшення перевізної спроможності морських та річкових портів (першочерговим вбачається доцільність розбудови нового контейнерного терміналу Одеського МТП на Карантинному молу; Іллічівського МТП, терміналів «ТІС» та порту «Южний»). Необхідно виконати роботи з днопоглиблення глибоководного фарватеру і акваторії в цих портах, що дасть можливість приймати великогабаритні нафтові танкери та суховантажні балкери кейпсайз класу; реалізувати другу чергу глибоководного суднового ходу (ГСХ) р. Дунай-Чорне море; реалізувати україно-румунський проєкт з побудови поромної переправи через р. Дунай у нижній частині його течії; Збільшення пропускної спроможності каналу Дунай - Чорне море сприятливо вплине на економіку регіону, розвине сферу транспортних перевезень та сферу послуг, відповідно, зросте вантажопотік, що з'єднає Транс'європейську транспортну мережу з українською національною мережею та МТК № 7, що проходить через територію України.

Одним з найголовніших ключових пунктів поглибленої та всеохоплюючої Угоди про асоціацію з ЄС передбачає протягом 10-15 років перехідного періоду здійснити укладання та реалізацію двосторонніх угод між Україною та

країнами Європейського Союзу про співробітництво, в тому числі у сфері транспорту із врахуванням умов постійної зміни європейської транспортної політики під впливом викликів сучасного світу та інтенсивного розвитку світової торгівлі загалом.

Стосовно пріоритетних напрямів співробітництва України та ЄС у галузі транспорту можна виділити ключові пункти для найбільш ефективного використання потенціалу транспортної системи України в рамках міжнародних мультимодальних перевезень:

- першочерговим завданням є розвиток транспортної інфраструктури України та її інтеграція до загальноєвропейської транспортної системи;

- одним із найголовніших завдань є адаптація відповідного національного законодавства із залученням проекту ЄК TWINNING та підвищення рівня безпеки на транспорті;

- вкрай важливим є модернізація та оновлення основних фондів і рухомого складу транспорту;

- створення Спільного авіаційного простору між Україною та ЄС, стандартизація роботи залізничного, морського та автомобільного транспорту для зменшення затримок та підвищення провізної спроможності, зростання вантажопотоку.

Таким чином, вигода, яка може бути отримана Україною від транспортної інтеграції, будуть нести як прямий, так і побічний характер.

До прямих переваг в результаті реалізації ключових пунктів та програм, що були вказані, можна віднести:

- збільшення можливості доступу до ринків;
- приток капіталу;
- збільшення обсягу перевезень та експорту транспортних послуг;
- підтримка з бюджету;
- модернізація інфраструктури;
- пряме постачання ресурсів з ЄС.

В наслідок отримання прямих переваг будуть отримані і наступні побічні

ефекти:

- перерозподіл пасажиро - та вантажопотоків;
- підвищення стандартів надання транспортних послуг та рівня безпеки транспорту;
- скорочення бар'єрів у справах з державами ЄС;
- покращений розподіл продуктивних факторів,
- покращення ефективності економічних процесів транспортних та обслуговуючих підприємств.

Витрати на інтеграційний процес залежать, головним чином, від необхідності стану матеріально-технічної бази, приведення рівня транспортних послуг інфраструктури до підвищених стандартів, підтримку конкурентоздатності українських транспортних компаній, утворення та упровадження нової регуляторної та законодавчої бази.

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНИЙ СТАН МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

2.1. Структура та динаміка зовнішньої торгівлі

В умовах міжнародної інтеграції транспортна галузь є однією з найпріоритетних галузей, яка забезпечує ефективне функціонування сукупного господарського механізму. Взагалі, торгівля є двигуном, щодо розвитку економіки України, що спонукало зміну характеру діяльності портів. Основний обсяг зовнішньоторговельних перевезень припадає на морський транспорт, а вантажообіг за останні роки зменшився із-за недосконалої організації структури морських портів України. На сьогодні, морська транспортна система є готовою щодо збільшення обсягу перевезень, але, з кожним роком збільшується зношеність технічних засобів, погіршується їхня структура і, як наслідок, відбувається витіснення українських портів із міжнародних ринків транспортних послуг. Вдале географічне розташування України є конкурентною перевагою та має стратегічного значення для країни. Але держава значно відстає від інших країн світу за показниками розвитку транспортної інфраструктури особливо інфраструктури морських портів, що негативно впливає на рівень конкурентоспроможності України, а також в умовах загострення конкурентної боротьби призводить до стрімкого згорання обсягів транзитних вантажопотоків і загрожує остаточному витісненню з міжнародного ринку транспортних послуг. Така ситуація потребує негайного аналізу та пошуку шляхів оптимізації портової діяльності.

Дослідженню проблем розвитку морських торговельних портів приділяється значна увага з боку таких науковців, як: В. Вінніков, К. Ільницький, В. Коба, С. Крижанівський, В. Чекаловець та ін. Питання розвитку

морських портів є дуже популярними у світі, дослідженням оптимізації відповідних процесів та розвитком морських портів займалися В. Баришнікова, Д. Різниченко, О. Кібік, Н. Примачов Н.Т. та ін. Втім, висновки вчених є дещо суперечливими, не існує єдиного погляду на проблематику та концептуальні основи розвитку морських портів в сучасних мінливих умовах політичної та економічної нестабільності.

Ефективне використання можливостей морегосподарського комплексу є суттєвим важелем стабілізації та розвитку економіки України. Жорстка конкуренція на міжнародних ринках, сучасні інтеграційні процеси, а також економічні реалії визначають необхідність чіткого розуміння завдань щодо розвитку, реформування та підвищення ефективності роботи системи морського та річкового транспорту

Починаючи з 2010 р. обсяг водних вантажоперевезень почав значно зменшуватися. Таку ситуацію спонукало: зношеність основних фондів, нестача інвестицій, недостатньо розвинута інфраструктура, відсутність чіткої спеціалізації за видами вантажів, відсутність здійснення повномасштабної оптимізації на утримання об'єктів соціальної інфраструктури. Але після впровадження заходів щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту, а саме створення державного підприємства «Адміністрація морських портів України», вантажні перевезення починаючи з 2015 р. почали збільшуватися. Це свідчить про те, що оптимізація організаційних процесів у морських портах дає позитивні результати [3, с. 93]. Обстеження технічного стану суден, яке раз на три роки проводить Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті (Укрморрічінспекція) та Державне рибне господарство України [1, с. 142], показало, що з 2014 р. відбулося зростання кількості суден морського транспорту (рис. 1). З 2014 р. відбулося падіння обсягів переробки вантажів у морських та річкових портах, що було пов'язано з воєнними діями на сході країни, анексією Криму та напруженістю ситуації в районі Азовського моря. У 2015–2017 рр. показники переробки вантажів морськими портами скоротилися унаслідок того, що

Україною було втрачено п'ять морських портів – Севастополь, Керч, Феодосію, Євпаторію, Ялту. Динаміка показника обсягу вантажних перевезень наведено (табл. 3). Розвиток морського транспорту та зростання показників перевезень вантажів морським транспортом безпосередньо залежать від розвитку портової інфраструктури, рівень зношування якої в портах України станом на 10.09.2015 року досягає 80%. Діяльність морського транспорту впливає на конкурентоспроможність економіки України, при цьому окремо хочеться звернути увагу на рейтинг індексу глобальної конкурентоспроможності в секторі «Інфраструктура», де субіндекс якості портової інфраструктури у період з 2009 р. до 2018 р. знижувався з 80-го до 108-го місця у 2015 р., та 93-го місця у 2018 р

2.2 Судноплавний комплекс

Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Основними перевагами морської портової галузі України є:

- високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізородного концентрату та зернових;
- наявність потужностей з обробки вантажів;
- вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків;

- наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі;
- наявність висококваліфікованих спеціалістів портової галузі.

Галузь з одним з найпотужніших потенціалом серед провідних країн світу:

- 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд. грн. на рік
- 5000 галузевих суб'єктів господарювання
- 100 000 моряків-громадян України
- 1 робоче місце в галузі стимулює створення 4-5 робочих місць в суміжних галузях

На сьогодні портова система України налічує 18 морських портів, 13 з яких знаходяться на континентальній території України, і 5 портів – на тимчасово окупованій території АР Крим. Загальна потужність континентальних портів та терміналів становить 313,3 млн. т.

Завантаженість потужностей українських портів у 2018 році склала 43 % (перевалка 135,2 млн. т.), а у 2019 році – 51 % (перевалка 160 млн. т.) (Додаток 4). Основний морський порт річкової логістики - Херсонський морський порт, в 2018 році був завантажений всього на 41%, а у 2019 році – на 51%.

В Україні, як і в усьому світі, нині зростає попит на перевезення внутрішнім водним транспортом. Вантажовласники, насамперед металовиробники і зернотрейдери, в умовах економічної нестабільності, зростання цін на паливо, збільшення випадків перебоїв у роботі залізничного та автомобільного транспорту через конфлікт на сході країни намагаються скоротити транспортні витрати та покращити логістику перевезень.

Річкове судноплавство стає все більш актуальним і затребуваним в Україні. Внутрішній водний транспорт вже в найближчій перспективі може відновити втрачені позиції і скласти серйозну конкуренцію залізничному та автомобільному транспорту.

Перевезення внутрішніми водними шляхами розглядаються Урядом України як вид транспорту, який необхідно розвивати для підтримки української економіки через збільшення кількості транспортних та логістичних альтернатив з метою створення більш ефективної та стійкої логістичної системи. Розвиток річкового транспорту, що забезпечує «зелені» перевезення, може мати значний вплив також на соціальний розвиток та навколишнє середовище України.

Останніми роками обсяг вантажопотоку на внутрішніх водних шляхах (далі – ВВШ) падав, і тільки в 2018 показав позитивний результат, за 2019 рік зріс на 19,1 % в порівнянні з 2018 роком (11,79 млн т вантажів), хоча при тенденції падіння суднопроходів (- 27,16 %).

За даними експертних аналітичних досліджень в сфері вантажних перевезень (ЦТС-УРФ , COWI), потенційна вантажна база 12 областей, з території яких вантажі потенційно можуть перевозитись річкою Дніпро, при умові загального зростання економіки країни, складає біля 60 млн. т зі зростанням до 80 млн. т до 2030 року (за умови переорієнтації перевезень з автодоріг на ВВТ, активізації міжнародної торгівлі та залученні нових вантажів на внутрішньому водному транспорті (далі – ВВТ) шляхом лібералізації перевезень, що має бути закладено в Законі України «Про внутрішній водний транспорт»). При цьому, враховуючи, що економіка України тяжіє до експорту, потенційно Дніпром за умови модернізації шлюзів перевезення вантажів ВВТ може досягти позначки 45 млн т на рік (30 млн т експорт, 15 млн т імпорт).

Вищезазначена мета та зазначені потенційні потреби ринку вимагають ефективних та технологічно вдосконалених внутрішніх водних шляхів (в т.ч. модернізації шлюзів) та навігаційних засобів на річках, ефективної сучасної річкової інформаційної служби, утворення багатофункціональних портових хабів, а також наявності сучасного, енергоефективного та екологічного «зеленого» вантажного флоту.

Необхідно зазначити, що річковий транспорт має низку переваг перед

автомобільним та залізничним, що створює передумови зміни логістичних маршрутів на користь перевезень ВВТ:

- 1) вантажопідйомність: 2 баржі та буксир замінюють 250 вантажівок, або 100 залізничних вагонів та 2 локомотиви; можливість перевезень великогабаритних вантажів;
- 2) економія на ремонті доріг: 1 млн. тон вантажів перевезених річкою (перенаправлених з наземного транспорту) зменшує витрати на ремонт доріг на суму до 1 млрд. грн. протягом 4 років;
- 3) екологічність: сучасний річковий транспорт є найбільш екологічним нарівні із залізничним та автомобільним, що значно підвищує його конкурентоспроможність з огляду на останні тенденції екологізації ЄС та впровадження відповідних стандартів.

Можливості:

- 3 судноплавні річки, дві з яких входять до ТОП-5 найбільших річок Європи.
- 16 річкових портів та терміналів.
- 60 млн. тонн пропускної здатності на рік.

З точки зору суспільних переваг, розвиток річкового транспорту в Україні та включення його в систему мультимодальних перевезень дозволить не тільки знизити енергетичні витрати та скоротити шкідливі викиди в атмосферу, але й транспортувати товари суднами типу «ріка-море» між великими промисловими центрами країни та чорноморськими портами без додаткового перевантаження. Окрім, знизити навантаження на автомобільні дороги та «оздоровити» залізниці, звільнивши їх від частини нерентабельних перевезень, і таким чином сприяти реформам, що відбуваються на залізничному та автомобільному транспорті.

Загальна довжина судноплавних річок України, які використовуються як водні шляхи, становить 2 241 км, з яких Дніпро є найважливішою водотранспортною магістраллю. Басейн Дніпра займає близько 65 відсотків річкового простору України.

У 1990 році обсяг внутрішніх перевезень річковим транспортом в Україні становив майже 67 млн т на рік, на теперішній час цей показник скоротився до 8 млн. т.

Для річкового транспорту підходить обслуговування вантажопотоків, для яких важлива не швидкість, а ритмічність доставки, це зерно, пісок, метал, добрива, руда тощо. Саме тому, за нинішніх умов економічно обґрунтованим в Україні розглядається перевезення річковим транспортом до 25 млн т вантажів (що у 3-4 рази більше, ніж зараз).

Проте, на шляху вищевикладених перспектив існує ряд проблемних питань, які стримують зростання перевезень внутрішні водні транспорт України та потребують розв'язання:

1. Недосконала, застаріла, відсутня та нерозвинута публічна інфраструктура (в т.ч. шлюзи, навігація, габаритно-судовий хід), яка не забезпечує ефективну логістику, в тому числі повноцінну участь ВВТ в мультимодальних перевезеннях;
2. Відсутня достатня приватна інфраструктура (термінальні комплекси, мультимодальні логістичні центри тощо);
3. Старіння та дефіцит сучасного вантажного та технічного флоту;
4. Відсутність системної кадрової політики та брак кваліфікованого персоналу на внутрішніх водних шляхах;
5. Недосконале законодавство не забезпечує чітке регулювання, створює надлишкове бюрократичне навантаження та не створює привабливого інвестиційного клімату;

6. Відсутність закону про внутрішній водний транспорт та, відповідно, відсутність стійкого механізму фінансування галузі;
7. Відсутність цілісного, системного державного управління галуззю;
8. Неконкурентні умови роботи у порівнянні з іншими видами транспорту, зокрема надмірне податкове навантаження та відсутність гарантованого бюджетного фінансування;
9. Відсутність чіткого розподілу відповідальності за утримання та розвиток внутрішніх водних шляхів, дублювання функцій між органами виконавчої влади. Крім того, річка Дніпро закрита для вільного проходження суден під іноземним прапором без відповідного одноразового дозволу, а також для роботи іноземного флоту між портами України (каботаж) без дозволу на каботажні перевезення.

Саме на вирішення вищезазначених проблем спрямована робота Міністерства інфраструктури України з метою розвитку внутрішнього водного транспорту та інтеграції його до пріоритетної Європейської транспортної мережі.

2.3 Транзитні технології - форма інтеграції

Протягом всієї своєї історії Україна перебувала на перетині світових торговельних шляхів та була своєрідним центром і важливим опорним пунктом на шляху з Європи до Азії.

Протягом століть йде мова про вигідне географічне положення та величезний транзитний потенціал нашої держави.

Слід повною мірою реалізувати цей потенціал та перетворити Україну на головну транзитну державу Євразійського континенту з найкомфортнішими умовами для перевезень у сполученні Європа-Азія та надійного міжнародного партнера-постачальника найкращих логістичних послуг на континенті.

Систематично та регулярно проводяться переговори з країнами-

партнерами щодо опрацювання технічних та технологічних можливостей виконання міжнародних вантажних перевезень всіма видами транспорту, узгодження найкращих та найбільш зручних умов перевезень для вантажовласників та інших учасників ринку.

З метою якісного та всеохоплюючого опрацювання питань сфери міжнародних вантажних перевезень Міністерство інфраструктури України виступило ініціатором створення нових внутрішніх та міжнародних інструментів для досягнення мети.

Так, Міністерство ініціювало створення в Україні міжвідомчого консультативно-дорадчого органу – Транзитної Ради. До складу новоствореного органу увійшли представники Мінінфраструктури, Мінекономрозвитку, Мінфіну, МЗС, МВС, Мін'юсту, ДЕС., Держприкордонслужби та інших зацікавлених центральних органів виконавчої влади на рівні не нижче заступників керівників зазначених органів.

Робота Транзитної ради дозволила безпрецедентно оперативно та комплексно опрацьовувати актуальні та перспективні питання розвитку можливостей транспортної галузі України та реалізації її транзитного потенціалу та максимально швидко реалізовувати прийняті рішення.

16-17.05.2016 року в м.Баку, за участю української делегації (ПАТ «Укрзалізниця»), відбулось засідання координаційної ради ТМТМ (Транскаспійський міжнародний транспортний маршрут). Серед іншого, було прийнято рішення про включення України в ТМТМ як повноцінного члена. Для України членство в ТМТМ надає можливість брати участь у формуванні тарифної політики на зазначені перевезення, відпрацювання нових логістичних рішень і т.д.

Також, бажаючи оптимізувати роботу з іноземними країнами-партнерами та створити умови для комплексного підходу до аналізу умов перевезень та

розвитку супутньої інфраструктури, Мінінфраструктури України вийшло з ініціативою реалізації багатостороннього проекту «три моря – сто доріг», тобто мова йде про організацію мультимодальних перевезень між регіонами Балтійського, Чорного та Каспійського морів не за одним маршрутом транспортування, а декількома. Реалізація проекту дозволить отримати синергетичний ефект від поєднання потенційних можливостей роботи всіх видів транспорту: залізничного, автомобільного, річкового, морського, поромного.

Українською стороною ініційовано опрацювання проекту багатосторонньої міжурядової Угоди, положення якої дозволять формувати взаємовигідну багатосторонню транспортну політику з організації перевезень між регіонами Балтійського, Чорного та Каспійського морів.

Проектом Угоди передбачено створення умов задля організації конструктивної дискусії і вироблення узгоджених рішень за участю міністерств країн-підписантів, що займаються питаннями транспорту, митними формальностями, розвитком інфраструктури та залученням інвестицій. При цьому передбачається обов'язкове залучення до зазначеної роботи представників бізнес-структур, які є вантажовласниками або беруть безпосередню участь у виконанні перевезень усіма видами транспорту в вищевказаному регіоні трьох морів.

09.09.2016 відбулося чергове засідання Ради директорів зі спільної експлуатації залізнично-поромної переправи Іллічівськ – Поті/Батумі – Варна.

На регулярній основі проводяться переговори з узгодження конкурентних умов та цінової політики для виконання перевезень за вказаним маршрутом. Так, відбулася низка міжнародних переговорів на рівні керівництва транспортних міністерств з такими країнами, як Австрія (05.10.2015 та 29.10.2015), Польща (22-24.02.2016), Туреччина (03-04.03.2016), Словаччина (13-14.04.2016), Іран (01.06.2016 та 13.07.2016). Заплановані робочі наради з

представниками Кореї, Угорщини, Польщі, Румунії, Туреччини та Ірану.

Разом з тим, з іноземними партнерами опрацьовуються взаємовигідні умови виконання мультимодальних перевезень з країн Азії за маршрутами:

- поїздів «Вікінг» та «Зубр», що прямують через Україну транзитом Республікою Білорусь в напрямку країн Литви, Латвії, Естонії і далі, з використанням поромних переправ Балтійського моря до країн Скандинавії;
- транспортування вантажів з порту Іллічівськ до м. Славкув (Польща) без перевантаження по широкій колії 1520 мм або через ст. Мостиську;
- перевезення в напрямку Словаччини з подальшим транспортуванням вантажів у напрямку Чехії, Австрії, Сербії, Чорногорії;
- перевезення (включаючи контрейлерні) до логістичних центрів Угорщини і далі до країн Центральної Європи, наприклад Австрії, Італії.
- у сполученні країни Західної та Північної Європи - Індія, із можливим залученням транспортної інфраструктури Ісламської Республіки Іран, зокрема із використанням поромного сполучення порт Бендер-Аббас (Іран) – порт Мумбай (Індія).

РОЗДІЛ 3

ОПТИМІЗАЦІЯ ІНТЕГРАЦІЙНИХ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ РИНКУ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

3.1 Обґрунтування перспективних вантажопотоків

Шлях розвитку України як транзитної держави був обраний одразу після набуття незалежності і обумовлений необхідністю якомога скорішого відновлення національної економіки із використанням усіх ресурсів та конкурентних переваг, які на той час мала наша держава. Вигідне географічне положення України на перетині осей Схід – Захід та Північ – Південь, а також наявність розвинутої транспортної інфраструктури, включаючи 22 тис. км залізничних шляхів, з яких 45 % електрифіковано, щільної мережі автомобільних доріг загального користування протяжністю 170 тис. км, цілої системи незамерзаючих морських торговельних портів Чорноморсько-Азовського басейну та портів в Українському Придунав'ї, великої кількості річок, придатних для судноплавства, не залишають сумнівів в тому, що розвиток транзитного потенціалу – це важлива складова формування потужної ефективної економіки України.

Проте сьогодні України стрімко втрачає свої позиції транзитера та стає неконкурентоспроможною на міжнародному ринку транспортних послуг. Реалізація Комплексної програми утвердження України як транзитної держави на 2002-2010 рр. та включення України в систему міжнародних транспортних коридорів (МТК) забезпечили зростання фактичних обсягів транзитних перевезень, які у 2007 р. досягли свого історичного максимуму 107,2 млн т (без урахування трубопровідного транспорту). Однак результат виявився нестійким, оскільки був досягнутий переважно завдяки сприятливій

економічній кон'юктурі та запровадженню заходів, які виявилися ефективними лише в короткостроковий період – вони покращували умови експлуатації існуючого транзитного потенціалу, але не сприяли його зміцненню та примноженню. За 2007-2014 рр. втрачено дві третини транзитного вантажопотоку, обсяг транзиту скоротився до 36,2 млн т у 2014 р. (таблиця). У структурі зовнішньоторговельних вантажних перевезень (експорт, імпорт, транзит) частка транзиту знизилася з 37 % у 2007 р. до 15 % у 2013 р., що відповідним чином зменшило обсяг валютних надходжень в Україну.

Оснoву транзитного потенціалу України становить залізничний транспорт, яким перевозиться 81 % усіх транзитних вантажів у країні. В основному це експортні вантажі з Росії, Білорусі, Казахстану, які направляються в Словаччину, Угорщину, Австрію, Чехію, Румунію, а також через порти в інші країни світу. У 2014 р. залізниці України перевезли 29,4 млн тонн транзитних вантажів, що на 10,9 % менше, ніж у 2013 р. і становить лише 7,6 % від загального обсягу перевезень вантажів залізничним транспортом (у 2007 р. частка транзиту в загальному обсязі вантажних перевезень залізничним транспортом становила 19,4 %). Обсяги транзиту впали за рахунок нафти і нафтопродуктів (на 22,5 %), вугілля (на 5,5 %), хімічних і мінеральних добрив (на 30,5 %) та хімікатів (на 28,9 %). Всього у 2014 р. порівняно з 2007 р. Укрзалізниця втратила 70,5 млн тонн щорічного обсягу транзитних перевезень вантажів.

Другою не менш важливою складовою транзитного потенціалу України є її портовий комплекс, що включає 13 (до анексії Криму - 18) морських торговельних портів. У 2014 р. переробка транзитних вантажів у портах континентальної України скоротилася до 20,5 млн т, або на 12,1 % відносно рівня 2013 р. (на 30 % – з урахуванням портів АР Крим та м. Севастополь). Загалом з 2007 по 2014 р. щорічний обсяг перевалки транзиту в морських портах України, включаючи втрату транзитного вантажопотоку через порти Криму, скоротився майже на 50 млн т або на 71 %.

Загалом технологічні потужності національної транспортної інфраструктури дозволяють щорічно перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом та переробляти в портах понад 110 млн т транзитних вантажів. Проте фактичні обсяги транзиту складають лише 41 млн т, тобто наявний транзитний потенціал України (без трубопроводів) використовується менше ніж на 40 %.

У географічній структурі транзитних перевезень перше місце посідає Росія, формуючи 85,0 % вантажної бази українського транзиту (з урахуванням трубопровідного транспорту). У відправленні транзитних вантажів залізничним транспортом частка Російської Федерації у 2013 р. склала 67,1 %, автомобільним – 19,8 %, морським – 15,9 %.

Україна втрачає транзитні вантажі з цілої низки причин як внутрішнього, так і зовнішнього характеру. Але якщо кілька років тому основною причиною падіння транзиту в Україні називали глобальну фінансово-економічну кризу, згорання виробництва та зменшення попиту світової економіки на низку товарів, то сьогодні превалюють дещо інші чинники. До головних системних чинників втрати Україною транзиту слід віднести наступні:

1. Цілеспрямована політика Росії щодо виключення України з транзитних потоків. Для цього наш східний сусід використовує весь арсенал доступних засобів, починаючи від протекціоністської політики по відношенню до власних транспортних підприємств і закінчуючи прямим нищенням транспортної інфраструктури на сході України руками терористів і російських найманців. Цій меті Росія підпорядкувала свою тарифну, інвестиційну та регуляторну політику на транспорті та цілу низку заходів в рамках Федеральної цільової програми «Розвиток транспортної системи Росії» (2010-2020 рр.), зокрема здійснює розбудову транзитної залізничної і дорожньої транспортної мережі в обхід території України, здійснює переорієнтацію майже усіх вантажів російського походження, що перевантажуються у портах України, на порти РФ,

активно використовує можливості Митного союзу для перенаправлення вантажів в обхід території України на найважливішому напрямку транзиту Європа – Азія, застосовуючи у рамках Митного союзу спрощені митні та дозвільні процедури, а також уніфікуючи тарифи.

2. Недостатність темпів та обсягів розбудови транспортної інфраструктури, техніко-технологічне відставання якої суттєво здорожує процес доставки товару та призводить до переорієнтації транспортних потоків в обхід території України. Внаслідок незадовільного транспортно-експлуатаційного стану доріг України, 90 % яких потребує реконструкції або ремонту, середня швидкість руху на автодорогах України у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах, на вітчизняних дорогах стає економічно не вигідною експлуатація сучасних автомобілів з поліпшеними технічними та екологічними характеристиками, що суттєво звужує транзитні можливості України. Наявність «вузьких місць» в залізничній інфраструктурі не дозволяє налагодити більш ефективний зв'язок з портовою галуззю, що набуває особливої актуальності зараз, коли вантажопотоки будуть обходити АР Крим і необхідно запропонувати замісні шляхи сполучення. Темпи і масштаби розбудови транспортної інфраструктури України у напрямку міжнародних транспортних коридорів не зіставні з подібними процесами у країнах ЄС, Азії та Сходу, і навіть найближчих сусідів України – Росії та Білорусі, які активно розбудовують свої транспортні мережі з метою приєднання до міжнародної транспортної системи та створюють потужну конкуренцію Україні на міжнародному ринку транспортних послуг, насамперед у боротьбі за обслуговування основних трансконтинентальних і транснаціональних вантажопотоків на напрямках Схід – Захід і Північ – Південь.

3. Відсутність належного сервісу та уваги до потреб клієнтів з боку державних транспортних монополій та державних контролюючих органів та служб. Експедитори та вантажовласники нарікають на недостатню швидкість перевезень, відсутність гарантій збереження вантажів, високий рівень

транспортних тарифів та необґрунтовані затримки з боку перевіряючих органів на кордонах України, тобто не витримуються всі три головні умови транзиту – час, вартість та безпека доставки вантажу. Саме це робить найбільш важливий для України в сучасних геополітичних умовах коридор ТРАСЕКА недостатньо конкурентним порівняно з іншими євроазіатськими маршрутами на осі Схід – Захід[1] та створює загрозу недовикористання українського транспортного коридору «Балтійське море - Чорне море» на осі Північ – Південь, на якому здійснюють комбіновані перевезення поїзди «Вікінг» та «Зубр». Відповідно зростає конкуренція з боку Росії, Румунії, Молдови, Білорусі щодо залучення на свою територію традиційних для України і нових транзитних вантажопотоків.

Експедитори наголошують, що неадекватна політика Укрзалізниці, як тарифна, так і стосовно управління своїм парком, позначається на транзиті України навіть сильніше, ніж військові дії на частині її території та російські транспортні стратегії. Тарифи залізниці є високими і зростають набагато швидшими темпами, аніж в країнах-конкурентах. Разом із неузгодженістю тарифної політики Укрзалізниці та морських торговельних портів України, лобіюванням ними інтересів окремих комерційних структур, все це відштовхує вантажовласників від транспортування вантажів через територію України та здійснення перевалки вантажів через українські порти. Складність і тривалість процедур перетину кордону, а також недостатня пропускна спроможність пунктів перетину кордонів є додатковим фактором тиску на транзит.

4. Відсутність послідовної державної політики щодо розвитку транзитного потенціалу України та розбудови пріоритетної транспортної мережі. В Україні досі відсутнє стратегічне бачення конкурентних переваг транспортно-дорожнього комплексу порівняно з іншими країнами, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням кон'юнктури світового ринку товарів і глобальної виробничої спеціалізації країн. Внаслідок цього Україна поступається іншим країнам на ринку надання транспортних послуг, склалась

стала тенденція втрати транзитних вантажопотоків на напрямку Європа – Азія. У 2010 р. закінчився термін дії двох найважливіших програм – Комплексної програми утвердження України як транзитної держави на 2002-2010 рр. і Державної Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 рр., відповідно до яких реалізовувалась політика Уряду щодо залучення транзитних вантажопотоків на територію України, зокрема шляхом створення сприятливих умов для транзиту, розбудови мережі МТК на території України, інтеграції транспортної системи України до транс'європейської транспортної системи та ефективного транспортного забезпечення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України. Ці Програми не були виконані в повному обсязі, але нові державні програми розвитку транзитних перевезень та розбудови транспортної інфраструктури не розроблялись. Відсутні обґрунтовані прогнози обсягів транзитних перевезень вантажів як у цілому, так і за видами транспорту та напрямками перевезень на середньострокову перспективу.

Необхідність відновлення транзитного потенціалу вимагає від України якомога скоріше вибудувати власну стратегію щодо розвитку національної транспортної мережі, будівництва найважливіших об'єктів інфраструктури та залучення нових транзитних вантажопотоків.

В цьому контексті Україні необхідно зосередити увагу на виконанні Плану заходів, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та ЄС. Напрями співробітництва України та ЄС у сфері транспорту фокусують увагу на нових розробках та ефективності вибору видів транспорту при перевезеннях, мультимодальності, поліпшенні роботи пунктів пропуску на митному кордоні, і, в більш широкому сенсі, включають всі компоненти інтегрованих транспортних мереж, зокрема передбачають:

- поєднання Транс'європейської транспортної мережі з інфраструктурою України за допомогою реалізації пріоритетних транспортних проектів;

- участь України у програмах Єдине європейське небо та Спільний авіаційний простір;
- імплементацію директив ЄС, спрямованих на послаблення регуляторного тиску, впровадження принципів недискримінації, спрощення ведення судноплавного бізнесу та виконання норм з безпеки на морському транспорті;
- більш ефективне використання потенціалу вантажних перевезень залізничним транспортом за рахунок поступового відкриття ринків та зменшення технічних бар'єрів;
- забезпечення розподілу між управлінням інфраструктурою та транспортними операціями та надання рівних умов доступу до залізничної інфраструктури всім суб'єктам господарської діяльності;
- покращення безпеки на дорогах, забезпечення сучасних технічних, екологічних та соціальних стандартів в роботі автотранспорту;
- сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій при управлінні і використанні всіх видів транспорту, співробітництво у використанні космічних систем і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення;
- усунення чинних бар'єрів для транскордонного руху товарів і пасажирів;
- спрощення реалізації регіонального транспортного співробітництва тощо.

В умовах обмеженості фінансових ресурсів для розвитку високовартісних об'єктів транспортної інфраструктури Україні необхідно максимально реалізувати можливості, що надає співробітництво з ЄС у рамках політики сусідства, а в найближчій перспективі – асоціації з ЄС, для розвитку на території України маршрутів транс'європейської транспортної мережі,

міжнародних транспортних коридорів та нових транснаціональних транспортних осей. Мова йде про реалізацію проектів із залученням фінансових інструментів ЄС та коштів фінансових установ ЄС (ЄІБ, ЄБРР). Актуальною є участь України в регіональних проектах, зокрема щодо реалізації власних інтересів в рамках виконання Стратегії ЄС для Дунайського регіону. Йдеться про просування проекту відновлення і розвитку транзитного потенціалу України між основними вузлами Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) у Дунайському регіоні.

Реалізація крупних інвестиційних проектів щодо розвитку портової інфраструктури дозволить наростити обсяги перевалки транзитних та експортно-імпортних вантажів. У 2014 р. завершено реалізацію I та II етапу проекту будівництва нового контейнерного терміналу Карантинний мол в Одеському МТП, загальна пропускна потужність якого складе 600 тис. TEU. Вже зараз Одеський порт може приймати сучасні контейнеровози підвищеної місткості – 8 тис. TEU довжиною до 323 м та осадкою до 14 м. В подальшому термінал зможе приймати контейнеровози довжиною до 364 м, осадкою до 15,5 м та контейнеромісткістю до 10 тис. TEU. За результатами модернізації інфраструктури МТП «Южний» у 2014 р. (будівництво підхідного каналу та внутрішніх водних підходів до глибоководних причалів) порт став найглибшим на Чорному морі, здатним обробляти судна з осадкою до 19 м та дедвейтом понад 200 тис. тонн, що суттєво зміцнило конкурентоздатність національної транспортної системи України.

На залізницях необхідно пришвидшити електрифікацію доріг на напрямках, від яких можна отримати найбільший економічний ефект, зокрема на напрямку Долинська – Миколаїв – Колосівка. Зазначене підвищить ефективність перевезень до «портів Великої Одеси» та Миколаєва. Актуальними є проекти електрифікації залізниць у напрямку кордонів з Польщею та Білоруссю. Як наслідок розвиватиметься транспортний коридор Балтійське море - Чорне море. Всього за 5 років Україна має намір

електрифікувати 838 км шляхів до чорноморських портів та кордону з Польщею та Білоруссю. Продовження за участі ЕІБ будівництва нового Бескидського залізничного тунелю (МТК № 5) має забезпечити стабільне сполучення України з країнами Центральної та Південної Європи, обслуговування транзитних потоків та приєднання України до транс'європейської мультимодальної транспортної мережі. Після завершення будівництва пропускна здатність тунелю збільшиться з 47 до 100 пар поїздів на добу, а швидкість проходження зросте з 40 до 60 км/ч.

Завершено переговори із Світовим банком про кредит на реконструкцію ділянки автомобільної дороги М-03 Київ – Харків – Довжанський від Полтави до Харкова, існують попередні домовленості про співпрацю з МФО щодо будівництва та ремонту ділянки дороги Київ – Одеса у напрямку порту.

Україні потрібно переглянути пріоритетні транспортні маршрути з урахуванням оновленої політики ЄС щодо розвитку Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), а також змін, що відбулись у політичній та економічній ситуації у зв'язку із анексією Криму Росією, тривалою антитерористичною операцією на сході країни, внаслідок якої частина кордону України залишається неконтрольованою, а транспортна інфраструктура регіону зруйнованою.

У цьому контексті важливим є розвиток перевезень вантажів у напрямку Балтійське море – Чорне море. У 2014 р. в Україні розроблено проект міжурядової Угоди про розвиток міжнародного транспортного коридору Балтійське море – Чорне море, який надіслано на узгодження до азербайджанської, білоруської, болгарської, грузинської, естонської, латвійської, литовської, молдовської, польської і турецької сторін.

Подальший розвиток коридору ТРАСЕКА підтримуватиметься Євросоюзом, оскільки забезпечує надійну правову основу, організаційну структуру і стратегічну орієнтацію на налагодження стабільного

функціонування перевезень у напрямку Європа-Азія і диверсифікує ризики, пов'язані із транзитом, що здійснюється територією Росії.

Перспективними для майбутнього розвитку транзитного потенціалу залізниць України є проекти щодо їх інтеграції до транспортної мережі ЄС на засадах активної співпраці у розбудові колії 1520 мм на території Західної Європи, а також модернізації існуючої в Україні колії європейського зразка (проекти побудови евроколії від кордону Польщі до Львову, що дозволить з'єднати Європу та Україну швидкісним залізничним сполученням, подальша участь України у проекті організації прямого залізничного сполучення за напрямком Чоп (Павлово) – Кошице – Братислава – Відень шляхом будівництва залізничної колії шириною 1520 мм). В рамках транскордонного співробітництва України, Угорщини та Словаччини слід ініціювати перед ЄС повернення до проекту створення мультимодального логістичного комплексу та розбудову доріг в регіоні трьох кордонів Чоп – Загонь – Кральовські Хлмец – Михайловце. Разом з Польщею та Білоруссю доцільна участь України у проекті відновлення водного шляху Е-40, який передбачає налагодження транспортного сполучення внутрішніми водними шляхами між Чорним та Балтійським морями. Річкова магістраль Е-40 становить близько 2000 км і проходить по Віслі, Західному Бугу, Прип'яті та Дніпру.

3.2 Розрахунок економічних показників судна в рейсі

3.2.1 Загальна частина

Вихідні дані рейсу т / х « MINERAL FAITH » з порту Хей Пойнт, Австралія – Південний, Україна зведені в таблицю 6.1.

Таблиця 6.1. Початкові дані для розрахунку рейсу

№ з/п	Найменування показників	Умовні позначення	Одиниця вимірювання	Значення
1	Дедвейт т/х « MINERAL FAITH »	D_w	тон	205203
2	Запаси на початок рейса	G_p	тон	2645.03
3	Відстань між портами	L	милі	11028
4	Кількість навантаженого вантажу:	m	ΣQ_T	200114
	Coal			
5	Норма навантаження:	M_{Π}	т/доб	45000
6	Норма вивантаження:	M_B	т/доб	35000
7	Експлуатаційна швидкість	V_{Σ}	екс. вузли	15.7
8	Швидкість в каналах, узостях	$V_{узк}$	кан. вузли	8.5
9.1	Добова витрата палива:			
	Важке	q_x^B	тон/доб	61
	Легке	q_x^L	тон/доб	5
	Добова витрата палива на стоянці:	$q_{ст}$	тон/доб	5
9.2	Легке			
10	Ціна 1 тонни палива:			

Продовження табл. 6.1.

	Важке	$\Pi_{\text{в}}$	\$/т	413
	Легке	$\Pi_{\text{л}}$	\$/т	641
	Балансова вартість судна	$C_{\text{бал}}$	\$	36936540
11	Річна норма амортизації	$H_{\text{ам}}$	%	12
12	Час зовні експлуатації	$T_{\text{зе}}$	діб.	20
13	Чисельність екіпажа	$\text{Ч}_{\text{ек}}$	чол.	25
14	Час затримки в дорозі	$t_{\text{зат}}$	год.	12
15	Додатковий час в портах стоянки	$t_{\text{доп}}$	год.	6
16	Заробітна платня	$R_{\text{зп}}$	\$/доб	2150
17	Витрати на технічне постачання	$R_{\text{т.пос.}}$	\$/доб	450
18	Навігаційні витрати	$R_{\text{нав}}$	\$/доб	300
19	Портові збори	$R_{\text{п}}$	\$	125500
20	Агентство судів	$R_{\text{аг}}$	\$/діб	300
21	Витрати на страхування судів	$R_{\text{стр}}$	\$/діб	550
22	Витрати на ремонт	$C_{\text{рем}}$	\$/мр.п	2500000
23	Вартість одного докування	$C_{\text{док.}}$	\$	400000

3.2.2 Розрахунок кількісних експлуатаційно-економічних показників роботи судна в рейсі.

1. Розраховуємо чисту вантажопідйомність судна:

$$D_{\text{ч}} = D_{\text{в}} - G_{\text{зап}} = 205203 - 2645.03 = 202557.97 \text{ т}$$

2. Розраховуємо експлуатаційний період роботи судна:

$$T_{\text{екс}} = T_{\text{к}} - T_{\text{ве}} = 365 - 20 = 345 \text{ діб}$$

3. Розраховуємо час рейсу:

А). ходовий час: $t_x = \frac{L}{V_{\text{екс}} * 24} + t_{\text{зат}} = \frac{11028}{15.7 * 24} + \frac{12}{24} = 29.8 \text{ діб}$

Б). СТОЯНКОВИЙ час:

$$t_{\text{ст}} = \left(\frac{Q_1}{M_{\text{П1}}}\right) + \left(\frac{Q_1}{M_{\text{В1}}}\right) + t_{\text{доп}} = \left(\frac{200114}{45000}\right) + \left(\frac{200114}{35000}\right) + \frac{6}{24} = 10.5 \text{ діб}$$

В). час рейсу складе: $t_p = t_x + t_{\text{ст}} = 29.8 + 10.5 = 40.3 \text{ діб}$

4. Розрахуємо провізну спроможність судна:

А). зроблено ТОННО-МИЛЬ:

$$\sum QL = 200114 * 11028 = 2206857192 \text{ тонно-миль/рейс}$$

Б). зроблено ТОННАЖЕ-МИЛЬ:

$$\sum D_{\text{чL}} = 205203 * 11028 = 2262978684 \text{ тоннаже-миль/рейс}$$

5. Розраховуємо доходи судна за рейс (\$/рейс):

$$\sum F_{\text{рейс}} = \sum Qf = 200114 * 27.00 = 5403078 \text{ \$/рейс.}$$

6. Розраховуємо витрати судна за статтями за добу і за рейс:

1). Постійні експлуатаційні витрати судна за добу:

$$\begin{aligned} R_{\text{екс.}} &= R_{\text{зп}} + R_{\text{пит}} + R_{\text{ам}} + R_{\text{сн}} + R_{\text{рем}} + R_{\text{тсн}} + R_{\text{нав}} + R_{\text{пор}}/t_p + R_{\text{ар}} + R_{\text{стр}} \\ &= 2150 + 250 + 12847.5 + 2141.25 + 2144.9 + 450 + 300 + 125500 / 40.3 + 300 + \\ &550 = 24140.5 \text{ \$/добу} \end{aligned}$$

$$R_{\text{пит}} = Ч_{\text{ек}} * n_{\text{пит}} = 25 * 10 = 250 \text{ \$/добу}$$

$$R_{\text{рем}}^{\text{суг}} = \frac{(n_{\text{док}} * C_{\text{док}} + C_{\text{рем}})/t_{\text{мп}}}{T_{\text{екс}}} = \frac{(3 * 400000 + 2500000)/5}{345} = 2144.9 \text{ \$/добу}$$

$$R_{\text{ам}} = \frac{C_{\text{бал}} * N_{\text{ам}}}{T_{\text{ек}} * 100} = \frac{36936540 * 12}{345 * 100} = 12847.5 \text{ \$/добу}$$

$$R_{\text{сн}} = \frac{C_{\text{бал}} * N_{\text{сн}}}{T_{\text{ек}} * 100} = \frac{36936540 * 2}{345 * 100} = 2141.25 \text{ \$/добу}$$

$$R_{\text{тсн}} = 450 \text{ \$/добу}$$

$$R_{\text{нав}} = 300 \text{ \$/добу}$$

$$R_{\text{пор}} = 125500 \text{ \$}$$

$$R_{\text{ар}} = 300 \text{ \$/добу}$$

$$R_{\text{стр}} = 550 \text{ \$/добу}$$

2). Розрахуємо непрямі (адміністративно-управлінські)

$$R_{\text{кос}} = R_{\text{екс}} * k_{\text{ад}} = 24150.5 * 0.03 = 724.51 \text{ \$/добу}$$

3). Знаходимо загальні постійні експлуатаційні витрати судна за добу:

$$R_{\text{общ}} = R_{\text{екс}} + R_{\text{кос}} = 24150.5 + 724.51 = 24875.01 \text{ \$/добу}$$

4). Знаходимо загальні постійні експлуатаційні витрати судна за рейс:

$$\sum R_{\text{общ,екс}} = R_{\text{общ}} * t_p = 24875.01 * 40.3 = 1034800.42 \text{ \$}$$

5). Розраховуємо змінні витрати судна за добу і за рейс:

а) витрати на паливо і мастильні матеріали на ходу і на стоянці за добу експлуатації:

$$R_x^T = k_{\text{см}} * q_x * Ц_T = 1.1 * 61 * 413 = 27712.3 \text{ \$/добу}$$

$$R_{\text{ст}}^T = k_{\text{см}} * q_{\text{ст}} * Ц_{\text{л}} = 1.1 * 5 * 641 = 3525.5 \text{ \$/добу}$$

б). змінні витрати за рейс:

$$\begin{aligned} \sum R_{\text{пер}} &= (R_x^T * t_x) + (R_{\text{ст}}^T * t_{\text{ст}}) = (27712.3 * 30.5) + (3525.5 * 10.5) \\ &= 898870.28 \text{ \$} \end{aligned}$$

7. Знаходимо загальні витрати судна за рейс:

$$\sum R_{\text{рейс}} = \sum R_{\text{общ,екс}} + \sum R_{\text{пер}} = 1034800.42 + 898870.28 = 1933670.7 \text{ \$}$$

8. Знаходимо прибуток судна за рейс:

$$\sum \Pi_{\text{рейс}} = \sum F_{\text{рейс}} - \sum R_{\text{рейс}} = 5457078 - 1933670.7 = 3523407.3 \text{ \$}$$

3.2.3 Методика розрахунку якісних експлуатаційно-економічних показників роботи судна в рейсі

1. Коефіцієнт використання календарного періоду:

$$K_e = \frac{T_{\text{екс}}}{T_{\text{к}}} = \frac{345}{365} = 0.945$$

2. Коефіцієнт завантаження судна:

$$a_3 = \frac{\sum Q}{\sum D_{\text{ч}}} = \frac{202114}{205203} = 0.985$$

3. Середньодобова експлуатаційна швидкість:

$$V_{\text{ср.}} = \frac{L}{tx} = \frac{11532}{30.5} = 370.8 \text{ м. м/добу}$$

4. Коефіцієнт ходового часу:

$$\varepsilon_x = \frac{tx}{tp} = \frac{31.1}{40} = 0.748$$

5. Продуктивність однієї тони вантажопідйомності судна в добу експлуатації:

$$\mu_{\text{в}} = a_3 * V_{\text{ср.}} * \varepsilon_x = 0.985 * 370.8 * 0.748 = 273.2$$

6. Валова дохідність одних судно-днів:

$$\mu = \frac{\sum F_{\text{рейс}}}{t_p} = \frac{5457078}{40.3} = 131179.75 \text{ \$/добу}$$

7. Рівень дохідності являє відношення доходів до витрат:

$$PF = \frac{\sum F_{\text{рейс}}}{\sum R_{\text{рейс}}} = \frac{5457078}{1933670.7} = 2.82$$

Оскільки $PF = 2.82 > 1$ – рейс вважається прибутковим.

8. Прибуток (чистий прибуток = прибуток - податки 25% на прибуток) судна за рейс:

$$\begin{aligned} \sum \Pi_{\text{рейс}} &= \sum \Pi_{\text{рейс}} - \sum N_{\text{нал}} = \sum \Phi_{\text{рейс}} (1 - 0.25) = 3523407.3 * 0.75 \\ &= 2642555.48 \text{ \$} \end{aligned}$$

9. Собівартість перевезення однієї тони вантажу в рейсі:

$$S_T = \frac{\sum R_{\text{рейс}}}{\sum Q} = \frac{1933670.7}{202114} = 9.57 \text{ \$/т}$$

10. Собівартість 1 тонно-милі в рейсі:

$$S_{T-м} = \frac{\sum R_{\text{рейс}}}{\sum Ql} = \frac{1933670.7}{202114 * 11532} = 0.0008 \text{ \$ / т - м}$$

11. Собівартість утримання судна в добу експлуатації:

$$S_{c-c} = \frac{\sum R_{\text{рейс}}}{tp} = \frac{1933670.7}{40.3} = 46482.47 \text{ \$/добу екс.}$$

3.2.4 Прогнозування роботи судна за експлуатаційний період.

1. Число рейсів за експлуатаційний період:

$$Ч_p = \frac{T_{\text{екс}}}{t_p} = \frac{345}{40.3} = 8.32 \text{ рейсів}$$

2. Обсяг перевезеного вантажу за експлуатаційний період:

$$\sum Q_{\text{екс}} = \sum Q Ч_p = 200114 * 8.32 = 1675005,06 \text{ т}$$

3. Обсяг транспортної роботи за експлуатаційний період:

$$\sum Ql_{\text{екс}} = \sum Ql Ч_p = 200114 * 8.32 * 11028 = 19322137682 \text{ т - м.}$$

4. Дохід за експлуатаційний період:

$$\sum F_{\text{екс}} = \sum F_{\text{рейс}} Ч_p = 5457078 * 8.32 = 45235476.6 \text{ \$}$$

5. Загальні витрати судна за експлуатаційний період:

$$\sum R_{\text{екс}} = \sum R_{\text{рейс}} Ч_p = 1933670.7 * 8.32 = 16030130,1 \text{ \$}$$

6. Прибуток судна за експлуатаційний період:

$$\sum \Pi = \Pi_p Ч_p = 2642555.48 * 8.32 = 21906812,93 \text{ \$}$$

7. Рівень дохідності роботи судна за експлуатаційний період:

$$\sum PF = \frac{\sum F_{\text{екс}}}{\sum R_{\text{екс}}} = \frac{45239176.6}{16030130,1} = 2.91$$

3.2.5 Оцінка ефективності виконаного рейсу і роботи судна за експлуатаційний період

Таблиця 6.2 – Кількісні і якісні показники виконаного рейсу

№ з/п	Найменування показників	Умовні позначення	Одиниця вимірювання	Значення
1	Експлуатаційний період	Te	діб	345
2	Відстань пройдена судном в рейсі	L,l	милі	11028
3	Перевезено вантажів	ΣQ	шт	200114
4	Судно-діб в рейсі	tp	діб	40.3
	на ходу	tx	діб	31.1
	на стоянці	tct	діб	10.5
5	Валовий дохід	F	\$	5457078
6	Затрати загальні	R	\$	1933670.7
7	Прибуток	П	\$	2642555.5
8	Коефіцієнт ходового часу	ϵx		0.748
9	Середньодобова експлуатаційна швидкість	Vcp	милі/доб	370.8
10	Дохідність судна	μv	\$/доб	273.2
11	Рівень дохідності	PF		2.92
12	Собівартість перевезення 1 т вантажу	St	\$/т	9.57
13	Собівартість 1 т-милі	St-м	\$/т-м	0.0008
14	Собівартість утримання судна за добу експлуатації	Sc-c	\$/доб.	46482.47

3.2.6 Висновки

Таким чином, даний рейс є економічно вигідним, на що вказує значний рівень дохідності PF-2.92. Зважаючи на це, такий метод транспортування вугілля до

отримувача в порту Південний, Україна є економічно доцільним. Подальше підвищення дохідності пропонується за рахунок зниження вартості паливномастильних матеріалів, подальшої оптимізації маршруту, навантаження попутних вантажів. Ще одним можливим шляхом є вибір іншого сорту вугілля з іншим значенням питомого вантажного об'єму (ПВО). Це дозволить більш раціонально використати і об'єм, і вантажопідйомність судна. Іншим альтернативним варіантом є вибір порта відправлення, що географічно розташований ближче. Це значно знизить вартість перевезення і збільшить їх об'єм. Важливим критерієм є достатня кількість вантажу, його якісна характеристика - перш за все, енергоємність, портові збори та можливість опрацювати судна такого класу.

3.3 Потреби провізної і пропускної спроможності

В сучасних умовах господарювання подальший розвиток та удосконалення економіки України неможливе без добре налагодженого транспортного забезпечення. Від його чіткості та надійності в багатьом залежить трудовий ритм підприємств будь яких галузей промисловості. Роль того або іншого виду транспорту на транспортному ринку залежить від його універсальності, продуктивності, розміщення комунікацій, рівня технічної забезпеченості, провізної і пропускної спроможності. Ці показники характеризують пропозицію послуг на транспортному ринку. Тому що різні види транспорту або окремі транспортні підприємства можуть по-різному задовольняти попит клієнтури і надавати їм послуги. Оскільки на транспортному ринку існує жорстка конкуренція між різними видами транспорту, це змушує перевізників боротися за конкурентну позицію та підвищувати рівень конкурентоспроможності транспортних послуг, які пропонуються споживачу.

Дослідженням даної проблеми займалися багато вчених: М. Портер, Р. Фатхудінов, В. Блонська, М.Саєнко, М. Юдін, В. Гуляєв, О. Фастовець, І. Школа та багато інших. В їхніх наукових працях розкрито різні методичні

підходи до оцінки конкурентоспроможності продукції. Проте транспортна послуга є специфічним видом продукції, для оцінки конкурентоспроможності якої не можуть бути використані загальні методики. Саме тому дослідження є актуальним, адже від правильно підбраного методу залежить точність оцінки та подальші дії транспортного підприємства.

оліпшення якості визначає конкурентоспроможність підприємства в умовах ринку, темпи технічного прогресу, впровадження інновацій, зростання ефективності виробництва, економію всіх видів ресурсів, що використовуються на підприємстві. А конкурентні війни розгортаються головним чином на полі якості продукції і послуг, що надаються. Проблема якості стосується абсолютно всіх товарів і послуг. Особливо гостро це виявляється при переході до ринкової економіки і роботи в умовах жорсткої конкуренції.

Подвійність конкуренції найбільш яскраво відображається в такій характеристиці транспортних послуг, як їх конкурентоспроможність.

Конкурентоспроможність послуги – це її властивість виступати на ринку поруч з присутніми там аналогічними послугами конкуруючих суб'єктів ринкових відносин.

В свою чергу в конкурентоспроможності транспортних послуг відображаються можливості підприємства, рівень кваліфікації її робітників, організаційний рівень виробництва. Тобто конкурентоспроможність транспортних послуг є проявом конкурентоспроможності транспортного підприємства. Справжній успіх підприємства визначається його перевагами над конкурентами за основними параметрами конкурентоспроможності – якості та ціні. Підприємства намагаються проводити стратегію оптимального поєднання помірної ціни та непоганої якості продукції. Разом з тим ступінь уваги до кожного з цих параметрів на різних підприємствах різноманітна. Неуспішні підприємства у меншому ступені звертають увагу на якість, намагаючись компенсувати це низькою ціною. Успішні підприємства навпаки, не ідуть на зниження якості і ціни на продукцію.

Відтак, конкурентоспроможність транспортного підприємства можна

визначити як спроможність забезпечувати пропозицію транспортних послуг найкращим чином, у порівнянні з конкурентами, задовольняти вимоги різних сегментів транспортного ринку за умови дотримання стандартів якості підприємства та стандартів галузі.

Найістотнішими рисами конкурентоспроможності є:

- відносність самого поняття, оцінки і вимірювання конкурентоспроможності;
- прив'язка оцінок конкурентоспроможності до ринку, умов і часу продажу послуг;
- суспільна, споживача корисність послуги, що надається, в оцінці конкурентоспроможності, тобто представлення тільки тих властивостей послуги, які викликають істотний інтерес у споживачів.

Конкурентоспроможність транспортних послуг характеризується:

- технічними (параметри відповідності призначенню, нормативні параметри, екологічні параметри);
- економічними (рівень тарифів, система скидок, рентабельність);
- організаційними (своєчасність надання послуг, збереження вантажів, безпека перевезень).

При оцінці конкурентоспроможності транспортних послуг можна виділити 6 основних особливостей оцінки:

- 1) об'єктом конкурентоспроможності послуг є діяльність підприємства невиробничої сфери;
- 2) особливості оцінки послуг в першу чергу пов'язані з оцінкою якості процесу обслуговування;
- 3) клієнт сам оцінює якість послуги на місці її виконання і вона повинна відповідати перш за все вимогам цього клієнта;
- 4) оцінка конкурентоспроможності послуги повинна враховувати тимчасову характеристику, тобто терміни виконання роботи, час обслуговування, термін виконання замовлення та ін.
- 5) при оцінці конкурентоспроможності необхідно враховувати

застосування специфічних стандартів для різних видів послуг;

б) шоста особливість пов'язана з разовим характером ряду нематеріальних послуг. Сумарні суб'єктивні оцінки і думки клієнтів дозволяють дати достатньо об'єктивну оцінку іміджу виконавця і конкурентоспроможності його послуги

3.4 Альтернативи інтеграції за стратегією Нового шовкового шляху

Китай став найбільшим у світі експортером (\$2,09 трлн в 2016 р. за даними Головного митного управління КНР) і швидкозростаючим в світі споживчим ринком. Він перетворився з джерела дешевого імпорту на основне джерело інвестицій (\$160 млрд в період з січня 2009 по грудень 2013). 2010 року Банк розвитку Китаю та Експортно-імпортний банк Китаю надали країнам Латинської Америки кредити на загальну суму, що перевищує загальну суму кредитів від Світового банку, Міжамериканського банку розвитку та Експортно-імпортного банку США разом узятих. Навесні 2015 року китайський уряд виділив \$62 млрд зі своїх величезних валютних резервів (дещо менше \$3 трлн) на різного роду зовнішньоекономічні проекти. Нещодавно Китай пообіцяв протягом десяти років вкласти \$250 млрд в країни Латинської Америки і Карибського басейну. Він є найбільшим торговельним партнером більш ніж 130 країн світу. В Азіатсько-Тихоокеанському регіоні (далі – АТР) Китай є найбільшим торговельним партнером Північної Кореї, Республіки Корея, Монголії, Сінгапуру, Таїланду, М'янми, Казахстану, Туркменістану, Росії, Австралії, Нової Зеландії та багатьох інших. Крім того, КНР є головним джерелом імпорту для Японії, Індонезії, Малайзії, В'єтнаму, Філіппін, Індії, Пакистану, Бангладеш та ін.

Як найбільший у світі центр з виробництва товарів (“фабрика світу”), Китай визначає регіональну торгівлю як частину глобального виробничого ланцюжка і забезпечує понад 50% економічного зростання в Азії. Після

фінансової кризи 2008 року він став активним постачальником прямих іноземних інвестицій (далі – ПІІ), а з 2012 року – це третій з найбільших інвесторів у світі після США та Гонконгу. В АТР Китай є першим постачальником ПІІ для М'янми, Монголії, Камбоджі, Лаосу і Північної Кореї, а також основним джерелом ПІІ для Казахстану, Пакистану, В'єтнаму, Індонезії, Австралії, Малайзії та ін.

На відміну від американських і японських інвесторів, які зосереджені на виробництві, велика частина китайських інвестицій прямована в енергетику, видобування сировини та інфраструктуру. Оскільки ПІІ безпосередньо створюють можливості для економічного зростання, зайнятості та аціонального доходу, то нарощування обсягу ПІІ Китаю до того ж сприяє посиленню його геоекономічної сили (рис. 2-4). Китайська економіка стала істотним барометром для не тільки азіатської, а й світової економіки. Отже, на сьогодні сформувалась китайська модель економічного розвитку (“Пекінський консенсус”), яка складає конкуренцію західним підходам (“Вашингтонський консенсус”).

Після приходу до влади Сі Цзіньпіна наприкінці 2012 року відбулась відмова від зовнішньої політики Ден Сяопіна, висловленої ним фразою *tāo guāng yǎng huì* (“韬光养晦”, “приховувати можливості та чекати свого часу; триматися в тіні, не показувати себе”). Замість цього в листопаді 2014 року голова КНР Сі Цзіньпін дав нове визначення зовнішньої політики Китаю – *fèn fā yǒu wéi* (奋发有为, “прагнути досягнень”). Для розвитку співпраці Пекін активно використовує такі геоекономічні інструменти як торгівля, інвестиції, надання допомоги, грошово-кредитна політика, інфраструктурні проекти та ін.

Усе це спрямоване на полегшення здійснення торгівлі та інвестицій, поліпшення комунікацій та валютного співробітництва. Багато країн Європи й Азії зацікавлені в китайських інфраструктурних проектах, бо нерозвинена

транспортна система є однією з головних перешкод для економічного зростання. “Економічний пояс Шовкового шляху” (далі – ЕПШШ) і “Морський Шовковий шлях XXI століття” (далі – МШШ) посідають важливе місце в 13-му п’ятирічному плані Китаю (2016 – 2020 рр.) і будуть визначатися національною інвестиційною стратегією протягом даного періоду. «Економічний пояс Шовкового шляху» – це мережа наземних автомобільних і залізничних маршрутів, нафто- і газопроводів, а також інших інфраструктурних проектів, які будуть йти від Сіаня в центральному Китаї через Центральну Азію і до Роттердама і Венеції.

“Пояс” можна розглядати як китаєцентричний проект створення мережі партнерств в Євразії із застосуванням надзвичайно широкого інструментарію – від політико-дипломатичної координації до фінансових механізмів, від торгово-економічних інструментів до розширення гуманітарного співробітництва. МШШ – це морський еквівалент: мережа портів та інших інфраструктурних проектів у прибережних районах Південної і Південно-Східної Азії, Східної Африки і Північного Середземномор’я. Інфраструктурні проекти можуть зіграти конструктивну роль у регіональній економічній архітектурі та допомогти зміцнити політичні інститути в регіоні, що в цілому зменшить стимули і можливості для терористичних рухів. В опублікованих Міністерством закордонних справ КНР і Міністерством комерції КНР документах підкреслюється, що масштаби ініціативи “Один пояс, один шлях” будуть значно виходити за рамки будівництва об’єктів інфраструктури. Програма також включатиме в себе фінансову інтеграцію, інтернаціоналізацію юаня, встановлення зв’язку між регіональними мережами інформаційно-комунікаційних технологій (“інформаційний шовковий шлях”), розширення транскордонної торгівлі та інвестицій тощо. В цілому тут відбувається поєднання традиційних для китайської дипломатії підходів (наприклад, повага суверенітету і невтручання у внутрішні справи) з новим акцентом на дотриманні високих стандартів і міжнародних норм, а також визначенні вирішальної ролі

ринку і промисловості в здійсненні проекту. Отже, “Один пояс, один шлях” – це велика стратегія на новому етапі проведення політики зовнішньої відкритості Китаю.

Після фінансової кризи 2008 року Китай став активним постачальником прямих іноземних інвестицій (далі – ПІІ), а з 2012 року – це третій з найбільших інвесторів у світі після США та Гонконгу.

“Один пояс, один шлях” спрямований на поліпшення внутрішньої економічної інтеграції та конкурентоспроможності Китаю, а також стимулювання збалансованого регіонального зростання, що в цілому спрямоване на досягнення більш стійкого економічного розвитку країни (“нова нормальність”). Будівництво інфраструктурних проектів покликане допомогти використовувати величезні виробничі потужності Китаю і полегшити вхід китайських товарів на регіональні ринки. “Один пояс, один шлях” повинен забезпечити життєво важливу підтримку для подальшого здійснення економічних реформ в КНР, а у зовнішньополітичному сенсі реалізувати пріоритети, які були визначені Головою КНР Сі Цзіньпіном – спрямованість на поліпшення відносин з сусідніми державами і більш стратегічне використання економіки для вирішення дипломатичних завдань. У середньостроковій і довгостроковій перспективі успішне здійснення цієї ініціативи має сприяти поглибленню регіональної економічної інтеграції, розширенню прикордонної торгівлі та фінансових потоків між євразійськими країнами та зовнішнім світом, а також подальшому зміцненню китайсько-орієнтованої моделі торгівлі, інвестицій та інфраструктури. Збільшення інвестицій в енергетику і мінеральні ресурси, особливо в Центральній Азії, допоможе знизити залежність Китаю від сировинних товарів, що імпортуються з-за кордону, включаючи нафту, що поставляється через Малаккську протоку.

“Один пояс, один шлях” не містить у собі ідею створення зони вільної торгівлі та не передбачає обов’язкових угод між

державами. Замість цього в основу покладені наміри Китаю використовувати свої економічні ресурси та дипломатичні інструменти для здійснення інвестицій в інфраструктурні та економічні проекти, що в цілому має забезпечити більш тісний зв'язок з країнами Азії та Європи. Використання менш формальних механізмів надає проекту гнучкість і дозволяє Пекіну максимально використовувати свої економічні та політичні можливості. Проект співпраці в рамках “Одного поясу, одного шляху” є не стільки результатом переговорів, скільки результатом узгодження шляхом консультацій, що є новою моделлю розвитку співпраці. Китайський уряд, оцінивши внутрішні й міжнародні чинники з урахуванням часу та обставин, запропонував стратегію відкритості нового типу, яка складається з двох важливих компонентів – “взаємодоповнюваності і загального виграшу” і геополітичних міркувань. Стратегічне мислення полягає в тому, що Китай повинен виступати на світовій арені як відповідальна велика держава. Сама суть ініціативи “Один пояс, один шлях” в тому, що Китай має навчитися бути конструктивним лідером, давати світовій спільноті більше міжнародних суспільних благ.

Міжнародні економічні та інфраструктурні проекти Китаю здійснюються за підтримки Нового банку розвитку БРІКС, Фонду сприяння співпраці Південь-Південь, АБП та Фонду Шовкового шляху, що дає можливість обійти існуючі механізми управління глобальною економікою, в якій досі домінують провідні західні держави. Те ж саме належить і до зусиль Пекіна зробити юань міжнародною резервною валютою. Як заявив міністр фінансів КНР Лоу Цзівей, “Китай повинен продемонструвати своє бажання і взяти на себе більшу міжнародну відповідальність у сприянні економічному розвитку в Азії і за її межами, а також у всьому світі”. Проекти АБП і “Один пояс, один шлях” були запуснені одночасно, і, попри те, що офіційно ніколи не відзначався зв'язок між ними, але абсолютно очевидно, що перший з них є фінансовим інструментом здійснення другого. А зв'язок проекту “Один пояс, один шлях” із Фондом

Шовкового шляху є абсолютно очевидним. АБП повинен акумулювати фонди для підтримки проектів інфраструктурного будівництва в країнах “Одного поясу, одного шляху”, а також для підтримки проектів міжнародного економічного співробітництва. Фонд Шовкового шляху, як заявив Сі Цзіньпін, створений для здійснення прямого фінансування проектів в рамках “Одного поясу, одного шляху” з використанням фінансових ресурсів Китаю. При цьому Голова КНР звернув увагу на необхідність дотримуватись міжнародних норм і правил, запозичувати теоретичний і практичний досвід, накопичений світовими багатосторонніми фінансовими інститутами, створити нормативну базу роботи і строго дотримуватися правил, звертати увагу на прозорість і інклюзивність в роботі двох фінансових структур, діяти в рамках існуючого світового фінансово-економічного порядку.

В урядових колах і в експертному співтоваристві КНР є розуміння того, що створення економічних коридорів є масштабним і довгостроковим проектом, тому ніяких термінів або індикативних показників майбутньої ефективності їх функціонування в китайських офіційних документах не наводиться. Це також можна пояснити тим, що всі зазначені економічні коридори проходять територією декількох держав (за винятком Китайсько-пакистанського економічного коридору), відповідно терміни реалізації залежать від процесу міждержавного узгодження, а також дії безлічі інших чинників – від глобальної і регіональної економічної кон’юнктури до ситуації у сфері безпеки. Про те, що в цілому будівництво “Одного поясу, одного шляху” є довгостроковим проектом, що вимагає ретельної координації і обліку різноманітних економічних і політичних чинників, згадував у своїх виступах Сі Цзіньпін. “Один пояс, один шлях” у китайському офіційному дискурсі оцінюється як сполучна ланка між “китайською мрією” (中国梦) і “світовою мрією”, адже сумарно всі маршрути проекту складають найдовший економічний коридор у світі, і Китай пов’язує свій майбутній розвиток з перспективами розвитку країн-партнерів. Вибудовуючи відносини з цими країнами на основі принципів

взаємної довіри, взаємовигідного співробітництва і загального виграшу, Китай дає їм можливість користуватися китайським досвідом реформ та китайськими економічними успіхами, і це є ключовим фактором синергії інтересів, що китайською політичною мовою називається “спільнотою інтересів” та “співтовариством спільної долі”. “Один пояс, один шлях” за допомогою двостороннього або багатостороннього співробітництва з невеликою кількістю учасників формує симбіотичну систему, яка характеризується вільною структурою, високою інклюзивністю та заснована на принципі “партнерство без утворення союзу” (结伴但不结盟).

“Один пояс, один шлях” створить додатковий обсяг торгівлі на суму \$2,5 трлн для 65 країн світу, а бюджет Азіатського банку інфраструктурних інвестицій (далі – АБІІ) відповідає плану Маршалла для Європи після закінчення Другої світової війни. Проте даний проект твориться не за західним зразком, коли провідні країни формують і керують багатосторонніми інститутами, що підкріплюється договорами, міжнародним правом та об’єднанням суверенітету. Пекін пропонує свої економічні можливості на рівні двосторонніх відносин та регіональних зустрічей на вищому рівні, що демонструє не тільки економічне піднесення країни, а й взагалі національне відродження, або оновлення китайської нації. На відміну від інших країн Азії, в яких була вдало проведена модернізація й навіть, як прийнято казати, сталося “економічне диво”, в Китаї вважають це поверненням свого статусу світового лідера, втраченого в першій половині XIX ст. Отже, геоекономічні дії Китаю спрямовані на те, щоб стати глобальним центром широкої економічної та геополітичної системи.

“Один пояс, один шлях” безпосередньо стосується Європи, бо, по-перше, європейські компанії мають особливий інтерес для китайських інвесторів з огляду на їхній високотехнологічний рівень, інноваційний

потенціал, ноу-хау і навички концентрації; по-друге, це доступ на європейський ринок; по-третє, Європа – це кінцевий пункт китайського Нового Шовкового шляху. Після економічної кризи 2008 року багато європейських країн мають потребу у фінансах і тому вітають китайські інвестиції (наприклад, всі тринадцять країн-членів ЄС приєдналися до АБП і до того ж створений особливий формат відносин Китаю з країнами Центральної та Східної Європи (“16+1”)) (рис. 6-7). Що ж стосується України, то розвиток відносин з КНР сьогодні обов’язково передбачає як подальше розширення двосторонніх відносин, насамперед на основі економічних інтересів, так і необхідність повноцінного входження до проекту “Один пояс, один шлях”.

ВИСНОВКИ

У процесі виконання магістерської роботи для дослідження обрано одну з найактуальніших тем сучасного ринку морський перевезень: «Ефективність інтеграційних процесів в системі ринку морської торгівлі» з практичним опрацюванням розрахунків економічних показників судна «Mineral Faith» в рейсі за маршрутом Хей-Пойнт-Южний, в процесі якого великотонажним судном було доставлено великий обсяг енергоносія до України, виконуючи не тільки місію з перевезення вантажу, а й політичну – збереження енергетичної незалежності України. Згідно обраної теми було визначено об'єкт дослідження - сучасна система ринку морської торгівлі. Як об'єкт дослідження ця система розглядається під різними кутами у багатьох працях вітчизняних і зарубіжних авторів, опрацювання яких дало можливість розглянути інтеграційні процеси як синергію багатьох взаємопов'язаних складових. Предметом дослідження роботи є аналіз ефективності інтеграційних процесів у світовому ринку морської торгівлі, їх можливості та перспективи в Україні, обґрунтований актуальними статистичними даними, що підкреслюють провідну роль для економіки України прибуткових проєктів в морській галузі. Ця проблема з огляду на досвід сучасної міжнародної торгівлі, у тому числі й на ринку морських перевезень є предметом вивчення фахівців різних галузей – від безпосередньо спеціалістів морської економіки до спеціалістів у макроекономіці світового рівня.

Власний досвід під час економічно й політично прибуткового рейсу слугував підтвердженням позитивного ефекту від інтеграційних процесів у системі ринку морської торгівлі й морських перевезень зокрема.

Під час виконання роботи був виконаний пошуковий етап знаходження, опрацювання та аналізу потрібної інформації від довідкової літератури до міжнародних актів, договорів, кодексів, наукових статей та розробок. Особливої уваги заслуговує аналіз даних найсучаснішої статистики з теми, що досліджується, з різних джерел та їх порівняння. Через економічні успіхи

створення альянсів, втілення інтеграційних процесів у світі, було зосереджено увагу на можливих шляхах вирішення проблем економіки морської галузі України та й без перебільшення економіки всієї країни, зроблено висновок про ефективність і доцільність впровадження та поширення описаного у роботі позитивного досвіду інших країн.

Проведені під час виконання роботи теоретичні дослідження і практичні рекомендації відображено у роботі, підкріплено необхідними розрахунками, результатами проведеного аналізу, підібраним ілюстративним матеріалом, розміщеним у Додатках до роботи у вигляді рисунків, схем, діаграм та наочними фотоматеріалами.

Комплексний системний підхід до вирішення задач дослідження у роботі допоміг вирішити поставлені до написання роботи задачі, запропоновані конкретні рішення мають теоретичне й практичне застосування, є найсучаснішими, які вдосконалюються та успішно втілюються у життя.

Таким чином, підсумовуючи результати роботи, можна зробити висновок, що мета роботи досягнута.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Примачев Н. Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве : монография / Н. Т. Примачев, А. Н. Примачев. – О. : Феникс, 2006. – 360 с
2. Офіційний сайт конференції конференції Торгівлі та Розвитку Організації Об'єднаних Націй, стаття «Огляд морського транспорту» (Review of Maritime Transport 2017)
<https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=1890>
3. Офіційний сайт Всесвітньої Торгівельної Організації, стаття «Потужний ріст торгівлі в 2018 році залежить від вибору політики» (Strong trade growth in 2018 rests on policy choices), підрозділ «Розгляд торгівлі у 2018-2019 роках. (Outlook for trade in 2018 and 2019).
https://www.wto.org/english/news_e/pres18_e/pr820_e.htm
4. Shipping Alliances: 2M, Ocean Alliance & THE Alliance [2021 Overview]
<https://www.container-xchange.com/blog/shipping-alliances/>
5. Ocean alliances – safety in numbers
<https://www.globalaffinityalliance.com/News/Details/16>
6. A Korean Container Shipping Alliance (K-Alliance) set to launch in 2021
<https://www.shippingandfreightresource.com/korean-container-shipping-alliance-k-alliance/>
7. What are Shipping Alliances and What are Their Importance?
<https://www.shiplilly.com/blog/what-are-shipping-alliances-and-whats-their-importance/>
8. Jan Hoffmann, Concentration in liner shipping its causes and impacts for ports and shipping services in developing regions
https://www.academia.edu/34574527/CONCENTRATION_IN_LINER_SHIPPING_ITS_CAUSES_AND_IMPACTS_FOR_PORTS_AND_SHIPPING_SERVICES_IN_DEVELOPING_REGIONS
9. Jan Hoffmann, Port Efficiency and International Trade: Port Efficiency as a Determinant of Maritime Transport Costs

10. Jan Hoffmann, GLOBALISATION: THE MARITIME NEXUS

11. IMO Statistical Resources, Maritime Facts and Figures: FLEET Information sources and statistics relating to maritime and shipping.

<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/Statisticalresources/Pages/default.aspx>

12. Review of Maritime Transport 2021 https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf

13. Коммерческая эксплуатация судна, Л.Л. Николаева - Одесса: Феникс, 2006.—75 с, 2006

14. Морские перевозки, Л.Л. Николаева, Н.Н. Цымбал - Одесса: Феникс, 2005

15. http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/19_1_2018ua/38.pdf