

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»  
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ МОРСЬКОГО ПРАВА ТА  
МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра економічної теорії та підприємництва  
на морському транспорті

Федорова Юлія Михайлівна

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА**

НА ТЕМУ

НАПРЯМКИ ОПТИМІЗАЦІЇ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО  
ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

Освітня програма – «Менеджмент в галузі морського та річкового  
транспорту»

Науковий керівник  
к.е.н., доцент  
Пархоменко І.М.

Здобувач вищої освіти \_\_\_\_\_

Науковий керівник \_\_\_\_\_

Завідуючий кафедрою \_\_\_\_\_

Нормоконтроль \_\_\_\_\_

## ЗАВДАННЯ

на розробку кваліфікаційної роботи магістра

за темою:

«НАПРЯМКИ ОПТИМІЗАЦІЇ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО  
ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ»

	Зміст окремих частин дослідження	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета дослідження: є розробка стратегії розвитку контейнерного комплексу України для реалізації транзитного потенціалу в глобальній системі міжнародних перевезень	08.10.21	08.10.21
2	Об'єкт дослідження: розробка стратегічних пріоритетів розвитку транзитних контейнерних перевезень в Україні	08.10.21	08.10.21
3	Предмет дослідження: науково-методичні положення щодо оптимізації використання транзитного потенціалу України	08.10.21	08.10.21
4	ВСТУП	15.10.21	17.10.21
5	РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ	29.10.21	29.10.21
6	РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ЙОГО ВИКОРИСТАННЯ НА ДОСКОНАЛОМУ ЕТАПІ	19.11.21	19.11.21
7	РОЗДІЛ 3. ОБГРУНТУВАННЯ ПРІОРИТЕТНИХ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ДЛЯ	30.11.21	30.11.21

	ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ		
8	ВИСНОВКИ	03.12.21	03.12.21
9	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	08.12.21	08.12.21
10	Анотація	08.12.21	08.12.21
11	Формування ілюстративного матеріалу	08.12.21	08.12.21
12	Відгук керівника	15.12.21	15.12.21
13	Рецензування	16.12.21	16.12.21
14	Дата захисту	22.12.21	22.12.21

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедри

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ....	9
ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ .....	9
1.1 Сутність, специфіка та складові транзитного потенціалу України.....	9
1.2 Ефективність використання транзитного потенціалу країни та.....	20
особливості управління його розвитком.....	20
1.3.Участь України у функціонуванні міжнародних транспортних коридорів .....	25
РОЗДІЛ 2. ....	34
АНАЛІЗ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ЙОГО ВИКОРИСТАННЯ НА ДОСКОНАЛОМУ ЕТАПІ .....	34
2.1. Тенденції розвитку світових контейнерних перевезень .....	34
2.2.Аналіз реалізації транзитного потенціалу України на сучасному етапі ....	44
2.3. Транзитний потенціал Приморських регіонів України.....	51
РОЗДІЛ 3. ....	61
ОБГРУНТУВАННЯ ПРІОРИТЕТНИХ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ .....	61
3.1. Основні напрямки використання інновацій в роботі контейнерних терміналів морських портів України .....	61
3.2. Удосконалення системи управління транзитним потенціалом України..	68

3.3. Розрахунок параметрів ефективності доставки вантажів у системі інтермодальних перевезень .....	73
ВИСНОВКИ .....	84
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....	86

## ВСТУП

*Актуальність теми кваліфікаційної роботи.* Процеси глобалізації, розвиток логістики, впровадження нових методів транспортування, поява більш досконалих контейнеровозів, повсюдне впровадження інформаційних технологій дозволяє говорити про зародження якісно нового етапу контейнеризації.

Кризова ситуація в економіці України спонукає до пошуків нових джерел отримання прибутку. Одним із ефективних джерел є розвиток морських перевезень, а саме контейнерних перевезень з використанням українських транспортного потенціалу.

Україна відноситься до пріоритетних транзитних держав и повинна підвищувати власний потенціал обслуговування вантажопотоків, що проходять через територію держави, адже реалізація транзитних можливостей є умовою економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності не тільки транспорту, а й усієї економіки України. Розвиток міжнародних транспортних коридорів є особливим пріоритетом України на шляху її інтеграції в світову економічну систему. Це реальна можливість для країни вийти на новий рівень соціально-економічного розвитку, підвищити свою роль в процесах глобальної та регіональної інтеграції. Тому процеси сучасної міжнародної та європейської транспортної політики, розвиток контейнеризації та системи міжнародних транспортних коридорів й визначення ролі та місця в ній України вимагає глибокого і всебічного вивчення.

*Метою кваліфікаційної роботи* Метою кваліфікаційної роботи є розробка стратегії розвитку контейнерного комплексу України для реалізації транзитного потенціалу в глобальній системі міжнародних інтермодальних та мультимодальних перевезень.

Досягнення поставленої мети вимагало вирішення наступних взаємопов'язаних завдань, які визначили внутрішню логіку і структуру кваліфікаційної роботи:

- розглянути теоретичні засади формування та розвитку транзитного потенціалу України;
- дослідити сутність, специфіку та складові транзитного потенціалу України;
- визначити ефективність використання транзитного потенціалу країни та особливості управління його розвитку;
- проаналізувати тенденції розвитку світових контейнерних перевезень;
- дослідити стан транзитного потенціалу України на сучасному етапі;
- проаналізувати транзитний потенціал Приморських регіонів України;
- розглянути основні напрямки використання інновацій в роботі контейнерних терміналів морських портів України;
- дослідити джерела удосконалення системи управління транзитним потенціалом України;
- впровадити розроблені інвестиційні проекти розвитку ефективної доставки вантажів у системі інтермодальних перевезень.

**Об'єктом дослідження** є розробка стратегічних пріоритетів розвитку транзитних контейнерних перевезень в Україні.

**Предметом дослідження** є науково-методичні положення щодо забезпечення сталого розвитку контейнерного комплексу України задля реалізації транзитного потенціалу нашої країни в системі глобальних контейнерних перевезень.

**Методи дослідження.** В основі теоретичної й методологічної бази дипломної роботи покладені результати розробок, представлених вітчизняними й закордонними авторами в області морських та наземних перевезень, матеріали періодичних видань, методи статистичної обробки інформації.

Особливості об'єкта дослідження визначило необхідність використання таких методів як: угруповання при визначенні структури контейнерних перевезень; економічного аналізу – при оцінці змін обсягів транзитних перевезень; системного аналізу – при обґрунтуванні комплексу інновацій задля прискорення процесу обробки контейнерів та підвищення конкурентоспроможності серед стран Чорноморського регіону; експертної оцінки й прогнозування – для обґрунтування прийняття певних мір для сталого підвищення транзитних перевезень по території України. Теоретичні та практичні аспекти системи управління контейнерними перевезеннями розглядалися в роботах зарубіжних та вітчизняних вчених: Бургера А., Форма С, Майера Д., Примачова М.Т., Котлубая М.О. та ін. Інформаційну базу дослідження становлять дані Міністерства інфраструктури України та Державної служби статистики, показники міжнародних рейтингів.

*Елементи наукової новизни* дослідження полягають в розробці теоретичних положень і науково-практичних рекомендацій щодо пріоритетних напрямків розвитку контейнерних перевезень для забезпечення використання транзитного потенціалу України.

*Практична значущість* даної дипломної магістерської роботи полягає у тому, що розроблені методологічні інструменти дозволяють підвищити показники транзитного вантажопотоку в сфері контейнерних перевезень; отримані результати можуть використовуватись у науково-дослідницькій роботі здобувачів вищої освіти.

*Апробація результатів роботи.* Основні результати дипломного дослідження розглядались на засіданні кафедри економічної теорії та підприємництва на морському транспорті та опубліковано тези: транзитний потенціал в системі стратегічного розвитку транспортного комплексу України// Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали Міжнародної студентської науково-практичної конференції, 25-26 листопада 2021 року, - Одеса: ВидатІнформ НУ ОМА, 2021.

## **РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ**

### **1.1 Сутність, специфіка та складові транзитного потенціалу України**

Географічне положення України досить вигідне для активної участі країни у світовій системі економічних відносин і надає унікальну можливість для організації конкурентоздатних транзитних маршрутів. Країна розташована у безпосередній близькості до технологічно розвинутих країн Східної Європи, Росії, та Білорусі, має морські виходи до країн Середземномор'я та проходи до країн басейну Індійського океану. Через Україну проходять транзитні залізничні та автомобільні дороги, нафто- й газопроводи. Вивчення потенційних можливостей та ступеню реалізації ТП України є актуальним завданням, оскільки інтенсивний розвиток зовнішньоекономічних зв'язків визначає особливу роль транспорту, який повинен забезпечувати ритмічність, безперебійність, надійність, високу швидкість та гарантії доставки в суворо визначені терміни. Виконання даних вимог можливе при впровадженні нових умов роботи транспорту і розбудові щільної, розвиненої транспортної мережі. Дослідники вважають, що одним з найбільш важливих і актуальних завдань транспортної галузі на сьогодні є розвиток тісної координації і взаємодії усіх видів наземного, водного і повітряного транспорту на основі широкого впровадження логістичних підходів, автоматизованих систем управління перевізним процесом, розвиток нових технологій тощо. Саме удосконалення цих складових дасть змогу повністю реалізовувати транзитні можливості країни [1].

Україна має вигідне географічне розташування для того, щоб нарощувати свій ТП. Країна пов'язує між собою Європу і Азію, Північ та Південь, має спільні кордони з шістьма країнами Європи (Білоруссю, Молдовою, Польщею, Румунією, Словаччиною та Угорщиною) та Російською

Федерацією. 19 адміністративно-територіальних одиниць країни мають вихід на державні кордони, загальна довжина яких складає майже 7000 км. Тобто, Україна є транстериторіальною країною і характеризується високим коефіцієнтом транзитності. За даними англійського інституту «Рендел», за коефіцієнтом транзитності, який характеризує розвиненість усіх видів транспортних зв'язків і відповідну їм інфраструктуру, Україна посідає перше місце в Європі: (коефіцієнт транзитності України становить 3,75, Польщі - 2,92).

Історично Україна розташовується на перетині найважливіших товарних потоків. Ці дороги пов'язують Європу з Близьким Сходом, Закавказзям, Індією і Далеким Сходом. Близько 25% всіх перевезень з Європи в Азію здійснюються через Україну [2].

Для того щоб оцінити транзитний потенціал необхідно визначити, що являє собою реалізує його функція, тобто транзитність. Вона являє собою здатність або властивість задовольняти потребу в переміщенні товарів, пасажирів, фінансових ресурсів та інформації.

Таким чином, транзитний потенціал країни - властивість територіально-економічної системи задовольняти потреби інших територіально економічних систем для забезпечення світогосподарських зв'язків; можна також сказати, що транзитний потенціал країни - потенційна здатність держави брати участь в задоволенні потреб світового співтовариства (або його частини) в забезпеченні світогосподарських зв'язків [3].

Ці зв'язки виражаються інформаційними, фінансовими, товарними та пасажирськими потоками.

Таким чином, транзитний потенціал по товарним потокам визначається потенційною здатністю держави брати участь у задоволенні потреб членів Світового співтовариства в переміщенні товарів на відповідній регіональний (локальний) товарний ринок.

Така потенційна здатність держави в переміщенні товарів буде визначатися наступного сукупністю факторів:

- географічні, які визначають рівень пріоритетів держави або частини його території по відношенню до територій інших держав щодо забезпечення поставок товарів на відповідний локальний товарний ринок;
- політичні, що визначають принципову можливість або неможливість певних держав (територій) здійснювати поставку товарів через територію цієї держави на відповідний локальний товарний ринок (зі вступом до СОТ ці чинники поступово втрачають значення);
- фінансові, що визначають економічну доцільність поставок товарів з певних держав через територію цієї держави на локальний товарний ринок (зі вступом до СОТ ці чинники поступово втрачають значення);
- виробничі, що визначають ступінь задоволення потреб держав-клієнтів у перевезеннях певних товарів на локальні товарні ринки;

Кількісна оцінка певного транзитного потенціалу полягатиме у визначенні деякого показника (індексу транзитного потенціалу), що виражає сукупний вплив перерахованих вище факторів [4].

Географічні чинники пропонується визначати індексом ставлення площі району тяжіння до площі транзитного регіону або держави:

$$Y_{тяг}^i = \frac{S_{тягот\ i}}{S_{України}} \quad (1.1)$$

Політичні фактори пропонується визначати як величину обернено пропорційну кількості перешкод на шляху проходження товару виражаються в числі і ступеня складності перетину кордонів держави:

$$Y_k^i = 1/A_i \quad (1.2)$$

де  $A_i$  - кількість перешкод на шляху проходження  $i$ -го товару (перетин кордонів);

Фінансові фактори визначаються індексом частки транспортної складової в ціні товару на відповідному товарному ринку, який буде визначатися відношенням мінімальної частки транспортного фактора в ціні товару на локальному ринку до частки транспортного фактора в ціні того ж

товару, що поставляється на даний локальний товарний ринок через територію розглянутого транзитного регіону або держави, а саме:

$$Y_c^{i,j} = \frac{d_{i,j}^{min}}{d_{i,j}^s} \quad (1.3)$$

Виробничі фактори можна визначати індексом, який виражається відношенням сумарної пропускної спроможності пунктів пропуску через митний кордон (лімітують вхід або вихід) до загальних потреб тяжіють території в експорті даного виду товару на всі локальні ринки.

$$Y_q^{i,j} = \frac{P_{i,n}^j}{Q_i} \quad (1.4)$$

де  $P_{i,n}^j$  - пропускна здатність  $i$ -го виду товару на  $j$ -му напрямку перевезень в  $n$ -м пункті пропуску через кордон

Тоді, індекс транзитного потенціалу  $i$ -го виду товару на  $j$ -й товарний локальний ринок можна представити в наступному вигляді:

$$Y_{тран}^{i,j} = Y_{тяг}^i \times Y_k^i \times Y_c^{i,j} \times Y_q^{i,j} \quad (1.5)$$

Виходячи з вище сказаного, індекс транзитного потенціалу регіону або країни буде являти собою множення індексів транзитного потенціалу всіх видів товару проходять по території даної країни, на відповідних товарних локальні ринків:

$$Y_{тран} = \prod_{i=1}^I \prod_{j=1}^J Y_{тран}^{i,j} \quad (1.6)$$

У процесі організації управління транзитної функцією України для поліпшення використання пропускної спроможності пунктів перевалки доцільно об'єднання їх за певним принципом. Таке об'єднання існує на залізниці, і таке ж об'єднання в даний час створювалося в портах України (рішення уряду про створення державного концерну Укрморпорт). Це зумовлює послідовність встановлення спеціалізації: від більш укрупненої системи до більш простої, яка витікає з цілей функціонування будь-якої економічної системи. При такому встановленні спеціалізації порти потребують обґрунтування і взаємного узгодження критеріїв ефективності кожної

системи, починаючи від галузі в цілому і закінчуючи виробничими підрозділами конкретного порту [5].

Спеціалізація відображає необхідність раціональної розстановки флоту по лініях і напрямках перевезень, прикріплення експортерів і імпортерів, що знаходяться всередині країни і районів тяжіння сусідніх держав до місць перевалки вантажів. Тому, за певних умов ці рівні можуть бути об'єднані в один, або деталізовані, в залежності від специфікації кожного басейну і регіону, його протяжності, кількості портів. Таким чином, завдання вирішується виходячи з раціоналізації транспортно-економічних зв'язків між відправниками та одержувачами вантажів, і визначає спеціалізацію портів басейну або регіону в залежності від територіальної роз'єднаності вантажовласників і портів перевалки.

На відміну від морських портів сухопутні пункти пропуску вантажів через митну територію України не мають таких обмежень на спеціалізацію по роду вантажу, оскільки там, як правило, не здійснюється процес перевантаження з одних транспортних засобів на інші.

У зв'язку з цим завдання встановлення оптимальної спеціалізації пунктів пропуску може бути зведена до задачі встановлення раціональних господарських зв'язків виходячи з обраного критерію оптимальності [12].

Реалізувати міжнародну економічну функцію України як транзитної держави можливо шляхом створення європейськи орієнтованої законодавчої бази, що визначає основні положення щодо здійснення транзитних перевезень вантажів через територію України різними видами транспорту з урахуванням застосування практики електронної торгівлі, електронної документації та підписи. Вирішення цієї проблеми вимагає в першу чергу формування понятійного апарату, який однозначно і зрозуміло для міжнародної спільноти трактує основні елементи транзитного перевезення вантажів за участю різних видів транспорту.

Визначити економічне явище по суті завжди важко і ризиковано, оскільки всі подібні визначення зазвичай страждають неповнотою і

однобічністю, відображаючи в собі, з одного боку, тимчасово пануючі в науці погляди, які можна переробити, перевірити та в подальшому розвинути; а з іншого, - ті цілі і завдання, які розробник намагається вирішити, вводячи той чи інший термін (визначення).

Багато понять і визначень, які необхідні для опису процесу змішаного морського та не морського перевезення вантажів в документальних базах відсутні або представлені для використання в суто статистичних цілях. Щоб заповнити цю прогалину необхідно визначити основні поняття, і скласти з урахуванням міжнародного досвіду та практики правила, які в подальшому будуть перетворені в Звичаї здійснення транзитних перевезень через територію України, коли основна їх складова здійснюється через морські порти України.

На сьогоднішній день, Міністерство фінансів підтверджує, що Україна вже починає впровадження європейських правил транзиту товарів в рамках системної реформи митниці. Затверджений урядом за поданням Мінфіну законопроект передбачає приведення транзитних процедур у відповідність з європейськими Конвенцією про єдиному режимі транзиту і Конвенцією про спрощення формальностей в торгівлі товарами [14].

У числі іншого, планується використання окремих типів митних декларацій, аналогічних тим, які використовуються в Євросоюзі для процедури загального транзиту при торгівлі між договірними сторонами Конвенції. Крім того, передбачається здійснення митних формальностей з використанням інформаційно-телекомунікаційних систем, заснованих на європейських технологіях і функціонують на міжнародному рівні.

Введення європейських правил транзиту товарів є одним із зобов'язань України в рамках Угоди про асоціацію з Євросоюзом.

Участь України в єдиному режимі транзиту зробить гарантії, видані українськими банками, дійсними на території всіх Договірних сторін Конвенції, а також усуне необхідність декларувати експортні товари на кордоні Євросоюзу - це буде здійснюватися в Україні при експортній відправці.

Для забезпечення тестового функціонування на національному рівні нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS) Мінфін вніс зміни до деяких відомчих класифікаторів інформації з питань державної митної справи, якими привів коди окремих документів і типів митних декларацій в відповідність європейським довідників.

У підсумку, застосування європейських транзитних правил дозволить підприємствам використовувати єдину митну декларацію і єдину гарантію для переміщення товарів від свого складу до складу контрагента. Як наслідок, відбудеться суттєве прискорення і здешевлення руху товарів, від якого виграють усі учасники ланцюга поставок - експортери, перевізники, імпортери. При цьому очікується зменшення кількості митних формальностей і отримання від митниць інших країн попередньою інформацією про вантажі ще до перетину ними українського кордону.

Оцінка транзитного потенціалу регіону, рівня його використання та перспектив і можливостей подальшого нарощування є невід'ємною складовою процесу управління регіональним розвитком.

У загальному вигляді, оцінка – це підсумок визначення й аналізу якісних та кількісних характеристик об'єкта, результатів його функціонування, динаміки змін, а також процесу управління ним [16].

Будь-яке наукове дослідження ґрунтується на відповідній методологічній і методичній базі.

Методологія оцінки транзитного потенціалу регіону має на меті визначити його сутнісну характеристику, склад і динаміку кількісних та якісних змін, базуючись на сукупності оціночних принципів, підходів, методів, показників та критеріїв їх вибору (рис. 1.1).

Можливість застосування понятійного апарату, стандартних методик оцінки економічного потенціалу загалом і економічного потенціалу окремої території дещо впорядковує та спрощує методологію оцінки транзитного потенціалу. Зокрема, Максимов В. пропонує використовувати такі відмінні показники, як “сумарний обсяг ресурсів економічного потенціалу”, “величина

економічного потенціалу” і “показник реалізації економічного потенціалу”. Перший з них характеризує сумарну величину економічних ресурсів, наявних на цей момент часу та вимірених в однакових одиницях; другий – максимальну віддачу економічного потенціалу, виміряну як максимально можливий обсяг виробництва при певній кількості та якості наявних економічних ресурсів в умовах, що забезпечують найбільш повне їхнє використання за часом і продуктивністю; третій – досягнутий рівень використання потенціалу та фактичну віддачу ресурсів потенціалу [19]. Такий підхід до оцінки дає можливість унаочнити поняття “потенціал”, його структуру та специфіку реалізації.

Найбільш повну характеристику транзитного потенціалу можна одержати на основі комплексного підходу. Його перевагою є можливість повноцінного врахування всіх аспектів формування, реалізації та відтворення транзитного потенціалу, можливість удосконалення методик з огляду на специфіку регіону тощо. Цей підхід широко використовується на базі часткового застосування перерахованих вище підходів, що органічно доповнюють один одного при оцінці різних складових транзитного потенціалу. Основний недолік – трудомісткість, що пояснюється тривалістю збору вихідної інформації, проведенням детальних попередніх розрахунків тощо. Тому важливим завданням при використанні цього підходу є оптимізація кількості показників для оцінки та ефективне комбінування найбільш доцільних часткових методологічних прийомів [3].

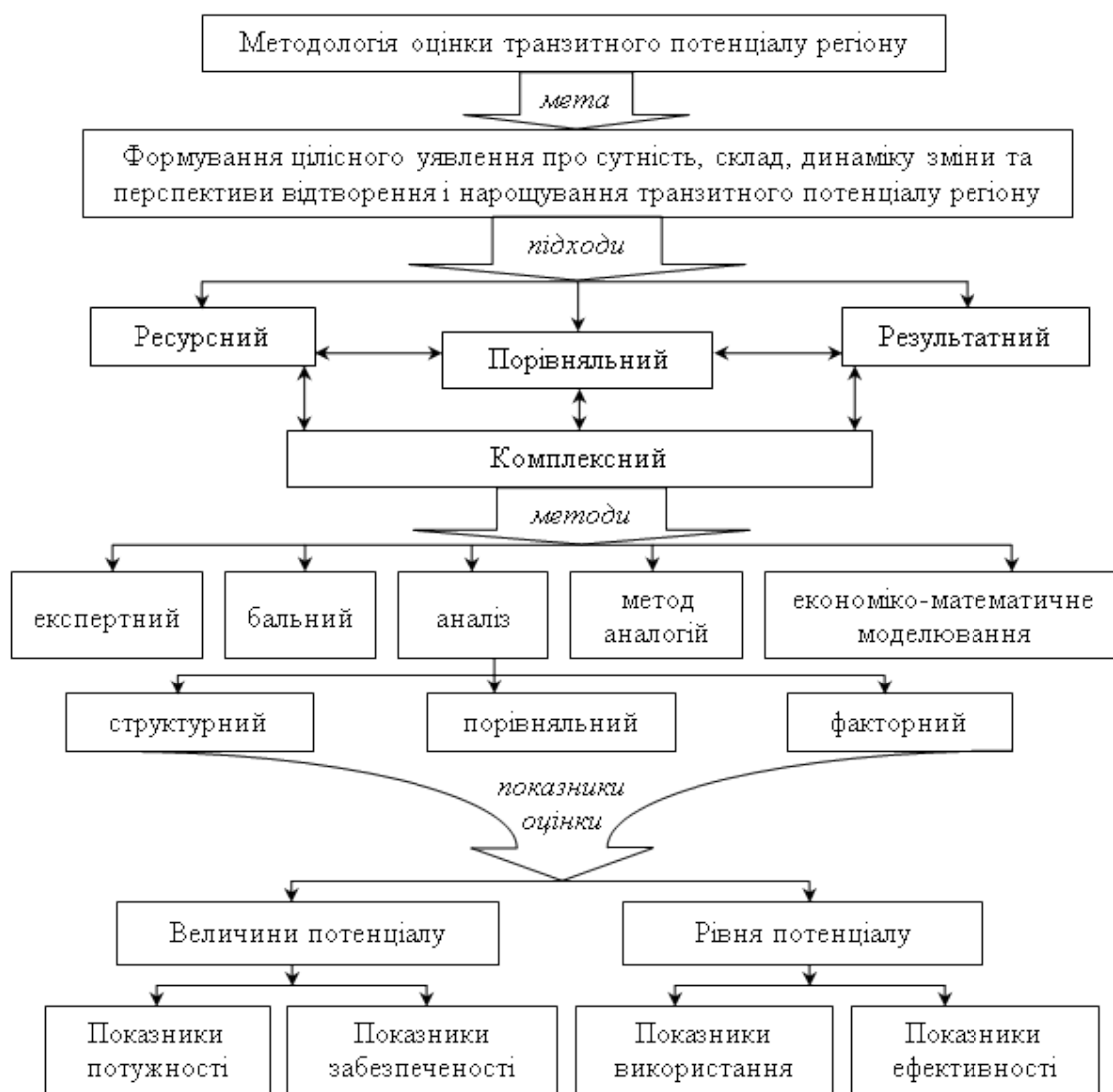


Рис. 1.1. Зміст методології оцінки транзитного потенціалу регіону

Джерело:[3]

Незважаючи на недоліки, цей підхід ми бачимо як найбільш вдалий для оцінки транзитного потенціалу регіону, оскільки дає можливість врахувати всі аспекти, критерії та чинники ефективної його реалізації.

Обраний підхід до проведення оцінки конкретизується через сукупність принципів, що являють собою певні правила її здійснення (рис. 1.2).

Комплексний підхід дозволяє одержувати оцінки за різними напрямками і факторами використання транзитного потенціалу, визначати “вузькі” місця в його реалізації і може стати основою для формування конкретної програми заходів з підвищення ефективності транзитного потенціалу регіону. Головним

обмеженням підходу є проблема множини критеріїв, локальних цілей, які ускладнюють постановку та здійснення цілісної стратегії формування й нарощування транзитного потенціалу.



Рис. 1.2. Основні принципи оцінки транзитного потенціалу регіону

*Джерело:[3]*

Вибір конкретного з розглянутих підходів залежить, у першу чергу, від мети здійснення оцінки, оскільки вона визначає необхідний ступінь точності та,

як наслідок, методичний інструментарій, а також забезпечує можливість досягнення бажаного результату [18].

Останнім часом важливим чинником якісного перевізного процесу, що відноситься до технологічної групи, є організація мультимодальних перевезень. Реалізація такого типу перевезень можлива за рахунок розвитку транспортно-логістичних центрів, які, на відміну від традиційних, надають більш широкий перелік послуг з переміщення вантажів і пасажирів. До переваг мультимодальних логістичних центрів можна віднести:

- оптимізацію використання транспортних засобів та транспортної інфраструктури, широкі можливості для комплексного використання різних видів транспорту;

- комплексний розвиток не тільки транспортного й термінально-складського комплексу, але й інформаційних технологій, промисловості, туризму; транспортні вузли тут функціонують як сервісні центри;

- залучення додаткових інвестицій за рахунок розвитку тості транспорту і термінально-складської інфраструктури;

- оптимізація роботи вантажовідправників: робота ведеться з одним оператором, який забезпечує весь процес доставки «від дверей до дверей» різними видами транспорту;

- забезпечення ефективного контролю за проходженням вантажів та їх збереженням;

- збільшення податкових надходжень у бюджети всіх рівнів; нові транспортні технології;

- екологічно більш чиста робота всього транспортного комплексу.

Транзитний потенціал країни має розглядатися як складова стратегічного потенціалу і чинник стратегічного розвитку національної економіки, який представляє собою сукупність географічного положення країни та її розвинутої транспортної мережі з відповідною транспортною інфраструктурою; що визначають можливість країни надавати транзитні послуги і забезпечувати здійснення міжнародного транзиту власною

територією. З цих позицій визначення структури транзитного потенціалу країни доцільно здійснювати на основі поєднання ресурсного, функціонального і цільового підходів з урахуванням трьох рівнів його формування: державного, регіональний, галузевий (рис. 1.3).

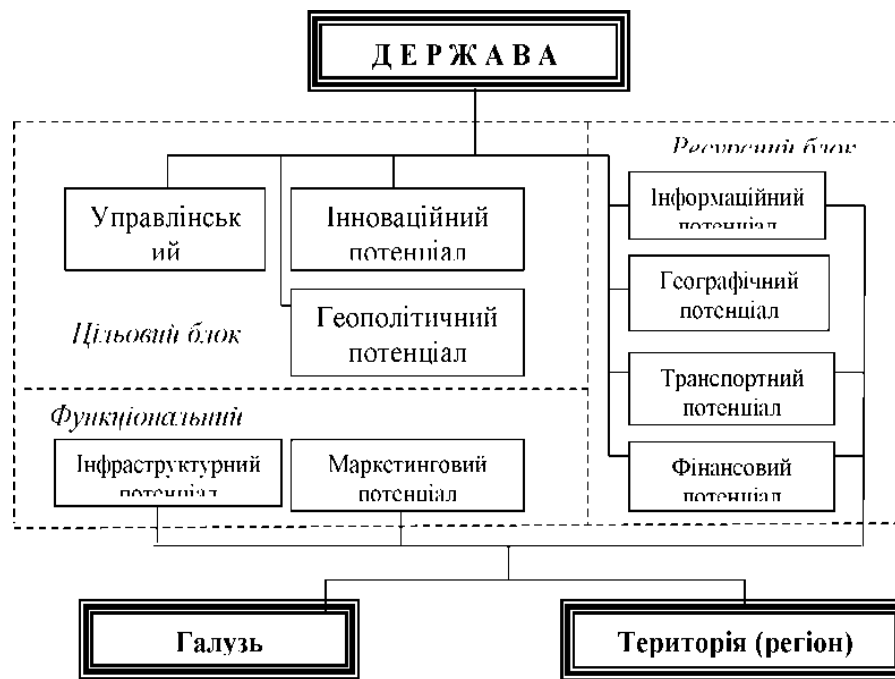


Рис. 1.3. Структура транзитного потенціалу країни і рівні його формування

*Джерело:[18]*

Таким чином, транзитне положення України - одна з багатьох рис привабливості національного ринку України для закордонних інвесторів і виробників.

## 1.2 Ефективність використання транзитного потенціалу країни та особливості управління його розвитком

"Національна транспортна стратегія 2030" передбачає пріоритетні інфраструктурні проекти для кожного регіону. Деякі з них уже втілюються у життя — будівництво нової смуги в Одеському аеропорту, капітальний ремонт дороги Київ—Маріуполь. Продовжується будівництво Кременчуцького мосту,

транспортного коридору GO highway, кільцеві дороги Львова, Тернополя, Житомира та Києва. Ведуться роботи з днопоглиблення портів Південний та Чорноморськ. Готується відкриття поромної переправи через Дунай Орлівка-Ісакча. Наближається завершення будівництва Запорізького та Подільсько-Воскресенського мостів. На ринок лоукост виходять Ryanair та Wizzair. Триває розвиток пунктів пропуску на кордоні з Польщею та Угорщиною.

Транспортна стратегія передбачає створення мережі маршрутів регулярних контейнерних/мультимодальних вантажних поїздів, синхронізованих із маршрутами поїздів ЄС. Передбачається підвищення ефективності використання повітряного простору України, створення пасажирських та вантажних інфраструктурних комплексів та ін. Передбачається, що інвестиції у транспортну галузь забезпечать оновлення не менше 90% основних фондів до 2030 р., а зростання приватних інвестицій у оновлення рухомого складу планується у розмірі 10,1 млрд. грн. на рік.

Національна транспортна стратегія 2030 узгоджена з інвестиційним планом ЄС щодо включення нашої транспортної мережі до TEN-T та надання коштів у розмірі 50 млрд євро (ЄІБ, Світовий банк та ЄБРР). Тобто це конкретні проекти щодо джерел фінансування для розвитку інфраструктури України.

Необхідні зручні логістичні маршрути та відкриті ринки для збуту товарів. Подібна модель затребувана у Німеччині. Ще більше у зручній логістиці зацікавлена найбільша світова економіка – китайська. На стику цих двох світів просто запрограмовано появу системних вузлових точок, де зійдуться експортоорієнтовані потоки з Німеччини та інших країн ЄС на схід та з Китаю на захід. Плюс рух сировини та напівфабрикатів. Враховуючи зростаючі обсяги таких поставок, прості транспортні коридори вже нікого не задовольняють. Потрібна розгалужена інфраструктура, завдяки якій транзитна маржа країни збільшується з 1–2% до 10% і вище.

Наразі Мініфраструктури внесено до Кабінету Міністрів України проект розпорядження Кабінету Міністрів України «Про затвердження плану заходів на 2019–2021 роки щодо реалізації НТС 2030». Впровадження

євроінтеграційного курсу та імплементація Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом стали передумовою для розробки Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р. Мінінфраструктури за підтримки представництва Європейського Союзу в Україні, Світового банку та за участю представників областей з розробки нової транспортної стратегії на довгостроковий період.

А тепер побачимо, як згадані конкурентні переваги використовуються в нашій країні. Відповідно до зазначеної стратегії, головний недолік нашої транспортної системи — її низька технологічна озброєність і майже повна відсутність інфраструктури мультимодальних перевезень. Саме тому наші високі кількісні показники програють якісні параметри прямих конкурентів. Ми не можемо забезпечити зростаючі потреби наших експортерів у швидкому та дешевому виході на зовнішні ринки [25].

Формування транзитних коридорів у парадигмі глобального світу – це непросте вирішення транспортного завдання. Тут потрібні нові сенси, нові проекти, цікаві для інвесторів та продумані концепції, захищені від зовнішніх та внутрішніх ризиків. Не менш важливо реанімувати судноплавство по Дніпру, тим більше що в контексті цієї стратегії цілком під силу створити промислово-логістичний кластер Білорусь-Чорне море, який поєднував би не лише дніпровський транспортний коридор та наші порти в Чорному морі, а й можливості суднобудування у класі кораблів. "Ріка-море". Зараз Білорусь транспортує 90% своїх вантажів через порт Клайпеди, 5% через Ригу і 5% через Одесу. Будівництво нового річкового порту та портового терміналу у селищі Нижні Жари може розширити південний напрямок. Навіть один проект «Білоруськалія» (Петриківське родовище) може завантажити дніпровський маршрут із виходом через наші чорноморські порти в Азовське море і далі в Каспійський регіон, або через Босфор на середземноморські ринки. Особливий інтерес до цього логістичного формату виявляє Туреччина.

За оцінками ініціаторів проекту використання водного шляху призводить до економії \$1,5 на одному тонно-кілометрі. Асортимент товарних поставок по

даному маршруту не обмежується тільки калійною сіллю і включає нафтопродукти, граніт, м'ясо-молочну продукцію, товари машинобудування. Необхідно надати нового імпульсу і проекту комбінованого транспорту «поїзд Вікінг», який сполучав Балтику (Клайпеда) з Чорноморським регіоном (Одеса, Чорноморськ). Цей напрямок можна істотно розширити відкриттям нового транспортного коридору в Ризький порт — один із ключових транспортних вузлів на Балтиці [26].

Щодо автомобільних транспортних коридорів, то обслуговування магістральних доріг та розвиток супутньої інфраструктури необхідно передати в управління міжнародної логістичної компанії – консорціуму приватних інвесторів та держав – учасників транзитних проектів. Його «дорожній фонд» має формуватись як за рахунок регулярної плати за транзит, так і за рахунок внесків країн-учасниць.

З метою визначення стратегії проходження нових міжнародних транспортних коридорів через територію України, групою американських та австрійських фахівців було проведено аналітичні дослідження існуючого портового потенціалу України та перспективи створення порту, який був транспортним хабом одночасно для річкових, морських, залізничних та авіаперевезень. Для максимально вигідного використання транзитних можливостей України вивчалася можливість входження майбутньої портової інфраструктури до глобального проекту трансєвропейської транспортної мережі та створення водного шляху «Чорне море–Гданськ». За результатами дослідження було визначено майданчик, що має високі перспективи для будівництва сучасного морського інтермодального індустріального кластеру в акваторії Березанського лиману в Очаківському районі Миколаївської області.

У морському інтермодальному кластері «Березань» передбачається стикування морських маршрутів з водними шляхами річок Дніпро та Південний Буг, авто- та авіамаршрутами. Це дозволить комплексу стати перехресним логістичним вузлом нової міжнародної транспортної колії на території України.

Будівництво в Березанському лимані глибоководного морського інтермодального кластеру «Березань» з індустріальними майданчиками дозволить створити в Чорному морі хаб, здатний зістикувати новий міжнародний логістичний каркас «Балтика-Адріатика-Чорне море», об'єднати порти Адріатики .

Транспортний хаб, що об'єднує морські, річкові, залізничні, авто та авіа перевезення, стане найбільшим глибоководним портом на Чорному морі та дасть можливість продовжити Балтійсько-Чорноморський транспортний коридор до Адріатичного моря. А за можливості надання морському кластеру «Березань» статусу «спеціальної індустріальної зони» та «зони вільної торгівлі» з податковими преференціями це створить безпрецедентні умови для залучення транзитного вантажного потоку через Україну.

Цей проект відрізняється високою капіталомісткістю, тривалими термінами будівництва та реконструкції, що потребує особливої ретельності при виборі заходів щодо розвитку та створення значних резервів потужності. Внаслідок високої капіталомісткості транспортних споруд слід враховувати напрями розвитку видів транспорту та транспортної системи загалом. Інтерес до цього проекту виявляють інвестори з Близького Сходу, зокрема з Катару та ОАЕ[28].

На будівництво об'єкта має піти 5 років.

З метою моніторингу виконання плану заходів, після його затвердження Урядом, Міністерством інфраструктури буде створено моніторинговий комітет, до складу якого будуть включені представники заінтересованих органів. Здійснення такого масштабного проекту збільшить надходження до бюджету України та пожвавить цілі сегменти транспортної інфраструктури. Також це дасть зниження екологічного навантаження на Одесу та Миколаїв та тисячі нових робочих місць виконавчої влади, громадських організацій, представників бізнесу, засобів масової інформації. Моніторинговий комітет на постійній основі оцінюватиме впровадження Стратегії та плану заходів щодо її реалізації. За результатами оцінки, у разі потреби, план заходів буде актуалізуватися

щорічно. Цей проект має велике значення для максимально вигідного використання транзитних можливостей України. З реалізацією цього та інших проектів Україна цілком може досягти до 2030 р. зафіксованих у Транспортній стратегії цілей:

- збільшення обсягу перевезених вантажів до 2030 р. до 1900–2000 млн. т на рік, з урахуванням авіаційних вантажних перевезень до аеропортів України;
- приєднання України до морського «Блакитного поясу» ЄС;
- включення морських портів України до топ-100 найбільших у світі за обсягом обробки контейнерів;
- зростання обсягів перевезень із використанням внутрішніх водних шляхів у п'ять разів;
- створення транспортних коридорів: країни ЄС-Китай, країни ЄС-Іран, Індія, країни ЄС-Туреччина та інші;
- досягнення частки перевезення вантажів в інтермодальних транспортних одиницях від загального обсягу не нижче 10% у 2025 р. та не нижче 20% у 2030 р.

При реалізації такого проекту транспортна галузь країни до 2030 року цілком здатна вийти на рівень підвищення виробництва валового продукту до \$25–30 млрд. на рік. Це може стати вирішальним чинником для успішних інноваційних та структурних змін національної економіки та інтеграції їх у глобальну систему, включаючи транснаціональні логістичні ланцюжки [29].

### **1.3.Участь України у функціонуванні міжнародних транспортних коридорів**

Україна вибрала шлях європейської інтеграції. У 2014 році Україна та Євросоюз підписали угоду про асоціацію, яка регламентує відносини між Україною та ЄС. Політичну частину угоди сторони підписали 21 березня 2014 року, економічну – 27 червня 2014 року. Угода за своїм обсягом та тематичним

охопленням стала найбільшим міжнародно-правовим документом за всю історію України та найбільшим міжнародним договором з третьою країною, колишнім укладеним Європейським Союзом. Це стало яскравою демонстрацією якісно нового формату відносин між Україною та ЄС на засадах «політичної асоціації та економічної інтеграції»[32].

ДФС активно працює над приєднанням України до Конвенції про єдиний режим транзиту та впровадження нової комп'ютеризованої транзитної системи (NCTS), яка сприятиме спрощенню переміщення товарів між країнами Європейського Союзу, Європейської Асоціації Вільної Торгівлі та України. До того ж, це значно прискорить проведення митних формальностей та забезпечить належний рівень якості митного контролю. [32].

«Дорожня карта приєднання України до спільної транзитної процедури Європейського Союзу/Європейської Асоціації Вільної Торгівлі (ЄС/ЄАВТ)» визначає етапи та заходи, необхідні для повної імплементації правил гуртожитку транзиту та підготовки України до роботи в єдиній системі транзиту та NCTS.

Зокрема, на наступний рік передбачено завершення розроблення законопроекту щодо впровадження правил гуртожитку режиму транзиту та процедур відповідно до положень Конвенції, підготовка проектів змін до національного законодавства, у тому числі проектів змін до Митного кодексу. 12 серпня 2020 року Кабінет Міністрів України ухвалив рішення щодо запровадження процесу надання транзитних спрощень – наступного етапу імплементації положень Конвенції про процедуру загального транзиту митного законодавства України та приєднання до нової комп'ютеризованої системи транзиту [34]. Приєднання дозволить митним органам України запровадити обмін митною інформацією із 35 країнами в режимі реального часу, зменшити затримки вантажів на кордоні.

Практична реалізація євроінтеграційних проектів, зокрема NCTS, сприятиме формуванню безпечних ланцюгів постачання товарів, наданню суттєвих спрощень митних формальностей для підприємств з високим

ступенем довіри, підвищенню ефективності ведення їхнього бізнесу за рахунок економії тимчасових та фінансових витрат.

З 1992 року одним із головних завдань Міністерства інфраструктури України є налагодження надійних відносин з європейськими колегами та розвиток комфортного та безпечного сполучення. Україна як європейська країна має бути надійним трансконтинентальним транзитером і партнером для країн-сусідів, а також діловим партнером Європейського Союзу. Цьому має сприяти будівництво нових транспортно-логістичних систем сполучення з країнами Центрально-Східної та Західної Європи [35].

Зважаючи на геоекономічне розташування нашої країни, фахівці TACIS розглядали Україну як важливого транзитера у торгівлі між новими незалежними державами, Західною Європою та всім світом через порти Чорного моря.

1993 року Україна приєдналася до участі у запропонованому Європейським Союзом проекті TRACECA з будівництва транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (як альтернативи міжнародним транспортним коридорам, що проходять територією Росії). Українські фахівці-транспортники та фахівці суміжних галузей брали участь у робочих групах з різних напрямків налагодження ефективної взаємодії з міжнародними партнерами, зокрема з питань розробки єдиної політики транзитних зборів та тарифів та спрощення процедури огляду на митницях країн-учасниць TRACECA.

Одним із наймасштабніших проектів, реалізованих у рамках цієї взаємодії, можна виділити перетворення залізничного терміналу в Чорноморському порту на мультимодальний. З кінця 2001 року в Україні почали реалізовуватися два проекти технічної допомоги

«Гармонізація процесів з перетину кордонів» та «Єдина політика транспортних зборів та тарифів».

У 2016 р. в Одесі відбулося Дванадцятье Щорічне засідання Міжурядової Комісії TRACECA, під час якого було розроблено та затверджено Стратегію Міжурядової Комісії TRACECA з розвитку міжнародного транспортного

коридору Європа – Кавказ – Азія на період 2016-2026 років.

Україна готова представити низку ініціатив, спрямованих на підвищення ефективності коридору TRACECA:

- розробка плану спільних дій для мультимодальних рішень перевезення в рамках коридору TRACECA;

- впровадження системи електронного матеріально-технічного забезпечення транспортного коридору TRACECA;

- нові проекти технічної допомоги ЄС у рамках програми TRACECA;

- підвищення зв'язності коридору TRACECA та Трансевропейської транспортної мережі (TEN-T).

Розробка нових транзитних з'єднань та коридорів із ЄС до Азії є пріоритетним завданням для України. Створення нового міжнародного транспортного коридору Балтійське море – Чорне море – Каспійське море сприятиме створенню комплексної стратегії для всіх видів розвитку перевезень та завантаження існуючої інфраструктури вздовж маршруту. Розширення карти TEN-T по відношенню до сусідніх країнах є першим кроком для забезпечення узгодженості у плануванні інфраструктури та сприяння використанню стандартів ЄС.

Україна перша серед країн, які впроваджували програму TACIS, стала учасником нового проекту ЄС Twinning – інструменту інституційного розвитку та нової форми безпосередньої технічної співпраці між органами влади держав-членів ЄС та країн-бенефіціарів. Поширення інструменту Twinning в Україні, зокрема на сферу інфраструктури, свідчить про важливе значення, відведене поглибленню інтеграції України та Європейського Союзу.

З січня 2016 року стартував проект технічної допомоги Європейського Союзу «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національну транспортну стратегію». Мета проекту – сприяння інтеграції та модернізації транспортного сектору України та окремих підсекторів галузі транспорту відповідно до зобов'язань у рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, а також оновлення Національної транспортної стратегії України відповідно до

законодавства, стандартів та вимог ЄС та сприяння її подальшій імплементації. Законодавча основа у найкоротший термін дозволить імплементувати до 70 % норм ЄС.

Використання транзитного потенціалу нашої країни можливе, зокрема, через залучення до масштабних транскордонних проектів Шовкового шляху. Китай є ініціатором реалізації проекту

«Економічний пояс Великого Шовкового Шляху», який має на меті створення між Китаєм та заінтересованими країнами сприятливих умов для торгівлі, усунення інвестиційних та торгових бар'єрів, у тому числі шляхом створення зон вільної торгівлі з країнами вздовж пояса [39].

Україна зацікавлена у виробленні нових логістичних рішень організації вантажних перевезень транзитом територією Ірану у напрямку Пакистану, Афганістану та Індії. Міністерство транспорту Ірану запропонувало Україні приєднатися до міжнародного договору Перська затока – Чорне море. Ця ініціатива є важливою для розвитку транспортного коридору Індія – Іран – Чорне море та залучить додатковий вантажопотік на Транскаспійському маршруті. (див. Рис. 1.4).

Подальша інтеграція України до міжнародної транспортної системи передбачає [40]:

- приєднання до існуючих міжнародних транспортних коридорів;
  - Доповнення нових напрямків міжнародних транспортних коридорів:
  - Продовження коридору № 5: Львів - Рівне - Сарни - Мінськ;
  - Балтійське море – Чорне море: Гданськ – Варшава – Ковель – Одеса;
  - Європа – Азія: Франкфурт – Краків – Львів – Дніпро – Алма-Ата (продовження коридорів № 3 та 5);
  - ЧЕС: Анкара – Єреван – Тбілісі (Баку) – Ростов-на-Дону – Донецьк – Одеса (Кишинів) – Бухарест (Тирана) – Димитровград (Афіни) – Стамбул;
  - Євразійський: Одеса - Тбілісі (Єреван) - Баку - Ашгабад;
  - Північ – Південь: Харків – Полтава – Кропивницький – Одеса.
- Концепцією передбачаються два варіанти розвитку транспортних

коридорів на території України, включених як складова у мережі міжнародних транспортних коридорів: реконструкція та модернізація існуючої мережі; спорудження нової транспортної мережі з повним комплексом інфраструктури згідно з міжнародними стандартами.



Рис. 1.4. Транспортні коридори Європа – Кавказ – Азія та Транскаспійський маршрут

*Джерело: [40]*

Реконструкція та модернізація існуючої мережі здійснюється переважно на конкурсній основі із залученням коштів державного бюджету, насамперед, за рахунок коштів, що надходять на дорожні роботи відповідно до законодавства, а також інших джерел фінансування. Приватний капітал залучається до розвитку окремих об'єктів транспортних коридорів, допоміжної діяльності, сервісу тощо.

Спорудження нової транспортної мережі здійснюється на конкурсній основі переважно із залученням недержавних коштів, насамперед приватного капіталу, включаючи іноземний, під контролем та за участю держави, яка

створює умови для залучення капіталу, гарантує його повернення та додатковий прибуток, готує відповідну законодавчу та правову базу [9].

Впевненим кроком євроінтеграції стало будівництво нового Бескидського тунелю, який з'єднає Україну та Євросоюз, і є частиною п'ятого Пан'європейського транспортного коридору (Італія – Словенія – Угорщина – Словаччина – Україна). Проект було розпочато наприкінці 2013 року; завершили його та запустили в експлуатацію у травні 2018 року. Бескидський тунель має для України стратегічне значення, оскільки цим маршрутом перевозяться вантажі до західного кордону країни, а також понад 60% транзитних вантажів у напрямку Західної та Центральної Європи. Очікується, що маршрут стане частиною так званого шовкового шляху Європа-Китай в обхід РФ.

Новий тунель зможе пропускати понад 100 пар поїздів на добу, тоді як старий міг пропускати лише 47 пар. Це дозволить у кілька разів збільшити масштаби перевезень залізницею через Карпати та відкрити нові можливості виходу товарів на європейські ринки у напрямку Італії, Словенії, Угорщини та Словаччини [40, 41].

Інтенсивність перевезень Чорним морем визначається каботажем морськими фідерами, який пов'язує порти-концентратори в Босфорі з іншими портами Середземного моря, які здійснюють регулярні перевезення в порти Чорного моря (рис.1.5.) регіоні також функціонує регулярне поромне повідомлення.

Більшість країн найбільша частка їх каботажних перевезень вантажів припадала на порти-партнери, які у тому морському регіоні чи інших морських регіонах. Існують деякі винятки – наприклад, Латвія на Балтиці, де близько половини каботажних перевезень товарів здійснювалася або призначалася для портів, розташованих у Північному морі.

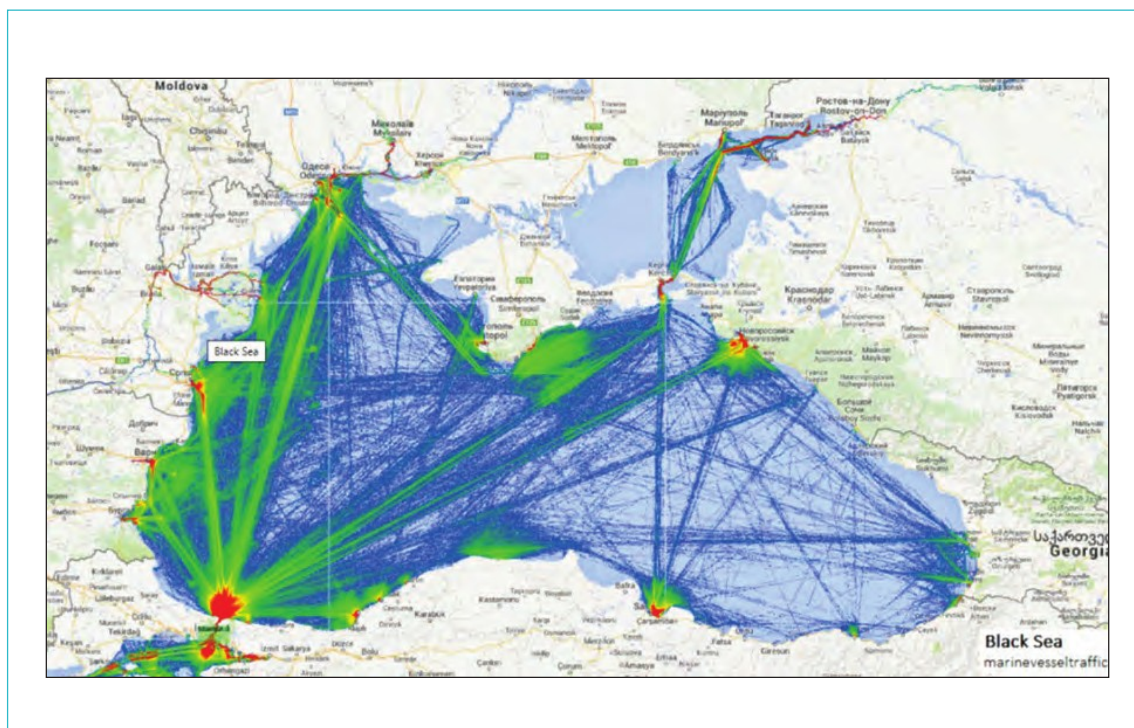


Рис. 1.5. Карта щільності судноплавства у Чорному морі

*Джерело: [40]*

До інших винятків можна віднести Румунію та Болгарію на Чорному морі, з найбільшою часткою морських перевезень до Середземного моря або з нього (Європейський Союз (ЄС), 2019 р.). У 2018 році чорноморські контейнерні термінали України, Румунії, Російської Федерації, Грузії та Болгарії обробили 2,927 млн дФЕ, включаючи порожні контейнери, не рахуючи перевалки.

Якщо враховувати повні контейнери в регіоні, обсяг яких становив 2,188 млн дФЕ, загальне зростання, досягнуте цими п'ятьма країнами у 2018 році, склало 8,70% порівняно з аналогічним періодом попереднього року (Hellenic Shipping News, 2019 р.).

На маршрутах регулярних перевезень Чорним морем існує певна складність, з концентрацією послуг перевезень в порти Босфор і Мармара і з них.

Порт Самсун на південному сході Чорного моря бере участь у здійсненні морських перевезень у/з грузинських портів Батумі, Сухум та

Поті. Російські порти Сочі, Туапсе і Новоросійськ, і навіть порти Азовського моря, з'єднуються з Волго-донським каналом і є транспортними вузлами для північної Балтики. Українські порти Миколаїв, Одеса та Іллічівськ конкурують з Російською Федерацією за регулярні перевезення та фідерні маршрути.

Румунські порти Констанца та болгарський порт Варна є ключовими пунктами сполучення з європейськими сухопутними коридорами, що пов'язують чорноморські перевезення з прикордонними портами у більшості інших країн. Порт Самсун також має зв'язки зі Стамбулом та іншими портами світу. З погляду портового районування, Чорноморський регіон поділено на три багатопортові шлюзові субрегіони: Чорноморський Захід (Бургас, Варна, Констанца), Чорноморський Північ (Одеса, Чорноморськ, Південний, Маріуполь) та Чорноморський Схід (Поті та Батумі), а також один окремий шлюз (Новоросійськ). У порти Констанца, Одеса, Чорноморськ, Південний та Новоросійськ безпосередньо заходять судноплавні маршрути. За останні п'ятнадцять років розмір судів, що входять до цих портів, зріс до 8000 ДФЕ, в той час як через навігаційні обмеження протоки Босфор максимальний розмір суден становить близько 9000 ДФЕ. Фідерні (завантажувальні) судна заходять до менших портів у Чорноморському регіоні, а також до портів Стамбул, Пірей, Дамієтта, Порт-Саїд, Джоя-Тауро, Мальта тощо. Це зрушення відбулося після кризи 2008 року, тоді як обсяг перевалочних операцій у регіоні скоротився. В даний час прямі та фідерні заходи до портів майже рівномірно розподілені всередині мережі. Найбільші контейнеровози обробляються у порту Констанца. Одним із основних факторів є значні інвестиції провідних портових операторів (Варбанова, 2017 р.).

## РОЗДІЛ 2.

### АНАЛІЗ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ЙОГО ВИКОРИСТАННЯ НА ДОСКОНАЛОМУ ЕТАПІ

#### 2.1. Тенденції розвитку світових контейнерних перевезень

Після вкрай складного 2020 року, коли світ опинився на порозі небаченої насамперед загрози та змінив вектор зі стабільності на принципи VUCA, прогнози на 2021 рік були дуже обережними. Багато факторів впливали на поточний стан логістики у світі. Серед них основними стали:

- закриття кордонів та локдауни 2020 року;
- дефіцит контейнерів, з якими зіткнулися логістичні компанії у всьому світі;
- несподіване зростання попиту на товари у другій половині 2020 року.

Ці фактори, по суті, перетворили галузь вантажоперевезень у 2020 році на «американські гірки», і з успіхом пройшли цей шлях тільки ті компанії, які готові були змінювати свої стратегії так само швидко, як змінювався навколишній світ [42].

Пандемія Covid-19 стала головним тригером для всіх процесів у світовій логістиці у 2020 році. Якщо до травня 2020-го, після введення жорстких локдаунів, закриття кордонів, зупинки підприємств і, як наслідок, перевезень відсоток задіяних у вантажоперевезеннях суден знизився до рекордних 88%, то в другій половині 2020 року ситуація, як маятник, хитнулася в інший бік. Люди зрозуміли, що звичні моделі купівельної поведінки не діють. Витрачати гроші на розваги та подорожі не виходить через ковидні обмеження. При цьому місцеві склади виявилися практично порожніми через відсутність поставок у першій половині року. І це спровокувало підйом онлайн-торгівлі, та й загалом купівельний бум. До кінця 2020-го на відстої залишалося лише 0,8% світового торгового флоту.

Також показовими стали нові процеси у логістиці:

- збільшення інтересу до азіатських ринків із боку країн «Нового Світу», торгівля між Азією та США зросла на 50%;
- збільшення попиту на перевезення за маршрутом «Азія - Європа»;
- тотальна нестача контейнерів та необхідність відправляти судна за ними порожняком;
- портовий колапс та складнощі з відвантаженням та документальним оформленням вантажів у портах.

Саме вони привели згодом до вибуху ставок фрахту, які 2021-го досягли свого пікового значення.

2021-го ситуація у глобальному сенсі покращилася. Країни почали активно відкривати кордони, при цьому попит на товари не вичерпався. Нова модель світу зробила онлайн-торгівлю ключовим процесом, тому постачання і сьогодні активно зростає, особливо постачання вантажів з Китаю до США. При цьому перевізники отримали повний карт-бланш на підйом ставок фрахту. Сьогодні вони залишаються на рекордно найвищому рівні. Для порівняння:

- ставки фрахту для перевезень за маршрутом Азія-США зросли на 173 -218% порівняно з 2020 роком залежно від локації порту призначення;
- ставки фрахту за маршрутом Азія - Європа неухильно зростають. Приріст протягом тижня може досягати 7%.

Незважаючи на стрибок цін, послуги перевізників залишаються затребуваними. Тому сьогодні критичною стає підтримка рівня сервісу, заданого наприкінці 2020-го. Оператори логістики для виконання цього завдання виконують наступне:

- судна стали перевозити товари зі значно більшою швидкістю. Так, для контейнеровозів типу Post Panamax зафіксовано збільшення швидкості на 8,5% до середніх показників 2020 року;
- оператори почали активно нарощувати парк контейнерів. Всі великі гравці на світовому логістичному ринку закупають нові контейнери і шукають можливості їх оренди, щоб стабілізувати колапс, що виник у 2020-му.

Поки що їхні зусилля не привели до повної стабілізації, але кроки вже зроблено;

- використання діджитал-рішень стало першочерговим завданням як для вантажоперевізників, так і для портів. Саме на диджиталізацію роблять ставки у прогнозах на майбутній рік;

- пошук можливостей для задоволення попиту на контейнери та вантажоперевезення за рахунок нестандартних рішень, наприклад, надання контейнерів-рефрижераторів без підключення для перевезення стандартних вантажів.

Такі рішення дозволяють усій сфері логістики не лише відновити втрачений у 2020 році статус-кво, а й наростити прибуток. Якщо попередні кілька років морські контейнерні перевезення могли забезпечити лише баланс межі рентабельності, нині стає очевидним, що ця галузь переживає відродження.

Незважаючи на те, що за прогнозами аналітиків (ми взяли за основу аналіз ринку від Drewry) до кінця 2021 року, сукупний прибуток від контейнерних морських вантажоперевезень може досягти 80-100 мільярдів доларів США, такий же активний розвиток у 2022 році прогнозувати складно. Ключовими факторами для галузі логістики в наступному році стануть:

- насичення ринку обладнанням. Сьогодні всі великі учасники морських вантажоперевезень кинули всі потужності на виробництво та постачання нових контейнерів. Але наступного року може виявитися перегин у зворотний бік — тари буде з надлишком, і вона простоюватиме в портах, займаючи корисну площу та завдаючи збитків;

- відновлення економіки після пандемії Covid-19. Поступово всі країни прагнуть повернутися до початкового стану початку 2020 року. А це означає, що нинішнє активне зростання нових ринків може сповільнитись. Відновлення економіки передбачає відкриття локальних виробництв, орієнтацію на купівлю місцевих товарів, а отже — попит на далекі вантажоперевезення, який сьогодні актуальний, втратить свою значущість наступного року;

- з огляду на високі ставки фрахту можуть підняти ціни на послуги та судновласники. А це знову позначиться на тарифах вантажоперевезень;

- диджиталізація процесів – ключова стратегія для портів та логістів. Починаючи від впровадження цифрових рішень для управління вантажоперевезеннями, закінчуючи використанням штучного інтелекту та складних комп'ютерних систем для автоматизації портів. Все це дозволить оптимізувати витрати у сфері логістики та прискорити процеси постачання;

- а ось ставки фрахту можуть залишитися незмінними або продовжити своє зростання.

У 2020 році в портах по всьому світу було завантажено і вивантажено 23,5 млн. двадцятифутових одиниць вантажів (TEU), що на 3,1% більше, ніж роком раніше. Такі дані наводять у компанії NYK Line, яка спеціалізується на міжнародній логістиці, морських перевезеннях, круїзному бізнесі та операціях терміналів [43].

Приблизно 65,5% ринку за підсумками 2020 року припало на п'ять найбільших операторів морських контейнерних перевізників. На першому місці розташувалася Maersk із часткою у розмірі 17%, що на 0,7 процентного пункту менше порівняно з 2019 роком. Mediterranean Shipping Company (MSC), що йде слідом, записала в актив 16,1%, і цей показник за рік не змінився.

## Global container shipping demand

2019-2021

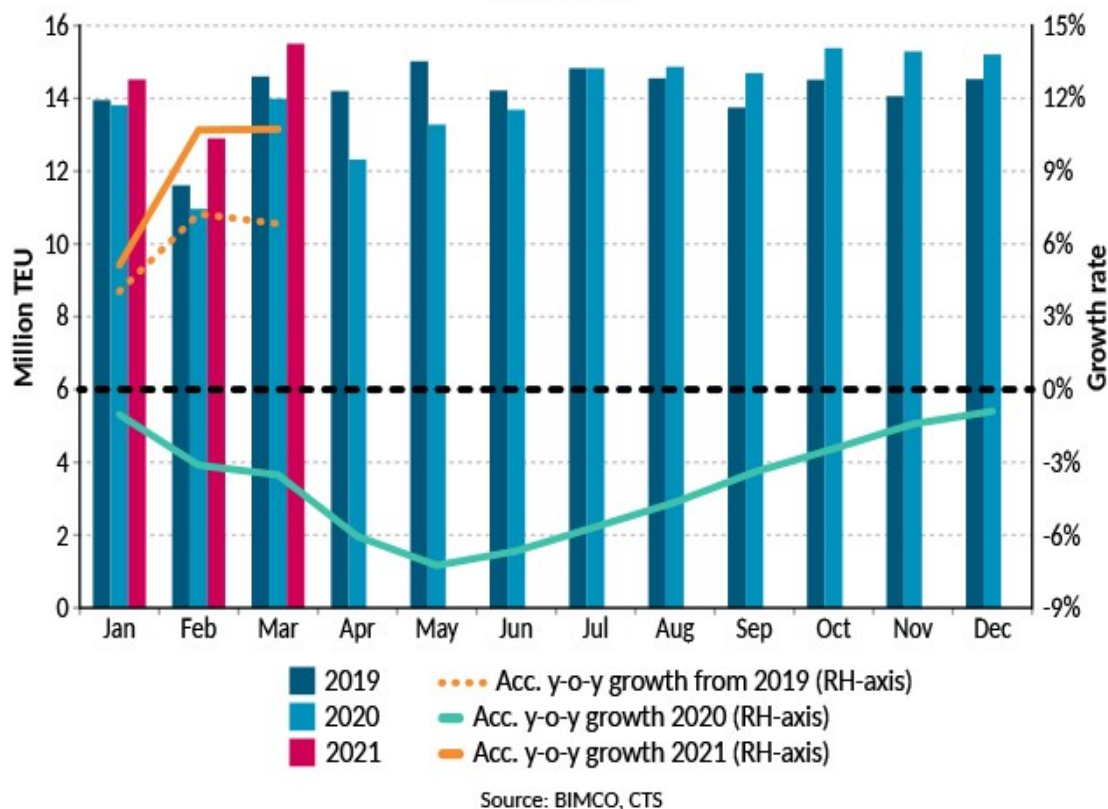


Рис.2.1 Світові обсяги контейнерних перевезень

Джерело: [43]

У топ-3 також увійшла китайська COSCO Shipping Group, на яку припало 12,6% ринку. Четверте місце за французькою компанією CMA CGM (12,5%), п'яте – за німецькою Нарag-Lloyd (7,3%).

2020 став одним з найкращих в історії контейнерних ліній. За оцінкою Blue Alpha Capital, чистий прибуток найбільших лінійних операторів, включаючи ті компанії, які не розкривають звітність, за підсумками 2020 року склав \$15,8 млрд, що вдвічі більше, ніж сукупний прибуток сектора за п'ять попередніх років (близько \$7 млрд).

У другій половині 2020 року на ринку морських контейнерних перевезень почалося бурхливе зростання після кількох років стагнації. Причини — дефіцит контейнерів у Китаї, що виник на тлі постпандемічного пожвавлення економіки

внаслідок уповільнення їх повернення зі США та Європи. В результаті ставки фрахту кратно збільшилися, злетівши до 13-річного максимуму.

В останні роки відбувся ряд злиттів і поглинань, ряд судноплавних ліній укрупнювалися шляхом поглинання дрібніших. У ТОП-10, шість морських ліній є азіатськими і чотири представляють європейські судноплавні компанії. Сумарно ТОП-10 найбільших контейнерних ліній світу займають 82,3% світового ринку морських контейнерних перевезень.

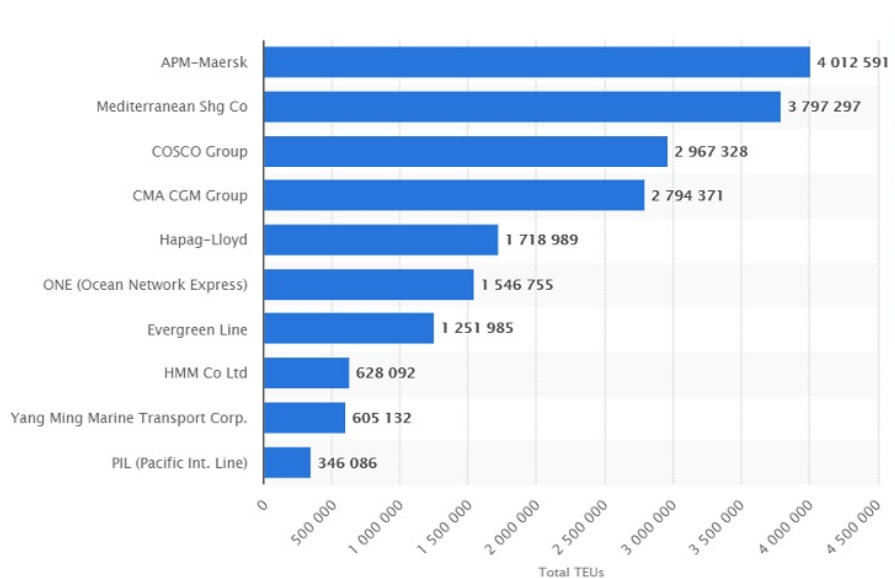


Рис. 2.2. Провідні світові контейнерні оператори на основі потужностей TEU

*Джерело: [43]*

1. АРМ-Маерск посіла перше місце із загальним обсягом близько чотирьох мільйонів TEUs. А.Р. Moller – Maersk Group – данський бізнес-конгломерат, який веде діяльність в різних секторах бізнесу, в основному в транспортному і енергетичному секторах. Компанія була заснована в Данії в 1928 році.

Maersk є лідером серед найбільших компаній, які здійснюють контейнерні перевезення. У грудні 2017 року морська лінія Maersk поглинула

контейнерного оператора Hamburg Süd. Сьогодні компанія володіє 668 контейнеровозами загальною місткістю понад 3,9 млн TEU. Maersk контролює 16,6% світового ринку морських контейнерних перевезень і є світовим лідером.

2. Mediterranean Shipping Company – друга за величиною судноплавна компанія після Maersk, яка оперує 569 суднами, загальною місткістю понад 3,7 млн TEU. Штаб-квартира MSC знаходиться в Швейцарії, де компанія була заснована в 1927 році. У зону обслуговування даного оператора входить більше 200 портів, які розташовані на всіх континентах. Mediterranean Shipping Company займає 15,7% світового ринку морських контейнерних перевезень.

3. COSCO Group – китайська судноплавна компанія, заснована в 1961 році. У 2018 році COSCO купила судноплавну лінію Orient Overseas Container Line (OOCL), що дозволило зайняти об'єднаній компанії третє місце після APM-Maersk і Mediterranean Shipping Company, і обігнати при цьому французьку CMA CGM Group. Сьогодні флот COSCO налічує 487 суден сумарною місткістю більше 2,9 млн TEU. Частка світового ринку морських контейнерних перевезень компанії COSCO становить 12,3%.

4. CMA CGM Group – французька судноплавна компанія, заснована в 1977 році. У 2016 році CMA CGM придбала морську лінію American President Lines (APL). Компанія має 522 судна загальною місткістю понад 2,7 млн TEU. На ринку морських контейнерних перевезень CMA CGM Group займає 11,5% і обслуговує понад 80 напрямків перевезень між портами різних країн і континентів.

5. Harag-Lloyd – німецька судноплавна компанія, заснована в 1970 році. Вона входить в п'ятірку найбільших морських перевізників світу. У 2017 році Harag-Lloyd остаточно поглинула морську лінію контейнерного оператора United Arab Shipping Co. (UASC). На сьогоднішній день флот компанії Harag-Lloyd налічує 237 суден загальною місткістю понад 1,7 млн TEU. Частка компанії на світовому ринку морських контейнерних перевезень становить 7,2%.

6. Ocean Network Express (ONE) – це японська компанія, яка утворилася в 2017 році в результаті консолідації трьох найбільших японських судноплавних компаній – K Line, NYK і MOL – у спільну акціонерну компанію. Завдяки цьому Ocean Network Express посіла шосте місце в рейтингу найбільших морських контейнерних ліній. Поточний флот компанії налічує 212 суден загальною місткістю понад 1,5 млн. TEU і на світовому ринку морських контейнерних перевезень вона має 6,5%.

7. Evergreen Line – концерн тайванського конгломерату контейнерних судноплавних компаній групи Evergreen, утвореного в 2007 році. У цей концерн входять такі компанії: Evergreen Marine Corp. (Тайвань) Ltd., Italia Marittima SpA, Evergreen Marine (UK) Ltd., Evergreen Marine (Hong Kong) Ltd. і Evergreen Marine (Singapore) Pte Ltd. Свій початок він бере із судноплавної компанії Evergreen Marine Corporation (EMC), яка була створена в 1968 році.

Evergreen Line має в своєму розпорядженні 194 судна загальною місткістю понад 1,7 млн TEU, охоплюючи при цьому 5,2% світового ринку морських контейнерних перевезень.

8. HMM Co Ltd – Hyundai Merchant Marine – корейський національний контейнерний перевізник номер один. HMM переміщує більшу частину експорту Південної Кореї. Свій шлях цей гігант почав із заснування компанії Asia Merchant Marine в 1976 році. Спочатку компанія створила контейнерний сервіс між Далеким Сходом і Близьким Сходом.

Станом на 2020 рік HMM побудувала і спустила на воду два найбільших у світі контейнеровоза по місткості TEU: HMM Algeciras з максимальною місткістю 23 964 TEU і HMM Copenhagen з максимальною місткістю 23 820 TEU.

Загальна місткість всіх суден компанії Hyundai Merchant Marine складає понад 620 тис. TEU, а частка світового ринку морських контейнерних перевезень – 2,6%.

9. Yang Ming Marine Transport Corp. – тайванська судноплавна компанія, заснована в 1972 році. Флот компанії складається з 92 суден загальною

місткістю більше 600 тис. TEU. Частка Yang Ming Marine Transport Corp. на світовому ринку морських контейнерних перевезень становить 2,5%.

10. Pacific Int. Line (PIL) – зареєстрована в Сінгапурі судноплавна компанія, яка була заснована в 1967 році китайським підприємцем. Вона експлуатує 108 суден, загальна місткість яких перевищує 340 тис. TEU, і має 1,5% на світовому ринку морських контейнерних перевезень.

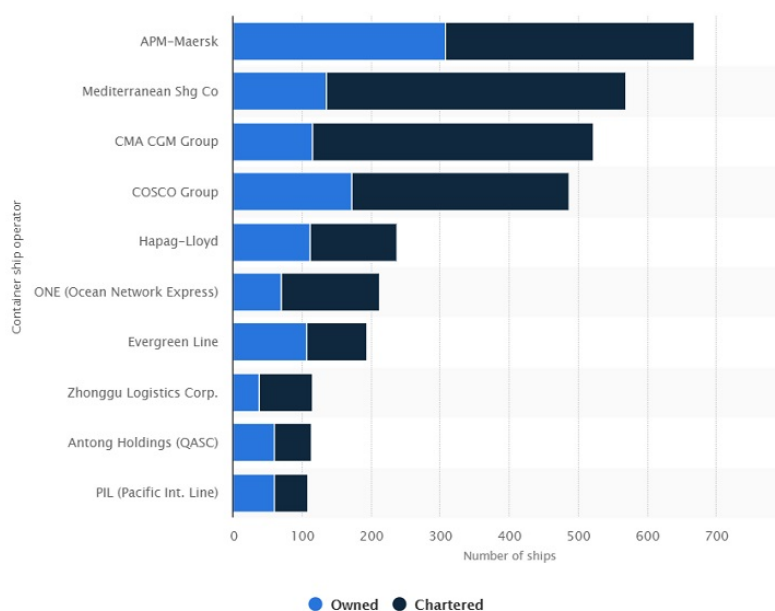


Рис. 2.3. Провідні світові оператори контейнерних суден, в залежності від кількості власних і зафрахтованих суден

*Джерело: [43]*

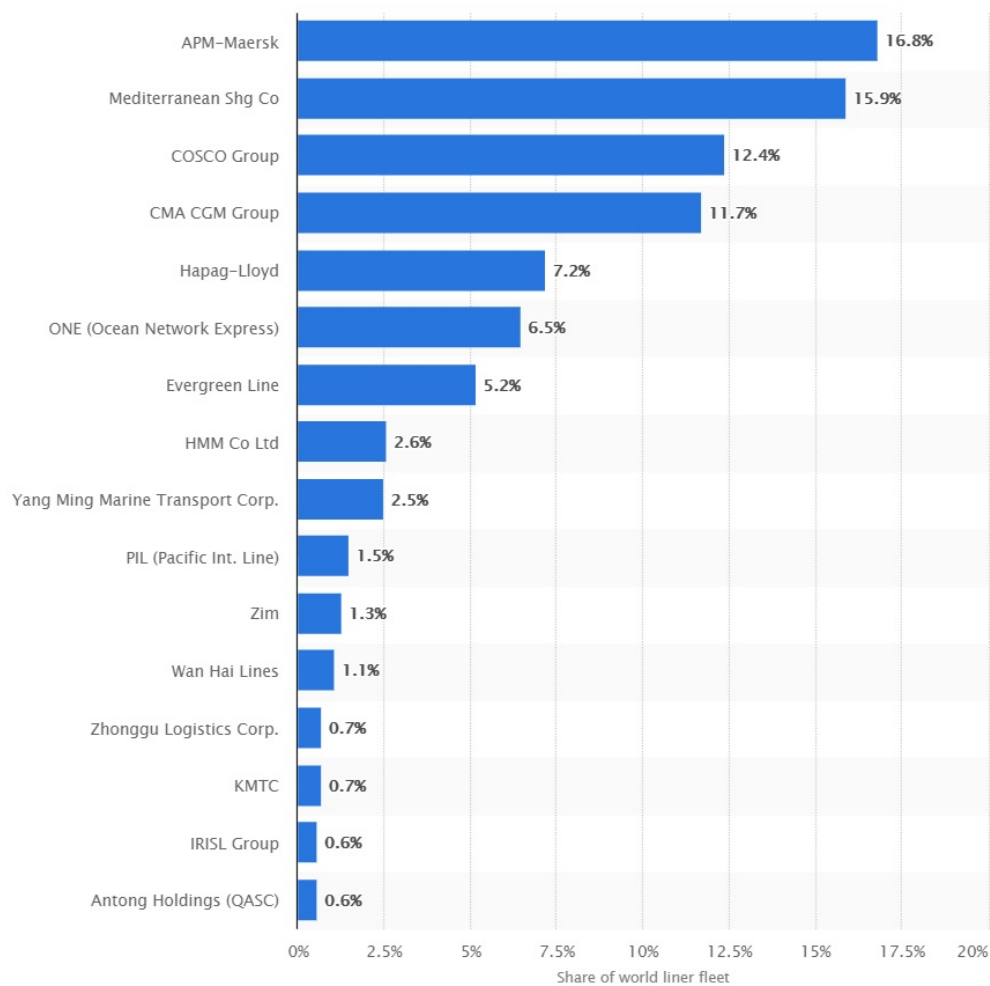


Рис. 2.4. Частка провідних судноплавних операторів в світовому контейнерному флоті

*Джерело: [43]*

Завдяки тому, що великі логістичні компанії проводять ефективні стратегії для стабілізації процесів у сфері логістики, прогноз на 2022 рік загалом виглядає досить райдужно. Але є одне «але»: найбільшою мірою все, що відбувається в логістиці, буде зав'язане на те, як швидко світ впорається з пандемією та її наслідками. А цей фактор, на жаль, залишається непередбачуваним.

## 2.2. Аналіз реалізації транзитного потенціалу України на сучасному етапі

Взаємодія водного, зокрема морського транспорту з іншими видами транспорту здійснюється в портах. Через них проходять вантажопотоки великих обсягів, що відрізняються значною нерівномірністю; при цьому вантаж доставляється рухомим складом (судами, залізничними вагонами або автомобілями), що має різну вантажопідйомність, що ускладнює процес взаємодії.

Сучасний морський порт — це великий транспортний об'єкт, що складається із споруд та пристроїв, призначених для забезпечення стоянки суден та підготовки їх до рейсу, перевалки вантажів з морського на інші види транспорту та назад, підготовки та комплектації вантажних партій, їх зберігання, а також обслуговування пасажирів.

В Україні за ефективного використання та розвиток акваторій та інфраструктури морських портів на основі найкращих світових практик несе відповідальність українська державна компанія Асоціація морських портів України (АМПУ) [44].

АМПУ відповідає одразу за 13 морських портів, що знаходяться на підконтрольній Україні території. Це нетипова модель для Європи, де найчастіше у кожному порту діє своя окрема адміністрація. Головні офіси розташовані у Києві та Одесі, а в портах розташовуються філії. Їхня роль чітко прописана у законі «Про морські порти України» — це підтримання в належному стані портової інфраструктури (ремонт, модернізація, будівництво), забезпечення безпеки мореплавання, стягування портових зборів, підтримання глибин в акваторії. АМПУ щодо молода компанія. 13 червня 2020 року виповнилося 7 років від початку її діяльності. Проте вона входить до ТОП-5 прибуткових державних підприємств. 31 травня 2018 року АМПУ була офіційно прийнята як спостерігач у ESPO. Це можна розглядати як важливу віху в інтеграції українських портів до великої європейської родини портів.

Серед доступних опцій, які відкриваються Україні — обмін знаннями та

доступ до передових європейських практик розвитку портів, участь у роботі комітетів асоціації, просування українських терміналів на міжнародній арені, можливість переймати стандарти європейських портів та бути активним суб'єктом формування європейської політики щодо портів.

Згідно з оновленою Стратегією розвитку портів на період до 2038 року кількість проектів, що планується до реалізації інвесторами в морських портах, становить 44, із загальною потужністю – понад 143 млн тонн та 1,4 млн TEU. Сукупна вартість проектів складає майже 35 млрд. грн. Кількість робочих місць, що додатково створюються, до 5 тис.

Нині у Чорноморському регіоні існує кілька видів поромних перевезень. Найбільша питома вага припадає на вантажні перевезення автомобільної техніки, залізничних вагонів та контейнерів на залізничних та Ro-Ro поромах. Наразі функціонують міжнародні поромні лінії п'ятнадцяти операторів, з яких: 5 – російських, 4 – турецьких, 3 – українських, 2 – болгарських та 1 зареєстрований на Аландських островах [43]. Чорноморські країни за допомогою поромів забезпечують міжнародні транспортно-економічні зв'язки у напрямках захід-схід та північ-південь. СК цього регіону здійснюють поромні перевезення вантажів та пасажирів між 25 портами на 36 маршрутах. Вантажні пороми працюють на десяти поромних лініях Чорного моря.

Загалом пасажирські перевезення у Чорноморському регіоні організовано на дев'яти лініях, з яких: 8 обслуговують швидкісні пороми; 1 круїзна пором з автомобільною палубою.

На 30 лініях користуються попитом вантажопасажирські перевезення на "Ро-Пакс" поромах. Це перевезення автотранспорту всіх типів та людей, які супроводжують автотранспортні засоби та вантажі. Пороми типу «ропакс» технічно мають пасажирський клас, проте на них практично відсутня пасажирська інфраструктура, за винятком можливості надання мінімального набору послуг для пасажирів.

Лідер ринку поромних перевезень в Україні судноплавна компанія UKR Ferry (Укрферрі). Ще у 2012 р. «Укрферрі» об'єднала сервіси для можливості

доставки вантажу між усіма портами, куди заходять пороми перевізника. У березні 2013 компанією запущено лінію між Поті та Дериндже, у квітні – між Поті та Констанцею. Румуно-грузинський маршрут входить до мультимодального коридору TRASECA, який безпосередньо з'єднав Центральноазіатські країни з Європою. Цей маршрут узгоджений з вантажним залізничним складом, що курсує між Констанцею в Румунії та Нойсом у Німеччині.

Таким чином, власний та орендований флот «Укрферрі» є одним із основних транспортних активів України в рамках міжнародного транспортного коридору TRASECA. Для зміцнення позицій на маршруті TRASECA компанія «Укрферрі» почала співпрацювати з оператором DFDS із Данії. На підставі цієї угоди данці передали «Укрферрі» вантажопасажирський пором «Vilnius Seaways» до оперативного управління. Зараз пором працює на лініях «Чорноморськ – Поті» та «Чорноморськ – Батумі». У лютому 2014 р. «Укрферрі» відкрила регулярну поромну лінію «Чорноморськ – Хайдарпаша». Основні лінії поромів «Укрферрі» представлені рисунку 2.5.

Важливою водною артерією, що сполучає Україну з ЄС, є річка Дунай. Довжина української ділянки Дунаю – 170 км, з них 54 км припадає на основне русло річки, 110 км – на Кілійське гирло та 6 км – на канал Прорва, що сполучає це гирло з Чорним морем. На українській ділянці Дунаю розташовані міста Рені, Ізмаїл, Кілія та Вилкове.

Через українську ділянку дельти Дунаю від морського порту Рені, через морський порт Ізмаїл до виходу в море проходить Панєвропейський міжнародний транспортний коридор № 7 (рис. 2.6) – це внутрішній водний шлях річкою Дунай від Кельмаха до Чорного моря з виходом у море через Георгіївське, Сулінське та Кілійське гирло Дунаю, два останні з яких є судноплавними.



Рис. 2.5. Пороми «Укрферрі» у Чорному морі

Джерело: [44]



Рис. 2.6 Транспортний коридор № 7 – Дунайський

Джерело: [44]

Для цього МТК характерні дві важливі відмінності від інших європейських транспортних коридорів:

– це єдиний транспортний коридор, який повністю проходить внутрішнім ВОДНИМ ШЛЯХОМ;

- наявність на МТК № 7 єдиних міжнародних правових норм, пов'язаних з рухом транспортних суден і перевезеннями зовнішньоторговельних вантажів [45].

Основна частка вантажів, що перевозяться, припадає на 14 судноплавних компаній усіх придунайських країн. Основними перевізниками від України є Українське Дунайське пароплавство (УДП) та компанія «Укррічфлот». Розташування в гирлі Дунаю трьох сучасних портів – Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, підвищує привабливість суднового ходу нар. Дунай – Чорне море не лише для українських, а для іноземних суден. Потужності цих портів в даний час використовуються не на повну потужність, що має хороший потенціал.

Морські автомагістралі (MoS – Motorways of the Seas) – транспортний проект Європейського Союзу з розвитку морських перевезень, що передбачає комбінацію автошляхів та поромних переправ [45].

Дозволяє покращити сполучення Скандинавії, Прибалтики, Ірландії, Великобританії, Піренейського півострова, Італії, Мальти та Кіпру з основною частиною континентальної Європи.

Вантажі спрямовуються в обхід основної частини континентальної Європи, де, наприклад, у Німеччині існують обмеження на транзит великовантажних автомобілів. Реалізація проекту дозволяє скоротити навантаження на автомобільні дороги, кількість транспортних «пробок», покращити екологічний стан природного середовища, а в багатьох випадках підвищити ефективність перевезень. Виділяються чотири потенційні морські райони – Балтійське, Північне, Середземне та Ірландське моря (див. рис.2.7.).

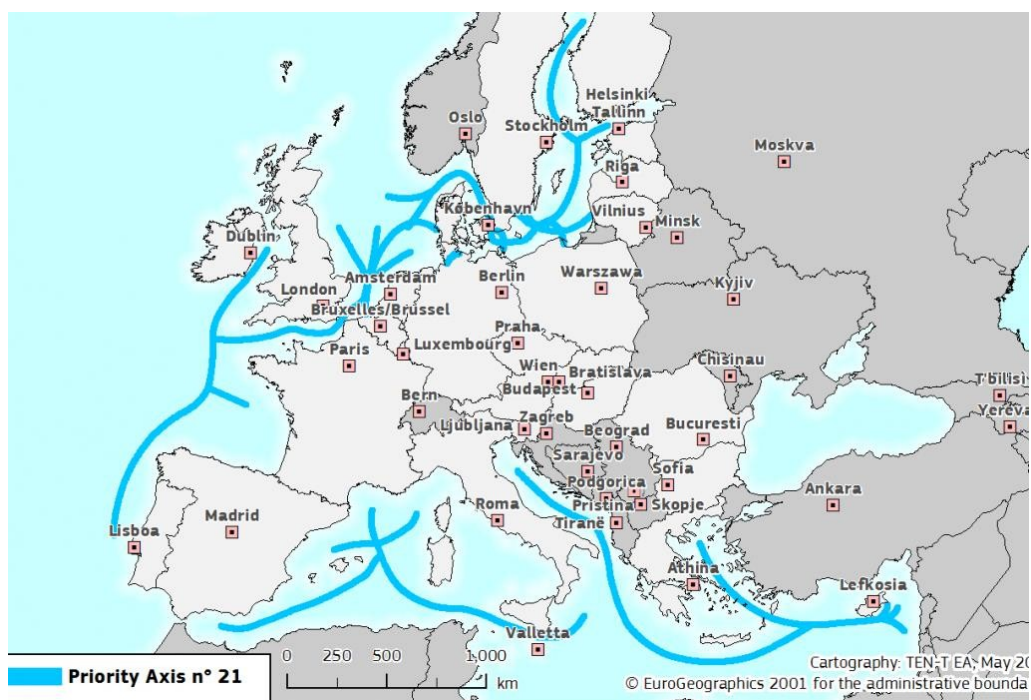


Рис.2.7. Схема морських автомагістралей

*Джерело: [45]*

У зв'язку із запровадженням обов'язкового контрольованого відпочинку водіїв протягом 9 годин на добу, морські автомагістралі дозволяють підвищити ефективність транспортних перевезень. Коли час обіду або вечері та сніданку, сполучених з нічним відпочинком водіїв великовантажних автомобілів, збігаються із перебуванням на морському поромі.

У порту навантаження на автопаром у розташуванні спеціальних майданчиків водії можуть відчепити контейнери, які за допомогою автотягачів ставляться на палубу порома та відправляються до пункту призначення без водія. Водій, що залишився, завантажує прибув контейнер, і доставляє його в пункт призначення. Особливо ефективно ця схема працює, коли пором перебуває в дорозі всю ніч. Приклад успішної морської автомагістралі: Белфаст/Дублін – Шотландія/Ліверпуль – Ньюкасл – Данія – Швеція.

Зважаючи на прогнози трансатлантичного зростання трафіку, через розширення Панамського каналу та передбачуваної угоди про вільну торгівлю зі США, проект розглядає можливості економічного розвитку в усіх масштабах:

трансатлантичний, внутрішньофірмовий та позаєвропейський. Порти Бресту, Ліверпуля та Лейшойнш особливо добре розташовані, щоб відкрити регіони Північної Великобританії, регіони Західної Франції та Північ Португалії.

Основними причинами, що стримують розвиток поромних переправ у Чорноморському регіоні, фахівці [46] вважають політичну нестабільність: тут останніми роками спалахували конфлікти між Росією та Україною, Росією та Грузією, періодично між Росією та Туреччиною, а також відсутність єдиної зони митного, паспортного контролю. Ці обставини неодноразово раптово призводили до різкого падіння обсягу перевезень порівняно зі стабільним Балтійським регіоном.

Ще однією обставиною, яка стримує розвиток поромних перевезень, є інфраструктурна складова. Більшість портів Чорного моря не мають спеціалізованих та спеціально призначених для сучасних суден «ро-ро» або «ро-пакс» операційних терміналів. Наявні термінали, як правило, були побудовані дуже давно, для зовсім інших схем роботи та вантажопотоків, мають обмежену кількість причалів, і будь-яка затримка створює проблеми для інших суден.

Термінали мають обмежену територію і не можуть одночасно приймати вхідні та вихідні вантажопотоки.

У 2017 році в Одесі відбулася II Міжнародна конференція високого рівня «Інтегровані транспортні коридори Європа-Азія» за участю представників України, Республіки Молдова, Організації чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС), Організації за демократію та економічний розвиток, Представництва ЄС, Відділу міжнародних відносин Генерального Директора транспорту Європейської Комісії. Загалом у конференції взяли участь понад 370 учасників із понад 30 країн Європи та Азії. У ході конференції було підписано важливі документи [47]:

– Меморандум про співпрацю між залізничними компаніями України, Грузії та Азербайджану про спільну експлуатацію постійного залізнично-поромного сполучення ЄС – Україна – Чорне море – Грузія – Азербайджан –

Каспійське море – країни Азіатського регіону з використанням поромів, що знаходяться у сфері управління «Укрзалізниці».

– Меморандум про взаєморозуміння ДП «Адміністрація морських портів України» з компанією China Harbour Engineering, що передбачає вивчення можливостей для здійснення інвестицій у розвиток портової галузі України та перспектив збільшення вантажопотоку за маршрутом Китай – Європа (Новий Шовковий шлях) через порти України.

### **2.3. Транзитний потенціал Приморських регіонів України**

За січень-грудень 2020 року портові оператори у морських портах України обробили 158,86 млн т. вантажів, що на 1,14 млн т. або на 0,7% менше ніж у 2019 році.

Перевалка експортних вантажів зросла до 122,84 млн т. (+1,5%), каботажних до 2,37 млн т. (+10,7%), негативна динаміка імпортних – 23,63 млн т. (-8,6%), та транзитних – 10 млн т. (-9,1%).

Лідерами за обсягами перевалки є руда та зернові вантажі.

За підсумками року перше місце займають зернові вантажі, перевалка яких склала 48 млн т., що на 6,61 млн т. або на 12,1% нижче показника 2019 року. На другому місці — руда у обсязі 44,22 млн т., що на 6,9 млн т. (+18,5%) більше аналогічного показника 2019 р. Перевалка чорних металів зросла 8,6% і складає 16,64 млн т., олії + 6,7% у обсязі 6,2 млн т., нафти зросла у 2,2 раз, з обсягом у 2,15 млн т.

Перевалка контейнерів сягнула позначки 1,05 млн TEU та перевищила минулорічний показник на 4,1%.

За підсумками січня- грудня 2020 року за обсягами перевалки лідерами є п'ять морських портів, які загалом обробили 145,89 млн т вантажів, що складає 91,8% від загальних показників обробки в морських портах України.

Флагманом перевалки вантажів у січні – грудні 2020 року став морський порт «Південний» з обсягом 61,66 млн т обробленого вантажу (+14,5%).

На другому місці – морський порт Миколаїв з перевалкою у 30,07 млн т (-10%), На третьому та четвертому місцях – морські порти Чорноморськ та Одеса в обсязі 23,86 млн т (-8,8%) та 23,29 млн т (-8,1%) відповідно. На п'ятому — морський порт Маріуполь, який збільшив перевалку до 7,01 млн т (+8,1%).

Всього у січні-грудні морськими портами України оброблено 10851 судна, зокрема у грудні- 887.

За фактичними даними ДП «Адміністрація морських портів України» в січні-грудні 2020 року вантажопереробка в морських портах Одеської області склала 113,05 млн тонн, що становить 101,8% до показників 2019 року (по Україні 99,05%) [47].

Вантажопереробка експортних вантажів в морських портах області склала 86 млн 605,8 тис. тонн (105,7% до показників 2019 року), імпортних – 15 млн. 953 тис. тонн (90,35% до показників 2019 року).

Перевалка транзитних вантажів склала 9 млн 877 тис. тонн (89,7% від показників 2019 року), внутрішнє сполучення – 617,7 тис. тонн.

Портові оператори морського порту Південний за січень–грудень 2020 року встановили абсолютний рекорд з вантажообігу серед всіх українських морпортів — 61 млн 665 тис. тонн.

Вантажообіг експортних вантажів склав 47 млн 630 тис. тонн (+20,2 % до показників 2019 року), імпортних — 7 млн 211 тис. тонн (- 0,7 % до показників 2019 року). Транзитних вантажів було оброблено 6 млн 477 тис. тонн (- 6,7 % до показників 2019 року).

Перевантаження каботажних вантажів збільшилась більше ніж в 12 разів у порівнянні з минулим роком і склало 346,6 тис. тонн.



Рис. 2.8. Морські порти України в січні-грудні 2020 року

*Джерело: [41]*

Навалювальних вантажів в морському порту Південний було оброблено 52587,3 тис. тонн (+14,3 % до показників 2019 року), наливних — 5319,7 тис. тонн (+23,9 % до показників 2019 року), генеральних вантажів було оброблено 3758,8 тис. тонн (+5,6 % до показників 2019 року).

Лідери в номенклатурі вантажів — це вугілля, руда, зернові.

Переробка контейнерів в морському порту Південний за звітний період збільшилась на 7,5% в порівнянні з попереднім роком і склала 3236,2 тис. тн. (243 792 TEU.)

В розрізі стивідорних операторів, 18,8 мільйонів тонн вантажів перевалив ДП «Морський торговельний порт «Южний» у 2020 році. Це максимальний показник за всю історію підприємства, який вище за попередній рекорд на 24%. ДП «МТП «Южний» є найбільшим державним стивідором за обсягом вантажообігу.

Номенклатура вантажів включає руду, чавун, вугілля, зернові та продукти їх перероблення, обладнання. Обробка експортної руди збільшилась на 4,8

мільйонів тонн (+53% у порівнянні з 2019 роком), становить 13,7 мільйонів тонн. Зростання перевалки експортних вантажів дорівнює 47% до показника минулого року.

Держстивідор обробив 6 суден з компонентами для вітрогенераторів: колони, гондоли, хаби, приводи. Вперше ДП «МТП «Южний» опрацювало великогабаритні елементи вітроелектростанцій – лопаті. Перед розвантаженням даного обладнання було проведено розширення доріг, підготовка складів, розроблена технологія обробки негабаритних вантажів.

Протягом 2020 року Морський торговельний порт «Южний» обробив 330 суден, включаючи 154 судна типу Capesize. Кількість судозаходів на 36% вище за торішній результат. 257 010 піввагонів оброблено колективом держстивідора в 2020 році. Цей показник на 19% вище минулорічного.

Група терміналів ТІС в 2020 році, у порівнянні з 2019 роком, наростив обсяги на 10% і досяг чергового особистого рекорду, а також максимального вантажообігу серед всіх портових операторів України – 36,6 млн тонн

TIS Container Terminal Ukraine за 12 місяців 2020 року збільшив контейнерооборот в порівнянні з аналогічним періодом минулого року на 11,5% – до 243 792TEU.

Морський нафтовий термінал (МНТ) «Південний» у 2020 року вперше за вісім років поновив регулярне перевантаження нафти.

В 2020 році на причалі № 3Н було опрацьовано 11 танкерів; дедвейтом вище 100 тис тонн загальним об'ємом 982,2 тис тонн нафти.



Рис. 2.9. Аналіз роботи порту Південний 2020 р.

Джерело: [41]

Через причали Одеського порту в січні-грудні 2020 року перевантажено 23,37 млн т, що становить 92,2% до результату аналогічного періоду минулого року.

Перевалка експортних вантажів знизилася на 9,7% – до 16,86 млн тонн, імпортних вантажів на 1,7% – до 5,18 млн тонн, транзитних – на 4,5%, до 1126,6 тис. тонн, каботажних зменшилась – на 10,8%, до 200,8 тис. тонн.

При цьому, в номенклатурі масових вантажів металопродукція та нафта зберегли позитивну динаміку.

Перевалка наливних вантажів зменшилась на 5,1% – до 1,75 млн тонн. Однак, переробка нафти зросла на 18,7% – до 1166,4 тис. тонн.

Перевалка сипучих вантажів скоротилася на 28,7% – до 7,65 млн тонн. Зокрема, переробка зерна знизилася на 27% – до 6,5 млн тонн, руди – на 57,6%, до 150 тис. тонн.

Перевалка тарно-штучних вантажів збільшилася на 9,4% – до 13,96 млн тонн. Зокрема, переробка чорних металів зросла на 28,8% – до 5,93 млн тонн.

Крім цього, перевалка контейнерів у ваговому виразі скоротилася на 2,0% – до 7,75 млн тонн. Контейнерообіг зменшився на 0,4 % – до 652211 TEU (становить 62,0% контейнерообігу України).

Протягом 12 місяців перевезено 337422 пасажирів (внутрішні перевезення).

У 2020 році в Одеському порту:

– введено в дію 1-й пусковий комплекс реконструйованого причалу №7 Карантинного молу;

– реконструйована перша черга магістрального шляхопроводу порту;

– добудований причал 1-3 на Андросовському молу, який до цього майже десятиліття значився довгобудом;

Новий причал має довжину — 254 метри, глибина біля кордону — 12 метрів, розрахований на обробку суден класу «панамакс». Загальнобудівельні роботи та прокладання інженерних мереж на новому причалі Андросовського молу Одеського порту завершені у повному обсязі.

Причал 1-3 є ключовою технологічною ланкою зерноперевантажувального комплексу ТОВ «Бруклін- Київ», пропускною здатністю 4 млн тонн зернових вантажів на рік.

– створені нові залізничні фронти вивантаження на причалах №№9-10 Платонівського молу;

– запроваджено IT-сервіс завчасного планування і гарантованого запуску в порт вантажного транспорту «Тайм-слот»;

– адміністрація порту отримала престижну нагороду найбільшої круїзної асоціації світу «Медкруїз» – Mare Nostrum MedCruise Awards, як «Порт чорноморського регіону, який демонструє активну і цілеспрямовану діяльність в період пандемії»;

– у 2020 році через причали Одеського морського порту було перевантажено 5934,3 тис. тонн металопродукції, що на 1325,1 тис. тонн, або на 28,7 % перевищує аналогічний показник попереднього року і є найкращим результатом за останні 10 років;

-компанія «Євротермінал» завершила будівництво під'їзної залізничної гілки від Сухого порту до станції Одеса-Пересип пропускною спроможністю понад 1 млн т на рік.



Рис. 2.10. Аналіз роботи Одеського морського порту 2020 р.

Джерело: [41]

За підсумками 2020 року морський порт Чорноморськ переробив 23,89 млн тонн вантажів, що становить 91,3% від показників аналогічного періоду минулого року.

В тому числі, експортних вантажів перероблено 19,46 млн тонн (96,8% від показників 12 місяців 2019 року), імпортних – 3,28 млн тонн (68,4% від показників аналогічного періоду 2019-го), транзитних вантажів – 1,08 млн. тонн (+6,4% до результатів 12 місяців 2019-го), каботажних вантажів – 65 тис. тонн (28,7% від показників 2019-го).

Навалювальних вантажів за цей період перевантажено 16,84 млн тонн (93,2% від показників 2019 року). В тому числі, найкращих результатів досягнуто при переробці зернових вантажів – 13,33 млн тонн (+5,3% до показників цього ж періоду минулого року).

Наливних вантажів за 12 місяців перероблено 1,43 млн тонн (87% від показників 2019 року). З них олії перевантажено 1,33 млн тонн (90,7% від показників минулого року), нафтопродуктів – 100 тис. тонн (56,2% від результатів 12 місяців 2019-го).

Генеральні вантажі у звітному періоді склали 5,62 млн тонн вантажообігу порту (87,3% від минулорічних показників). Авто- й сільгосптехніки перевантажено 83 тис. тонн (+11,3% до результатів 12 місяців 2019-го). Цементу в тарі перевантажено 273 тис. тонн (збільшення показників майже у 10 разів). Великовантажних автомобілів оброблено 2,08 млн або 71 052 одиниці, що на 273 тис. тонн або на 8332 одиниці більше показників аналогічного періоду 2019 року.

Вантажообіг на власних причалах ДП «АМПУ» склав 17,40 млн тонн або 72,8% від загального обсягу

У 2020 році в морському порту Чорноморськ:

-виконані днопоглиблювальні роботи з реконструкції операційної акваторії уздовж кордону лінії причалів №14-17 (КЕРНЕЛ), розташованих в акваторії 1-го ковша Сухого лиману ЧФ ДП «АМПУ» зі збільшенням глибини до 14 м. Загальний об'єм днопоглиблення – 83,57 тис.м<sup>3</sup>.

-здійснюються днопоглиблювальні роботи по 5-ій черзі проекту «Реконструкція операційної акваторії 1-го ковша Сухого лиману ЧФ ДП «АМПУ» зі збільшенням глибини до 15 м (5 черга)».

-в рамках Меморандуму про співпрацю між ДП «АМПУ» та ТОВ «ІЗТ» виконані роботи з експлуатаційного днопоглиблення до 12,5 м в акваторії 2-го ковша Сухого лиману, зокрема, в операційній акваторії пірсу №3 (східна сторона) з водним підходом, частиною каналу до паливного терміналу та Західним проходом. Загальний обсяг днопоглиблювальних робіт склав 166 321,3 м<sup>3</sup>

-розпочато роботу з підготовки техніко-економічного обґрунтування та конкурсної документації проекту концесії залізнично-поромного комплексу ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ» та відповідного майна ДП

«Адміністрація морських портів України», пов'язаного із цим комплексом. У рамках цієї концесії планується залучити інвестиції в розмірі від 150 млн грн, які будуть спрямовані на модернізацію залізнично-поромного комплексу порту. Це будівництво нового паркінгу для вантажівок і терміналу для пасажирів та водіїв, а також станції техобслуговування для підготовки до продажу автотехніки, заміна асфальту та встановлення системи відеонагляду на відкритих складах, ремонт підйомного моста тощо.

-завершено поточний ремонт причалу №2.

У 2021 році планується виконати роботи з капітального ремонту причалу №2, а саме: заміну бортової балки по всій довжині гідротехнічної споруди та відновлення трьох паль під кордонною підкрановою колією.

ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ» за 12 місяців 2020 року обробив 4,11 млн тонн вантажів або 17,2% від загального вантажообігу порту.

Компанія Risoil S.A у 2020 році придбала права на компанії ТОВ «ТК Ексім Ойл» і ТОВ «Боконті Україна» в порту «Чорноморськ». Тепер вони, вже в складі групи компаній Risoil S.A., успішно працюють під назвами ТОВ «Рісоїл Порт» і «Рісоїл Руда»

ТОВ «СП Рісоїл Термінал» продовжує реалізовувати проекти з модернізації олійноперевалочного комплексу, результатом якої стане майже трикратне збільшення інтенсивності навантаження танкерів. Встановлені нові високопродуктивні насоси на станції прийому залізничних цистерн, що дозволило в разі зменшити час розвантаження.

Також встановлено нові насоси продуктивністю 250 і 400 кубометрів на годину на лінії відвантаження на судно. Змонтований вузол розігріву високоолеїнових масел, що дозволило розширити спектр оброблюваних на терміналі вантажів. Проведена глибока модернізація системи обліку і контролю вантажу в резервуарному парку, встановлені нові датчики радарного типу.

В планах компанії будівництво двостороннього пірсу в порту «Чорноморськ». Вартість проекту понад 1 млрд грн. Це надасть можливість

одночасно вантажити два судна та в цілому збільшити вантажообіг до понад 7 млн. тон, що, в свою чергу, збільшить надходження до місцевого та державного бюджетів.

Рекорди Рісоїл Термінал у 2020 році:

- термінал перевалив найбільший обсяг ріпаку серед портових терміналів;
- був оновлений рекорд валовий інтенсивності навантаження до 22000 МТ / добу з одночасним навантаженням 3х видів олії по бти магістралях.
- історична осадка судна – 11,92м
- при одночасном завантаженні двох суден класу «Panamax», термінал перевалив 27 129 тисяч тонн зерна за добу.

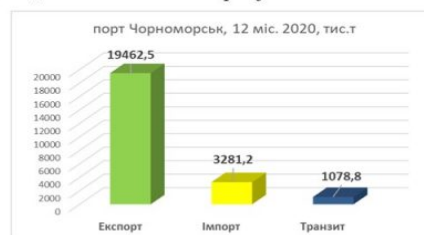
ТОВ «Трансгрейнтермінал» (агропромисловий холдинг «Кернел») планує завершити будівництво нового зернового терміналу річною потужністю 5 млн тонн зернових вантажів в морському порту «Чорноморськ». Вже завершено модернізацію технологічних ліній чинного зернового терміналу СП ТОВ «Трансбалктермінал» ( «Кернел») з доведенням річної потужності до 4 млн тонн зернових вантажів.

Морські термінали компанії «Кернел» досягли обсягу перевалки 6,666 млн тонн проти 4,606 млн т роком раніше завдяки запуску «Трансгрейнтермінала».



## Морський порт «Чорноморськ»

За підсумками 2020 року морський порт Чорноморськ переробив **23,89 млн тонн вантажів**, що становить 91,3% до показників 2019 року.



Основні вантажі:



Рис. 2.11. Аналіз роботи морського порту Чорноморськ 2020 р.

### **РОЗДІЛ 3.**

## **ОБГРУНТУВАННЯ ПРІОРИТЕТНИХ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ**

### **3.1. Основні напрямки використання інновацій в роботі контейнерних терміналів морських портів України**

Українські контейнерні термінали морських портів працюють в умовах загального економічного спаду, який зумовив скорочення контейнеропотоків. Сьогодні оператори залучені в конкурентну боротьбу на рівні Чорноморського регіону в цілому, на національному рівні і навіть на рівні окремого порту, де розташовано кілька терміналів.

В таких умовах важливим завданням контейнерних терміналів стає підвищення конкурентоспроможності за рахунок збільшення продуктивності і зменшення собівартості. Це можливо завдяки використанню інновацій.

Основу матеріально-технічної бази контейнерних терміналів становить перевантажувальна техніка. Тому важливу роль тут відіграють передові проектні рішення в її виробництві. На ринку представлені різноманітні пропозиції щодо модернізації парку такої техніки. Розробляються і впроваджуються різні варіанти енергозберігаючих технологій, в тому числі нововведення, що стосуються вантажопідйомної техніки. технологій, в тому числі нововведення, що стосуються вантажопідйомної техніки.

Постійна зміна напрямків і обсягів контейнерних перевезень диктує необхідність універсалізації терміналів і можливість використання контейнерів для перевезення невластивих для них вантажів, таких як метал, дерево, зерно, вугілля і т. д. У боротьбі за зниження цін на перевезення вантажів в експортному напрямку контейнеризація окремих видів вантажів дозволяє

вантажовідправникам зменшити собівартість вантажоперевезення, що також можна вважати інноваційним підходом до організації доставки вантажів.

Інновації, які зачіпають сучасні контейнерні термінали, обумовлені цілою системою факторів (рис. 3.1.). На рис 3.2 представлені основні напрямки використання інновацій в роботі контейнерних терміналів.



Рис 3.1. Фактори, що впливають на інновації, які впроваджуються на контейнерних терміналах

Джерело:[46]



Рис. 3.2. Інновації у роботі контейнерних терміналів

Джерело: [46]

Спектр перевозимих в контейнерах навалювальних вантажів стрімко зростає. Це пов'язано з можливостями зменшення витрат на транспортування вантажу. Дана технологія використовується в світі з початку 1970-х років, але для багатьох країн все ще є новинкою. Суть даної системи полягає в наступному: спеціалізований рухомий склад замінюється універсальним контейнером. Універсальність контейнера проявляється в можливості його перевезення як залізничним, так і автомобільним і водним видом транспорту. Тому сьогодні контейнерні термінали стають більш мультифункціональними. Так, ще в 2006 році Австралія відправляла щорічно 700 тис. Тонн зерна на експорт в контейнерах.

Існуючі технологічні рішення дозволяють наступним чином використовувати контейнери для сипучих вантажів:

### 1. Стафіровка контейнера з використанням поліпропіленового вкладиша

Переваги даного рішення:

- відправка зернових безпосередньо від сільгоспвиробників;
- гнучкість логістики, доставка від дверей до дверей, можливість зміни напрямку вантажопотоків;
- мінімізація витрат, пов'язаних з втратами, в порівнянні з транспортуванням за класичною схемою;
- зниження витрат на залізничні перевезення в порівнянні з перевезеннями в зерновозах;
- можливість відправки зерна при експортних операціях меншими (контейнерними) партіями;
- відсутність прив'язки до завантаженості припортових терміналів;
- полегшений контроль руху вантажу при транспортуванні;
- висока автоматизація навантаження-розвантаження.

### 2. Стафіровка контейнера за допомогою системи контейнерних перекидачів.

Устаткування, що дозволяє завантажувати контейнер вертикально, розроблялося для стивідорних компаній, відвантажує металобрухт, перед якими свого часу виникла проблема завантаження морських контейнерів металобрухтом для відправки на експорт. На сьогоднішній день номенклатура вантажів, що завантажуються таким чином, значно розширилася-зернові, мінеральні добрива, рудні концентрати, вугілля та інше. В результаті цього розширився модельний ряд даного обладнання, і він продовжує зростати - нову технологію застосовує все більша кількість вантажовласників.

Переваги контейнерних перекидачів:

- висока економічна ефективність технологічної лінії;
- висока продуктивність виконання робіт;
- збільшення ступеня механізації і скорочення кількості персоналу;

-збільшення вантажообігу стафірочной майданчика.

Важлива перевага даної технології - мінімальний вплив на навколишнє середовище при перевезенні руди, вугілля і заліза. Відсутні додаткові перевантаження, за рахунок чого не забруднюються складські площі, термінали порту і прилегла інфраструктура.

Крім використання контейнерів як тари для перевезення сипучих вантажів, сьогодні спостерігається їх використання як складової перевантажувального обладнання. Метод навантаження судів без використання суднонавантажувальних машини був розроблений фахівцями приватної стивідорної компанії «Бруклін-Київ порт» (Одеський МТП). Суть даного технологічного рішення полягає в навантаженні зерна за допомогою контейнерних перевантажувачів і спарених 20-футових контейнерів (патент № 99374). Рішення використовуються з 2014 року на зерновому перевалочному комплексі «Бруклін-Київ» і терміналі «Бруклін-Київ порт». Вантаж подається в завантажувальний пристрій контейнера транспортно-технологічною лінією елеватора; далі автотранспортом контейнер доставляється до причалу, де за допомогою причального контейнерного перевантажувача завантажується на судно методом зсипання з контейнера. Другий напрямок в інноваціях, які використовуються на контейнерних терміналах, направлений на зниження експлуатаційних витрат з перевантажувальної техніки. Це дозволяє знизити собівартість вантажних операцій. Основні технологічні рішення пов'язані з самою перевантажувальною технікою:

Другий напрямок в інноваціях, які використовуються на контейнерних терміналах, направлено на зниження експлуатаційних витрат по перевантажувальної техніки. Це дозволяє знизити собівартість вантажних операцій. Основні технологічні рішення пов'язані з самою перевантажувальною технікою.

1. Модернізація систем управління вантажопідйомної техніки може включати в себе: збільшення швидкості і вантажопідйомності крана, підвищення зручності роботи кранівника, установку нових пристроїв безпеки,

розширення функціональних можливостей обладнання і т. д. Одним з економічно вигідних рішень при модернізації систем управління є установка системи рекуперації енергії в пристроях для переміщення вантажів і гальмування. З блоками рекуперації енергія, виникає при опусканні вантажу та гальмуванні, повертається в мережу, а не розсіюється в резисторах. Система рекуперації забезпечує оптимальне енергоспоживання, знижуючи витрати на експлуатацію перевантажувального обладнання. Сучасні системи рекуперації дозволяють накопичувати енергію, яка раніше просто губилася, в накопичувачі і використовувати її в подальшому. Енергія може збиратися в процесі гальмування транспортних засобів, при опусканні вантажів кранами, при компенсації піків.

## 2. Використання гібридної системи.

Сучасні виробники перевантажувальної техніки теж знаходяться в умовах жорсткої конкурентної боротьби, тому змушені розробляти і впроваджувати технологічні рішення, спрямовані на зниження вартості експлуатації техніки, що стає одним з її конкурентних переваг. Так, одним з таких економічних рішень є відхід від дизельних двигунів і перехід на дизельно-електричні приводи, автономні гідравлічні системи з електродпривода і накопичувачем енергії. Витрата палива і шкідливі викиди знижуються в такому випадку в середньому на 30%, що робить техніку не тільки економічною, але і екологічною. На світовому ринку вже представлений гібридний річстакерам (мобільний навантажувач для контейнерів) для обробки контейнерів масою до 45 тонн. При кожній нагоді кран використовує електроенергію накопичувачів; вінотримує енергію, вироблену під час гальмування, і використовує її для підзарядки накопичувача енергіїакумулятора. Поява цієї продукції на широкому ринку пов'язана з аналізом економічної ефективності виконаного і термінів окупності, адже вона забезпечує економічний режим роботи двигуна для кожної операції.

Необхідність зниження виробничих витрат обумовлює також автоматизацію роботи терміналів. Це знижує витрати на використання

людських ресурсів, підвищує узгодженість і якість операцій по перевантаженню. Крім того, перевагою повної автоматизації є: оптимальне використання складських майданчиків і одночасне скорочення витрат на переміщених вантажу.

В якості основних технологічних рішень тут можуть бути представлені наступні:

#### 1. Автоматизація роботи кранів.

Автоматичні функції значно підвищують ефективність і точність вантажних операцій, дозволяючи оператору приділяти більше уваги навколишньому середовищі. Це сприяє підвищенню безпеки. Автоматичне переміщення і штабелювання контейнерів наступний щабель еволюції технології створення контейнерних кранів. На ринку вже представлений ряд моделей і типів кранів, які можна або перевести на автоматику, або придати нові автоматичні крани для контейнерних терміналів.

#### 2. Системи управління контейнерним терміналами.

Для автоматизації роботи контейнерних терміналів розробляються системи управління контейнерними терміналами, наприклад СТМС (Container Terminal Management System). Це система, призначена для автоматизації управління контейнерним терміналом і всіма операціями з контейнерами і вантажами на території. Вона забезпечує управління роботою вантажної техніки, транспорту і персоналу, контроль за переміщенням контейнерів, оперативне планування завдань персоналу з урахуванням поточної обстановки; управління обробкою залізничного транспорту; організація обробки контейнерів на митному майданчику; оптимізація руху всієї техніки; обробка даних системи супутникового позиціонування (GPS) та фіксація всіх подій в реальному часі.

#### 3. Системи віддаленого моніторингу.

Промисловий інтернет має великий вплив на світову промисловість, пов'язуючи все більше розумних машин і зайнятих на виробництві людей. Зокрема, багато компанії застосовують промисловий інтернет в такій області, як сервіс, з пропозицією послуг віддаленого моніторингу, дистанційної

діагностики та обслуговування обладнання по його фактичному технічному стану.

Системи віддаленого моніторингу допомагають виявити можливі негативні чинники, пов'язані з виробництвом, обслуговуванням і експлуатацією вантажопідйомної техніки, до того тимчасово забезпечуючи видимість експлуатації крана і операційних даних.

Україна - країна, що має дуже великий аграрний потенціал. Вона експортує велику кількість металупрокату і сипучих копалин. А це означає, що перед контейнерними терміналами та вантажовласниками відкриваються перспективи використання контейнерів для відправки даних видів вантажів. Це забезпечує додаткове завантаження контейнерним терміналам і зменшення собівартості транс портування.

### **3.2. Удосконалення системи управління транзитним потенціалом України**

Відповідно до тенденцій світового економічного розвитку в найближчому майбутньому очікується суттєве збільшення товарообміну у напрямі Європа - країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону та за напрямком європейської осі «Північ-Південь». Морські порти України мають дуже важливу особливість – вигідне економіко-географічне становище щодо стратегічних напрямів вантажопотоків, близькість до європейських та близькосхідних ринків. У зв'язку з цим Україна має потенційні можливості для залучення додаткових транзитних потоків через всю територію цими напрямками.

Україна потребує нової стратегії управління транспортним комплексом як цілісної виробничо-економічної системи, яка може базуватися на комплексному підході. Пріоритетний напрямок – забезпечення статусу України як транзитної держави, інтеграції національної транспортної системи у міжнародну транспортну систему, реалізації національних стратегічних інтересів щодо

підвищення конкурентоспроможності портів, розширення їхньої спеціалізації та покращення якості обслуговування перевезень.

Пропозиції щодо вирішення проблеми розвитку портів охоплюють кілька напрямків діяльності, які у комплексі здатні вплинути на покращення ситуації.

1. Заходи, спрямовані на удосконалення тарифної та митної політики.

Найважливіші засоби – зміна співвідношення між портовими зборами та акордними ставками, вирішення питання фіксованості тарифів.

Тому або необхідно надати портам встановлювати знижки до 30% тарифних ставок залежно від важливості вантажопотоку, або запровадити фіксовані ставки тарифів, єдині для всіх портів та терміналів незалежно від відомчої належності та форми власності.

2. Зміна форми власності. Основні ризики щодо приватизації портів пов'язані зі втратою контролю держави над стратегічно важливими транспортно-розподільчими та транзитними функціями. Тому вона потребує економічно обґрунтованого рішення.

На користь приватизації можна навести 3 основних аргументи:

- розширення спектра надання послуг та збільшення вантажообігу;
- збільшення та спрощення процесу фінансування розвитку та утримання портових споруд та обладнання для вантажно-розвантажувальних робіт;
- підвищення ефективності управлінської діяльності.

3. Реорганізація структури управління портами, реформування галузі, розвиток відповідної нормативно-правової основи. Необхідно прийняти законодавчі акти, які б чітко розподіляли адміністративні та господарські функції портів.

4. Діяльність щодо залучення інвестицій. Модернізація портової інфраструктури, діяльність з нарощування пропускної спроможності портів. У цій сфері необхідні системні зміни на загальнодержавному рівні, надання більшої самостійності портам залучення інвестицій на умовах загальної господарської діяльності. На рівні окремих портів розробляються конкретні інвестиційні проекти.

Розвиток інфраструктури портів може враховувати тенденції міжнародної та національної кон'юнктури перевезень. Основні напрямки – нарощувати потужності в обслуговуванні контейнерних перевезень, будувати спеціалізовані високотехнологічні перевантажувальні термінали під нову номенклатуру вантажів, розвивати потужності зернових терміналів та перевантажувальних комплексів масових тарно-штучних вантажів. Державна політика у цій сфері має бути спрямована на підтримку стратегічно важливих інвестиційних проектів, інвесторів та вплив реалізації цільових проектів розвитку портів за рахунок їх власних коштів.

Відтак сьогодні в Україні необхідний державний підхід до морських портів як єдиної системи. Тільки за допомогою цілеспрямованої державної політики, у питанні залучення транзитних вантажопотоків до портів України та вжиття на регіональному та державному рівні довгострокових заходів для закріплення вантажопотоків за схемами доставки через порти країни, можна забезпечити подальший розвиток портового господарства, зростання обсягів вантажопереробки та входження до мережі міжнародних транспортних коридорів.

На сьогоднішній день ефективне використання транзитного потенціалу України є передумовою економічного зростання та підвищення конкурентоспроможності не тільки транспорту, але й усієї економіки країни в цілому та стає пріоритетним напрямком для формування стратегії розвитку держави [32]. Між країнами Євразійського континенту відбувається боротьба за залучення транзитних вантажопотоків. На це вплинуло зростання обсягів перевезень вантажів між Європою та Азією. Вигідне гео економічне положення нашої держави, територією якої з давніх-давен проходили торговельні шляхи із Заходу на Схід та з Півночі на Південь виступає базою вищезазначеного процесу.

Як свідчать історичні факти, саме в ті часи, коли на території сучасної України інтенсивно використовувалися міжнародні торговельні шляхи, державам вдавалося досягти високого рівня економічного та політичного розвитку. Розташування України перспективно с точки зору міжнародних

транспортно-економічних зв'язків, по-перше, завдяки вигідному географічному положенню, що характеризується високим значенням індексу розташування в системі топологічних відстаней між країнами Європи (він дорівнюється майже одиниці) та поступається значенням лише Німеччині та Росії [31].

Величезний вплив на розвиток інтеграційних процесів в міжнародній економіці та зміну геополітичного стану більшості країн має транспорт. Тож, однією з умов підвищення конкурентоспроможності України на світовому рівні є створення ефективної транспортної системи та забезпечення найповнішого використання транзитного потенціалу.

Така негативна ситуація на ринку міжнародних транзитних вантажних перевезень в першу чергу склалась за рахунок неефективного державного управління та регулювання в цій сфері. Слід зауважити, що роль держави у використанні транзитного потенціалу на сьогоднішній день є недооціненою. Використати транзитний потенціал країни повною мірою і отримати максимальні доходи (грошові кошти до державного бюджету) лише за рахунок реалізації геополітичних можливостей неможливо.

Основними факторами перенаправлення транзитних вантажопотоків з України на інші країни є неефективна державна політика у цій сфері та погіршення взаємовідносин з основними країнами-транзитерами. В основі ефективного використання транзитного потенціалу України на нашу думку має бути більш виваженою державна політика в цій сфері з дотриманням певних принципів. Використання певних принципів функціонування будь-якої системи чи явища дозволяє створювати логічно завершені системи, структурні елементи яких об'єднуються в єдине ціле та відображають їхні взаємини [35]. Принципи «повинні містити наукові передбачення про те, що їхнє дотримання пов'язано з певними позитивними, а ігнорування-визначеним негативними наслідками, в іншому випадку їх просто немає сенсу встановлювати і дотримуватися...[39]».

Тож система принципів державного управління в сфері використання транзитного потенціалу повинна враховувати особливості, відобразити закономірності на ринку міжнародних вантажних перевезень. Тоді система

наукових принципів державного управління в сфері використання транзитного потенціалу на ринку вантажних перевезень буде включати такі основні принципи: гнучкості, взаємоузгодженості, адаптивності, ефективності, цілісності (рис. 3.3.).

Принцип адаптивності. Адаптація державної політики у сфері використання транзитного потенціалу обов'язково повинна здійснюватися з урахуванням сьогоденних та прогнозованих тенденцій розвитку світової економіки, а також інтенсивності і напрямів транзитних вантажопотоків.

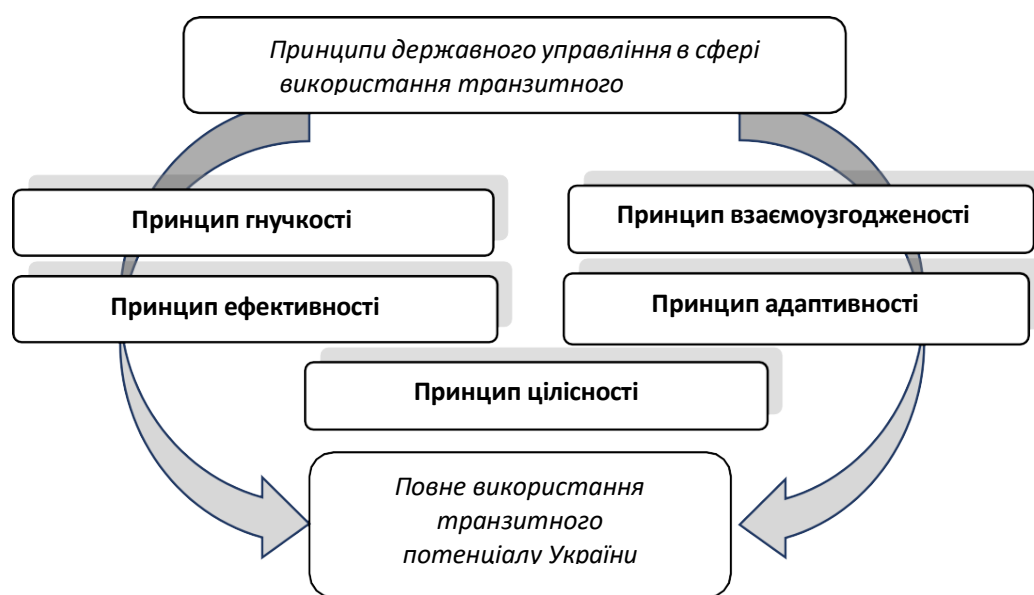


Рис. 3.3. Принципи державного управління в сфері використання транзитного потенціалу

*Джерело: [34]*

Принцип ефективності. Результатом розвитку будь якої системи та важливим стимулом подальшого розвитку є ефективність. Підвищення ефективності використання транзитного потенціалу не можливе без розробки та реалізації продуманих заходів, які будуть сприяти розвитку та стримувати погіршення ситуації в цій сфері.

Принципи взаємоузгодженості та гнучкості. Державна політика в сфері використання транзитного потенціалу буде ефективною лише за рахунок взаємоузгодженості між державою та національними представниками

міжнародного ринку транспортних послуг, при чому така взаємоузгодженість має бути гнучкою.

Принцип цілісності. Всі розроблені заходи в сфері підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України мають бути розроблені згідно вище перелічених принципів. Як видно з рис. 1 повного використання транзитного потенціалу України можливо досягти лише в разі цілісного дотримання вище перелічених принципів.

Дотримання цих принципів при державному управлінні в сфері транзитного потенціалу сприятиме більш ефективнішому використанню транзитного потенціалу України та дозволить досягти необхідного ступеню відповідності кількісних і якісних характеристик транспортної системи України, який буде відповідати вимогам зовнішнього.

### **3.3. Розрахунок параметрів ефективності доставки вантажів у системі інтермодальних перевезень**

Сучасні тенденції розвитку світової економіки визначаються постійним розширенням господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації. Для багатьох держав перевезення транзитних вантажів через свою територію стали важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць. Питання розвитку транзиту посідають вагомe місце у європейській транспортній політиці. Підтвердженням цього є створення міжнародних транспортних коридорів на основних напрямках транснаціональних перевезень.

Курс на інтеграцію транспорту України в європейську та світову транспортні системи, передбачають включенням вітчизняних комунікацій в міжнародні транспортні коридори, створенням мережі комбінованих перевезень, що стикуються з аналогічними зарубіжними мережами,

вдосконалення технологічних, технічних, організаційно-інформаційних і комерційно-правових аспектів перевізного процесу.

Розвиток транспорту є одним з чотирьох основних факторів глобалізації світової економіки разом з розвитком телекомунікацій, лібералізації торгівлі та міжнародної стандартизацією, що підвищує ефективність послуг портів і судноплавних компаній. Зниження транспортних витрат призводить до зростання обсягів торгівлі. Це пояснюється залежністю попиту на перевезення від ринкового рівня фрахтових ставок і зниженням собівартості перевезень за рахунок ефекту масштабу. Таким чином, зниження транспортних витрат і термінів доставки поступово призводить до розвитку зовнішньої торгівлі та інтернаціоналізації світової економіки, яка сьогодні стає все більш глобальною.

Але, як вже було зазначено раніше, українські порти не можуть похвалитися низькими портовими зборами, що робить кожний захід судна непосильно дорогим для судновласника, і дозволяє нашим країнам-конкурентам перенаправляти транзитні потоки через свою територію.

Таблиця 3.1

### Техніко-експлуатаційні характеристики контейнеровоза MSC

#### AYALA

№ п/п	Найменування показників	Умовні позначення/ Одиниці вимірювання	MSC AYALA
1.	Дедвейт	$D_w$ / тон	36133
2.	Кількість контейнерів	$K_m$ , TEU	3254
3.	Фрахтова ставка за 1шт вантажу	$f$ , \$/шт	300
4.	Норми навантаження вантажу: Одеса Стамбул	$M_{ван}$ , шт/ доб.	950 1100

5.	Норми вивантаження вантажу: Одеса Стамбул	$M_{вив}$ , шт/доб.	950 1100
6.	Експлуатаційна швидкість	$V_{екс.}$ , вузли	22
7.	Добова витрата палива на ходу	$q_x$ , тон/доб	25
8.	Добова витрата палива на стоянці	$q_{ст}$ , тон/доб	2
9.	Ціна 1 т палива: важке легке	$Ц$ , \$/т	650 750
10.	Балансова вартість судна	$C_{бал}$ , \$	9487500
11.	Річна норма амортизації	$На$ , %	15
12.	Позаексплуатаційний час	$T_{не}$ , діб	25
13.	Численність екіпажу	$Ч_{ек}$ , чол.	20
14.	Час затримання в дорозі	$t_{зат}$ , діб	0,25
15.	Додатковий час в портах стоянки	$t_{дод}$ , год	5
16.	Заробітна плата	$R_{зп}$ , \$/доб	3250
17.	Навігаційні витрати	$R_{нав}$ , \$/доб	300
18.	Агентування суден	$R_{аг}$ , \$/доб	250
19.	Витрати на страхування судна	$R_{стр}$ , \$/доб	320
20.	Витрати на технічне постачання	$R_{т.пос}$ , \$/доб	270

Джерело: розробка автора

Маршрут 1. Ріо-де-Жанейро– Одеса (7348,3 міл.)

Маршрут 2. Ріо-де-Жанейро– Стамбул (7702 міл.)

1. Розраховуємо експлуатаційний період роботи судна:

$$T_{\text{екс}} = T_k - T_{\text{не}}, \quad (3.1)$$

де  $T_k$  - календарний період, приймаємо 365 діб;

$$T_{\text{екс}} = 365 - 25 = 340 \text{ діб}$$

3. Розраховуємо час рейсу:

- ходовий час:

$$t_x = \frac{L}{V_{\text{екс}} \times 24} + \frac{L_{\text{вуз}}}{V_{\text{вуз}} \times 24} + t_{\text{зат}}, \quad (3.2)$$

$$t_{x1} = 7348,3 / (22 \times 24) + (95 / (10 \times 24)) + 0,25 = 14,2 \text{ діб}$$

$$t_{x2} = 7702 / (22 \times 24) + (95 / (10 \times 24)) + 0,25 = 15 \text{ діб}$$

- стоянковий час:

$$t_{\text{см}} = t_{\text{см}}^n + t_{\text{см}}^o = \left( \frac{Q_1}{M_{n1}} \right) + \left( \frac{Q_1}{M_{o1}} \right) + t_{\text{дон}} \quad (3.3)$$

$$t_{\text{см1}} = 3254 / 950 + 3250 / 950 + 5 / 24 = 7 \text{ діб.}$$

$$t_{\text{см2}} = 3254 / 1100 + 3254 / 1100 + 5 / 24 = 6 \text{ діб.}$$

- час рейсу складе:

$$t_p = t_x + t_{\text{см}}, \quad (3.4)$$

$$t_{p1} = 14,2 + 7 = 21,2 \text{ діб}$$

$$t_{p2} = 15 + 6 = 21 \text{ діб}$$

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

$$\Sigma F_{рейс} = \Sigma Qf, \quad (3.5)$$

$$\Sigma F_{рейс} = 3254 \times 300 = 976\,200 \text{ \$/рейс}$$

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

Постійні експлуатаційні витрати судна за добу розраховуємо за формулою:

$$R_{екс.} = R_{зн} + R_{хар} + R_{рем} + R_{ам} + R_{пост} + R_{м.нос} + R_{нав} + R_{норм}/t_p + R_{аз} + R_{стр}, \quad (3.6)$$

- витрати на заробітну плату ( $R_{зн}$ ) 3250 \\$/добу;

- витрати на харчування екіпажу ( $R_{хар}$ ) розраховуємо за формулою:

$$R_{хар} = Ч_{ек} \cdot n_{хар} \quad (3.7)$$

де  $n_{хар}$  – норма харчування на одного члена екіпажу (5 – 15 \\$/добу на 1 особу).

$$R_{хар} = 20 \times 9 = 180 \text{ \$/добу};$$

- витрати на ремонт ( $R_{рем}$ ) розраховуємо за формулою:

$$R_{рем}^{сут} = \frac{(n_{док} \times C_{док} + C_{рем}) / t_{мп}}{T_{экс}}, \quad (3.8)$$

де  $n_{док}$  – кількість докувань за міжремонтний період;

$t_{мп}$  – міжремонтний період 5 років.

$$R_{рем} = ((2 \times 8\,000 + 550\,000) / 5) / 340 = 332,9 \text{ \$/добу}$$

- витрати на амортизацію ( $R_{ам}$ ) розраховуємо за формулою:

$$R_{ам} = \frac{C_{бал} \times H_{ам}}{T_{эк} \times 100}, \quad (3.9)$$

$$R_{ам} = (9\,487\,500 \times 0,15) / 340 = 4185,6 \text{ \$/добу};$$

- витрати на загальносуднове постачання ( $R_{сн}$ ) розраховуємо за формулою:

$$R_{сн} = \frac{C_{бал} \times H_{сн}}{T_{эк} \times 100}, \quad (3.10)$$

де  $H_{сн}$  - норма постачання (приймаємо 0,02);

$$R_{пост} = (9\,487\,500 \times 0,02) / 340 = 558,1 \text{ \$/добу};$$

- витрати на технічне постачання ( $R_{т.пос.}$ ) 270\$/добу;
- навігаційні витрати, \$/добу ( $R_{нав}$ ) 300 \$/добу;
- портові збори ( $R_{порт}$ ) за рейс:

$$R_{портО} = R_{адмін} + R_{як} + R_{м} + R_{пр} + R_{кан} + R_{кор} + R_{сан}, \quad (3.11)$$

де  $R_{портО}$  – портові збори в порту Одеса;

де  $R_{адмін}$  – адміністративний збір (0,022 \$ за 1м<sup>3</sup>);

$R_{як}$  –якірний збір за час стоянки, що перевищує 12 годин (0,0043 \$ за 1м<sup>3</sup> за добу);

$R_{м}$  – маячний збір (0,045 \$ за 1м<sup>3</sup>);

$R_{пр}$ – причальний збір (0,035 \$ за 1м<sup>3</sup>);

$R_{кан}$ – канальний збір (0,017 \$ за 1м<sup>3</sup>);

$R_{кор}$  – корабельний збір (0,174 \$ за 1м<sup>3</sup>);

$R_{сан}$  – санітарний збір (0,022 \$ за 1м<sup>3</sup>);[30]

$$R_{портO} = ((0,022 + 0,045 + 0,035 + 0,017 + 0,174 + 0,022) + 0,0043 \times 7) \times \\ \times (215 \times 32 \times 13) = 57152,16 \$$$

В Стамбулі приймаємо 1,1\$ портових зборів за кожну тону дедвейту(за даними InternationalSeaborneMarket).

$$R_{портC} = 1,1 \times 36133 = 38920,2 \$$$

- витрати з агентування ( $R_{аг}$ ) 250 \$/добу;
- витрати на страхування ( $R_{стр}$ ) 320 \$/добу.

Підставляючи значення в формулу 3.6 розраховуємо постійні експлуатаційні витрати судна за добу:

$$R_{екс1} = 3250 + 180 + 332,9 + 4185,6 + 558,1 + 270 + 300 + 57152,16 / 21,2 + \\ 250 + 320 = 12342,4 \$/\text{добу}$$

$$R_{екс2} = 3250 + 180 + 332,9 + 4185,6 + 558,1 + 270 + 300 + 38920,2/21 + 250 + \\ 320 = 11500 \$/\text{добу}$$

7. Розрахуємо непрямі (адміністративно-управлінські) витрати

$$R_{кос.} = R_{екс} \cdot k_{ад}, \quad (3.12)$$

де  $k_{ад}$  - коефіцієнт на адміністративно-управлінський апарат (від суми постійних експлуатаційних витрат судна), приймаємо 2 %.

$$R_{кос1} = 12342,4 \times 0,02 = 245,8 \$/\text{добу}$$

$$R_{кос2} = 11500 \times 0,02 = 230 \$/\text{добу}$$

8. Знаходимо загальні постійні експлуатаційні витрати судна за добу:

$$R_{заг} = R_{екс} + R_{кос} \quad (3.13)$$

$$R_{заг1} = 12342,4 + 245,8 = 12588,2 \text{ \$/добу}$$

$$R_{заг2} = 11500 + 230 = 11730 \text{ \$/добу}$$

9. Знаходимо загальні постійні експлуатаційні витрати судна за рейс:

$$\Sigma R_{заг.екс} = R_{заг} \cdot t_p \quad (3.14)$$

$$\Sigma R_{заг.екс1} = 12588,2 \times 21,2 = 266869,8 \text{ \$/рейс}$$

$$\Sigma R_{заг.екс2} = 11730 \times 21 = 246330 \text{ \$/рейс}$$

10. Розраховуємо змінні витрати судна за добу і за рейс:

- витрати на паливо і мастильні матеріали на ходу за добу експлуатації:

$$R_x^n = k_{маст} \cdot q_x \cdot Ц_n \quad (3.15)$$

де  $k_{маст}$  – коефіцієнт, що враховує витрати на мастильні, обтиральні матеріали, в залежності від двигуна = 1,05 - 1,15.

$$R_x^n = 1,1 \times 25 \times 650 = 17875 \text{ \$/ добу}$$

- витрати на паливо і мастильні матеріали на стоянці за добу експлуатації:

$$R_{ст}^n = k_{маст} \cdot q_{ст} \cdot Ц_л \quad (3.16)$$

$$R_{ст}^n = 1,1 \times 2,0 \times 750 = 1650 \text{ \$/ добу}$$

- витрати на паливо і мастильні матеріали витрати за рейс:

$$\Sigma R_{3M} = (R_{x}^n \cdot t_x) + (R_{cm}^n \cdot t_{cm}) \quad (3.17)$$

$$\Sigma R_{3M1} = 17875 \times 14,2 + 1\,650 \times 7 = 265375 \text{ \$/рейс}$$

$$\Sigma R_{3M2} = 17875 \times 15 + 1650 \times 6 = 278025 \text{ \$/рейс}$$

11. Знаходимо загальні витрати судна за рейс:

$$\Sigma R_{рейс} = \Sigma R_{заг.екс} + \Sigma R_{3M} \quad (3.18)$$

$$\Sigma R_{рейс1} = 266869,8 + 265375 = 532244,8 \text{ \$/рейс}$$

$$\Sigma R_{рейс2} = 246330 + 278025 = 524355 \text{ \$/рейс}$$

12. Знаходимо прибуток судна за рейс:

$$\Sigma \Pi_{рейс} = \Sigma F_{рейс} - \Sigma R_{рейс}. \quad (3.19)$$

$$\Sigma \Pi_{рейс1} = 976200 - 532244,8 = 443955 \text{ \$/рейс}$$

$$\Sigma \Pi_{рейс2} = 976200 - 524355 = 451845 \text{ \$/рейс}$$

13. Знайдемо період окупності судна:

$$T_{окуп} = \frac{C_{судн}}{\Sigma \Pi_{рейс}} \quad (3.20)$$

$$T_{окуп1} = 9487500 / 443955,2 = 21 \text{ рейс}$$

$$T_{окуп2} = 9483500 / 451845 = 20 \text{ рейсів}$$

Таким чином, ми бачимо, що хоча рейс і є прибутковим, але різниця між двома судозаходами істотна. В порту Стамбул судовласник має заплатити 38920,2 \$/добу, а в українському порту Одеса цей же захід буде коштувати 57152,16 \$/добу, тобто на 46% більше.

Треба пам'ятати, що контейнерний бізнес - це демократія, яка пропонує максимальну гнучкість при виборі вантажовласником напрямки контейнерного потоку. Відповідно до законів ринкової економіки, вантажі завжди будуть вибирати найбільш зручний, найкоротший і найдешевший шлях. Наше завдання - створити в Україні цей самий короткий, зручний і дешевий шлях для власників контейнеризованих вантажів. Чому це треба робити: це зумовить грошові надходження в бюджет країни, створення і збереження робочих місць та дасть певну підтримку у відновленні економіки України.

Основним бар'єром, який зараз є на шляху розвитку торгівлі в цілому і контейнерного бізнесу зокрема, це загальноекономічна і політична ситуація в Україні. Але є і фактори, з якими ми в змозі боротися. На обсяги контейнерної переробки в портах України чинять негативний вплив високі збори, застарілі процеси, технології та законодавчі норми. Надмірна бюрократія, зайве адміністрування - це один з моментів, які заважають розвитку контейнерних, особливо, транзитних контейнерних перевезень, зокрема, в Білорусь, Росію, Молдову.

Той факт, що Україна за своїм транзитним потенціалом займає одне з перших місць в Європі, визначає особливу значимість розробки і проведення ефективної транспортної політики. Провідну роль в ній повинні грати прискорений розвиток транспортної інфраструктури, створення відповідних до міжнародних стандартів національної мережі міжнародних транспортних коридорів, її інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського і Чорноморського регіонів.

Стратегічною метою розвитку контейнеризації морських портів України є досягнення в найближчій перспективі такого рівня розвитку контейнерних перевезень, яке забезпечувало б їх гармонійне функціонування як елемента

міжнародної транспортної мережі, а також задовольняло потреби економіки України в транспортному сервісі.

## ВИСНОВКИ

Україна має вигідне географічне розташування для того, щоб нарощувати свій транзитний потенціал. Країна пов'язує між собою Європу і Азію, Північ та Південь, має спільні кордони з шістьма країнами Європи (Білоруссю, Молдовою, Польщею, Румунією, Словаччиною та Угорщиною) та Російською Федерацією. Україна є транстериторіальною країною і характеризується високим коефіцієнтом транзитності- вона посідає перше місце в Європі з коефіцієнтом 3,75.

Глобальна фінансова криза неминуче призводить до згорання світової торгівлі. Потрясіння не обійшли стороною і ринок контейнерних перевезень. Довгий час спостерігалася криза, адже попит був занадто меншим над занадто великою пропозицією на ринку морських транспортних перевезень. Головним позитивним і обнадійливим фактом є те, що світовий портфель замовлень на контейнеровози поповнюється. Більш того, темпи утилізації контейнеровозів ростуть.

Основу матеріально-технічної бази контейнерних терміналів становить перевантажувальна техніка. Тому важливу роль тут відіграють передові проектні рішення в її виробництві. На ринку представлені різноманітні пропозиції щодо модернізації парку такої техніки. Розробляються і впроваджуються різні варіанти енергозберігаючих технологій, в тому числі нововведення, що стосуються вантажопідйомної техніки та технологій. Саме це дозволяє портам зменшувати час обробки контейнерів та підвищувати свій рівень конкурентоспроможності.

Гнучкість загальної системи суднових портових зборів визначає привабливість портів для судновласників. Невдоволення у них викликає непродумана (економічно необгрунтована) тарифна політика України в області портового ціноутворення, що проводиться міністерством в останні роки. Але це не означає, що потрібно просто урізати ставки портових зборів. Правильний підхід - встановити економічно обгрунтований їх рівень. Важливість

встановлення обґрунтованого рівня ставок портових зборів пов'язана з тим, що в даний час доходи від портових зборів (за винятком адміністративного) є основним джерелом коштів ДП «Адміністрація морських портів України» на утримання і розвиток портової інфраструктури, що забезпечує безпеку судноплавства і перебування суден в морських портах і охорону навколишнього середовища в портових водах України.

Транзит є каталізатором розвитку широкого спектра супутніх послуг. Він стимулює розвиток власного транспортного машинобудування, сприяє ефективному використанню резервів перевізних можливостей національних транспортних систем, стимулює їхнє відтворення та вдосконалення. Тому транзит слід розглядати як частину бізнесу, який додає свій внесок у ВВП, а й як важливий елемент міжнародного позиціонування країни.

Розвиток транспортних коридорів в Україні дозволить ефективно використати вдале географічне розташування нашої країни на карті Європи, яка, у свою чергу, сприятиме створенню нових робочих місць; значно збільшиться кількість замовлень для українських підприємств.

Окрім великих портових зборів дуже гостро стоїть питання спрощення процедур митного контролю. Рациональне вирішення допоможе скоротити час обробки та перевірки контейнерів, зробивши наші порти більш привабливими для перевізників, адже контейнерний бізнес - це демократія, яка пропонує максимальну гнучкість при виборі вантажовласником напрямки контейнерного потоку. Відповідно до законів ринкової економіки, вантажі завжди будуть вибирати найбільш зручний, найкоротший і найдешевший шлях.

Таким чином, транзитне положення України - одна з багатьох рис привабливості національного ринку України для закордонних інвесторів і виробників.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Портер, М. Конкурентное преимущество: как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость / пер. с англ. М.: Альпина Бизнес Букс, 2008. 715 с.
2. Портер, М. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов / пер. с англ. М.: Альпина БизнесБукс, 2005. 454 с.
3. Управління конкурентоспроможністю підприємства: підручник / Ю. Б. Іванов та ін. Харків, 2010. 320 с.95
4. Faulkner D., Campbell A. Oxford Handbook of Strategy. A Strategy Overview and Competitive Strategy : Oxford University Press, 2006. 1031 p.
5. Шевченко Л. С. Стратегічний інноваційний менеджмент: навч. посіб. Харків: Нац. юрид. ун-т імені Ярослава Мудрого, 2019. 155 с.
6. Hesselbein F., Goldsmith M. .The Organization of the Future 2: Visions, Strategies, and Insights on Managing in a New Era. San Francisco: Jossey-Bass, 2009. 348 p.
7. Дойль П., Штерн Ф. Маркетинг, менеджмент и стратегии / пер. с англ. под ред. Т. Комиссарова. СПб.: Питер, 2007. 544 с.
8. Стратегічний менеджмент. навч. посіб. / За заг. ред. Бутка М. П. Київ : «Центр учбової літератури», 2016. 376 с.
9. Томпсон, А. А., Стрикленд А. Д. Стратегический менеджмент: концепции и ситуации для анализа / пер. с англ. А.Р. Ганиева, Э.В. Кондукова. М.: Вильямс, 2013. 928 с.
10. Папенко Л.М. Підходи до визначення поняття «клієнтоорієнтованість» у контексті управління сервісним підприємством. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія Економічні науки, вип. 15, ч. 3. 2015, С. 67-70.
11. Клиентоориентированность. URL: <http://www.mim.kiev.ua/ru/alumni/>
12. Борзенко В.І. Антикризове управління: навчальний посібник. Харків : Видавництво Іванченка.І С., 2016. 232 с.

13. Боярська М.О. Аналіз стратегії розвитку підприємства. Науковий вісник Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського, Глобальні та національні проблеми економіки, випуск 5, 2015, С.306-310.
14. Экономико-правовые аспекты эффективного функционирования морской транспортной индустрии : монография / под ред. Н.Т. Примачева. Одесса: НУ «ОМА», 2018. 316 с.
15. Zairi M. Effective management of benchmarking projects. Oxford: Elsevier limited , 2004. 352 с.
16. Jocko Willink. Leadership strategy and tactics. The New York Times: St. Martin's Press. 2020. URL: <https://hub.kyivstar.ua/ru/reviews/strategiya-i-taktika-liderstva/>
17. Гринів Н. Т., Подвальна Г. В. Транспортна послуга як об'єкт аналізу та управління. Вісник Національного університету "Львівська політехніка". Серія : Проблеми економіки та управління. 2015. № 815. С. 27-35. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPP\\_2015\\_815\\_7](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPP_2015_815_7).
18. Антикризисное управление на морском транспорте : учебное пособие / под ред. Н. Т. Примачева. Одесса: ОНМА, 2014. 240 с.
19. Прийняття управлінських рішень : навч. посіб./ за ред. Ю. Є. Петруні. 2-ге вид. Київ : Центр учбової літератури, 2017. 216 с.
20. Монастирський Г.Л. Теорія організації: підручник. 2-е видання, доповнене й перероблене. Тернопіль: "Крок", 2019. 368 с.
21. Палеха Ю., Мошек Г., Миколайчук И. Основи менеджменту. Теорія і практика : навчальний посібник. Київ : 2018. 528 с.
22. Примачев Н.Т. Предпринимательство в торговомсудоходстве. Одесса, 2008. 376 с.
23. Примачев Н.Т. Проблемыбалансированности мирового рынкаморскойторговли: Монография. Одесса: «ИздатИнформ», 2011.320 с.

24. Альошинський Є.С., Балака Є.І., Шульдінер Ю.В. Транспортний маркетинг та логістика. Ч. 1. Основи транспортного маркетингу та логістики: конспект лекцій. Харків: УкрДАЗТ, 2014. 68 с.
25. Брюйн Ханс де. Управление по результатам в государственном секторе. / пер. с англ. под ред. Т. Комиссарова. М: 2005. 192 с.
26. Ющенко Л.І. Застосування концепції «Управління за результатами» у діяльності органів публічної влади. Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління. 2018. Том 29 №1. С.171-176. URL: [http://www.pubadm.vernadskyjournals.in.ua/journals/2018/1\\_2018/33.pdf](http://www.pubadm.vernadskyjournals.in.ua/journals/2018/1_2018/33.pdf)
27. <https://www.seaintelligence-consulting.com/> - Sea-Intelligence - провідний постачальник інноваційних об'єктивних аналізів у галузі контейнерних перевезень.
28. <https://www.starkshipping.net/> Stark Research - сервіс аналітики індустрії морських і річкових перевезень
29. Оновлена Національна транспортна стратегія України до 2030. URL: [https://mtu.gov.ua/files/strategy\\_ukr.pdf](https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf)
30. Закон України Про морські порти України. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/85.htm>
31. Проект стратегії розвитку морських портів України до 2038 року, URL: <https://mtu.gov.ua/>
32. Проект наказу "Про внесення змін до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів" URL: <https://mtu.gov.ua/files.pdf>
33. Закон України Про внутрішній водний транспорт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
34. Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33077.html>
35. Концесійні проекти в морській галузі. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/koncesiyuni-proekti-v-morskiy-galuzi>

36. <http://uspa.gov.ua/> – офіційний сайт Адміністрації морських портів України
37. <https://ports.ua/> - офсайт журналу «Порти України»
38. <https://mtu.gov.ua/> - офіційний сайт Міністерства інфраструктури України
39. <https://sudohodstvo.org/> - офіційний сайт журналу «Судоходство»
40. <https://www.statista.com/statistics/1130550/global-container-trade-by-trade-lane/> - сервіс аналітики: Прогнози світової контейнерної торгівлі.
41. <https://unctad.org/en/pages/> - Review of Maritime Transport 2020 (Обзор морского транспорта)
42. <https://unctad.org/en/pages/> - Review of Maritime Transport 2019 (Обзор морского транспорта)
43. <https://www.drewry.co.uk/> - Drewry Container Shipping Report
44. <https://www.cma-cgm.com/> - Business Continuity Solutions
45. <https://www.searates.com/ru/sealine/maersk.htm> - довідковий матеріал для судноплавних ліній:: MAERSK
46. <https://public.alphaliner.com/> - сервіс аналітики: консалтингового агентства Alphaliner
47. <https://psm7.com/uk/news/eksperty-vto-rasskazali-o-prichinax-stagnacii-mirovoj-torgovli.html> - експерти Світової організації торгівлі (COT)
48. <https://fonda.pro/baltik-dray-indeks.html> - сервіс аналітики: Baltic Dry Index (BDI)

## АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота на тему «Напрямки оптимізації використання транзитного потенціалу України» на здобуття освітньо-кваліфікаційного рівня магістр.

В першому розділі розглянуто теоретичні засади формування та розвитку транзитного потенціалу України, розглянуто сутність, специфіка та складові транзитного потенціалу України, аргументовано ефективність використання транзитного потенціалу країни та особливості управління його розвитку, а також розглянуто участь України у функціонуванні міжнародних транспортних коридорів.

В другому розділі проаналізовано розвиток світових контейнерних перевезень, досліджено динаміку реалізації транзитного потенціалу України на сучасному етапі та транзитний потенціал Приморських регіонів України.

В третьому розділі визначені пріоритетні напрямки розвитку контейнерних перевезень для забезпечення використання транзитного потенціалу України.

Результати даної кваліфікаційної роботи полягають у тому, що висновки і пропозиції дозволяють підвищити показники транзитного вантажопотоку в сфері контейнерних перевезень та розвивати сучасні напрямки розвитку транзитного потенціалу України.

Ключові слова: міжнародні транспортні коридори, контейнерний сегмент, транзитний потенціал країни.

## ANOTATION

The quality of the robot on the topic "Directions for optimizing the registration of the transit potential of Ukraine" for the purpose of the educational and quality level of the master.

In the first distribution, the theoretical formulation and development of the transit potential of Ukraine was introduced, the day-to-day, the specifics of the warehouse of the transit potential of Ukraine, the efficiency of the transit potential of the country and the special management

In another section, the development of light container transport has been analyzed, and the dynamics of the implementation of the transit potential of Ukraine at the current stage and transit potential of the Primorsk regions of Ukraine has been analyzed.

In the third distribution, priority is given to the development of container shipments for securing the transit potential of Ukraine.

The results of this high-quality robots help to ensure that the changes and propositions allow for the development of indicators of transit traffic flow in the sphere of container transportation and development of the transit potential of Ukraine.

Key words: international transport corridors, container segment, transit potential of the country.