

УДК 334.72, 65.011.4

### **Іван КІЩАК**

*доктор економічних наук, професор, декан факультету економіки  
Миколаївського національного університету імені В. О. Сухомлинського,  
м. Миколаїв, Україна*

### **Тетяна ПОРУДЄЄВА**

*кандидат економічних наук, доцент кафедри  
менеджменту організацій та зовнішньоекономічної діяльності  
Миколаївського національного університету імені В. О. Сухомлинського,  
м. Миколаїв, Україна  
e-mail: tanyapor@ukr.net*

### **Катерина ГЛУБОЧЕНКО**

*кандидат наук з державного управління, старший викладач кафедри  
менеджменту організацій та зовнішньоекономічної діяльності  
Миколаївського національного університету імені В. О. Сухомлинського,  
м. Миколаїв, Україна  
e-mail: t\_ekaterina@ukr.net*

## **НАПРЯМИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

*У статті проаналізовано нинішній стан функціонування портового господарства України. Ви-  
світлено основні проблеми функціонування та розвитку портової галузі. Сформульовано рекомен-  
дації щодо розвитку морських портів країни.*

*Ключові слова: морський порт, розвиток, міжнародні перевезення вантажів, транспортна  
інфраструктура держави, інвестиції.*

Транспортний комплекс є важливою складовою в структурі економічної системи будь-якої морської держави, у тому числі і України, попри те, що в останні десятиліття країна значно втратила свої морські позиції. Істотне скорочення конкурентоздатного флоту і значні втрати в судноремонтній і суднобудівельній індустрії перемістили акцент в море господарському комплексі України на морські торгові порти.

Дослідженню діяльності підприємств морського транспорту присвячено праці О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, А. В. Шевченко, В. М. Русан, Є. В. Белашов та ін. [1]. Однак у вказаних роботах завдання порівняння ефективності роботи державних і приватних підприємств в морських портах майже відсутнє, що зумовлює необхідність проведення подібного дослідження, що підкреслює його актуальність.

Метою дослідження є обґрунтування напрямів розвитку морегосподарського комплексу України.

Законодавство про морські порти ґрунтується на Конституції України та складається з Кодексу торговельного мореплавства України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Бюджетного кодексу України, Податкового кодексу України, Земельного кодексу України, Водного кодексу України, законів України: “Про морські порти України”, “Про транспорт”, “Про природні монополії” та інших нормативно-правових актів. Закон України “Про морські порти України” регулює відносини у сфері портової діяльності, зокрема встановлює основи державного регулювання діяльності в морських портах, порядок будівництва, відкриття, розширення та закриття морських портів в Україні, порядок провадження на їх території

господарської діяльності, у тому числі надання послуг, визначає правовий режим об'єктів портової інфраструктури [2].

Важливим елементом розвитку морського транспорту в Україні стало схвалення «Транспортної стратегії України на період до 2020 року». У документі визначено, що метою Стратегії є визначення концептуальних засад формування та реалізації державної

політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування галузі транспорту, створення умов для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення [3].

Поряд із цим «Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року» розроблена відповідно до Закону України

Таблиця 1

**Переробка вантажів стивідорними компаніями в морських портах України  
(за січень – вересень 2016–2017 рр.), тис. тонн [4]**

Показник	2016 р.	2017 р.	2017 р. у % до 2016 р.
ВСЬОГО ВАНТАЖІВ	96 709,20	97 629,07	101,0
НАЛИВНІ	7 930,61	8 236,74	103,9
Нафта	339,85	754,05	221,9
Нафтопродукти	1 683,74	1 315,59	78,1
Олія	3 212,59	4 242,44	132,1
Хімічні	2 645,12	1 876,87	71,0
Інші наливні вантажі	49,31	47,79	96,9
СУХОВАНТАЖНІ СИПУЧІ	67 659,01	70 952,13	104,9
Вугілля	4 327,91	7 254,84	167,6
Кокс	278,73	289,77	104,0
Руда різна	26 046,47	21 188,69	81,4
Будівельні	2 934,00	4 173,85	142,3
Хімічні, мінеральні добрива	1 639,45	768,94	46,9
Цукор	25,00	16,23	64,9
Хлібні – всього	27 405,13	30 668,58	111,9
з них зерно	26 794,04	29 612,98	110,5
Інші сипучі вантажі	5 002,32	6 591,23	131,8
ТАРНО-ШТУЧНІ ВАНТАЖІ	21 119,58	18 440,20	87,3
Автотехніка й сільгосптехніка	25,85	40,55	156,9
Лісні вантажі	496,83	325,55	65,5
Чорні метали – всього	12 915,77	10 533,31	81,6
з них – чавун	2 029,93	1 580,18	77,8
- металопрокат	8 964,05	7 118,74	79,4
- брухт	167,47	68,83	41,1
- інші вантажі чорних металів	1 754,32	1 765,56	100,6
Хімічні та мінеральні добрива	30,32	104,93	346,1
Цемент в тарі	1,10	1,40	127,3
Пром.товари в ящиках і кіпах	2,80	4,34	155,0
Продовольчі вантажі – всього	79,63	197,40	247,9
з них – швидкопсовні вантажі	38,97	38,55	98,9
Контейнери, тонн	6 028,55	5 621,06	93,2
Контейнери, шт	297 406	279 979	94,1
Контейнери, теу	443 400,00	420 603,00	94,9
Автомобілі великовантажні, тонн	840,60	849,80	101,1
Автомобілі великовантажні, шт	24 562	25 903	105,5
Інші тарно-штучні вантажі	698,13	761,86	109,1

“Про морські порти України” з урахуванням основних засад реалізації державної політики у сфері транспорту [4].

Вона визначає прогнози щодо вантажопотоків, завдання, основні напрями та шляхи розвитку морських портів і портової галузі в цілому.

Стратегія розвитку портових потужностей України робить істотний вплив не лише на розвиток морського транспорту, але позначається і на завантаженні і часі доставки залізничного і автомобільного транспорту, тобто транспортній галузі в цілому, а також на обсязі ВВП країни, розвитку окремих галузей промисловості та сільського господарства.

Проблеми функціонування морських портів відносяться до багатофакторних, неоднозначних і вимагають особливого підходу, оскільки тут зачіпають як інтереси держави через державну власність морських портів і їх стратегічного положення, так і інтереси стратегічних інвесторів у портові потужності.

Україна володіє потужним портовим потенціалом серед усіх причорноморських країн. На узбережжі Чорного морів розташовані 13 континентальних морських торговельних портів (до анексії Криму – 18) і 12 портопунктів, пропускна спроможність яких становить 262 млн тонн вантажів на рік. Причальний фронт і територію портів обслуговують близько 600 порталних кранів, тисячі наванта-

жувачів різних типів та інших одиниць портової техніки, 25 тис. працівників. Порти мають понад 330 тис. м<sup>2</sup> критих складів і понад 2,5 млн м<sup>2</sup> відкритих складських площ.

Найбільш значними з морських торговельних портів України є розташовані неподалік один від одного Одеський, Іллічівський та Южний порти, на які припадає понад 60% усього вантажообігу українських морських торговельних портів. Ці порти мають найкращі морські підходи і можуть приймати судна з осадкою до 19 м.

Головним інтегральним показником роботи морських портів є вантажообіг, що включає перевантаження національних зовнішньоторгівельних і каботажних вантажів (табл. 1).

Показники динаміки в розрізі номенклатури вантажів свідчать, що серед ТОП-5 вантажів у 2017 р. а порівнянні з 2016 р. найбільше змінилися обсяги перевалки хімічних та мінеральних добрив – практично у 2,5 рази, продовольчих вантажів 147,9%, нафти +121,9%, вугілля +67,6% та автотехніка й сільськогосподарська техніка 56,9%. В структурі вантажообігу основна доля припадає на суховантажні вантажі 72,7% (рис. 1).

Переробка суховантажних та сипучих товарів зросла на 2,7% за останні 2 роки головним чином завдяки зростанню обсягів переробки вугілля (на 67,7%) та інших сипучих

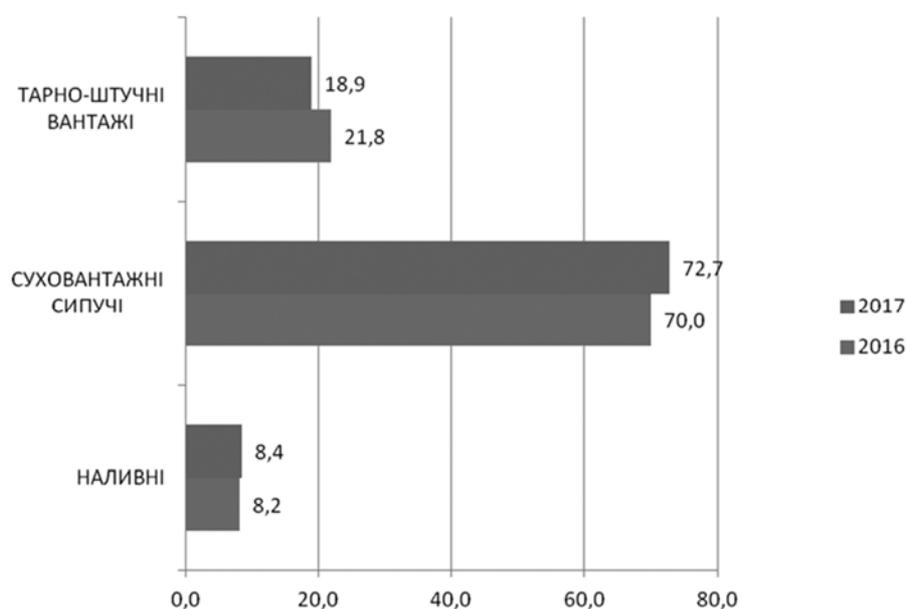


Рис. 1. Структура обсягів переробки вантажів стивідорними компаніями в морських портах України (січень – вересень 2016–2017 рр.),%

товарів. Переробка тарно-штучних товарів з 2016 по 2017 р. зменшилася на 2,9%,

За січень-квітень 2017 р. перевалка вантажів морськими портами України збільшилася на 1% порівняно з аналогічним періодом 2016 р., зокрема експортних вантажів – на 1,9%, імпортних – на 16,0%, транзитних – на 4,7%, у внутрішньому сполученні зменшилась на 69,4% (табл. 2).

Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного й технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку.

Таблиця 2  
**Обсяги експортно-імпортової переробки вантажів в морських портах України, тис. тонн [4]**

Показник	2016 р.	2017 р.	2017 р. у % до 2016 р.
Експорт	72 688,19	74 070,48	101,9
Імпорт	11 871,31	13 764,53	116,0
Транзит	8 198,52	8 586,65	104,7
Внутрішнє сполучення	3 951,18	1 207,41	30,6

Морегосподарський комплекс держави формують такі основні морські торговельні порти: Рені, Ізмаїл, Кілія, Вилкове, Усть-Дунайськ, Бугаз, Белгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Южний, Очаків, Миколаїв, Октябрськ, Дніпробузький, Херсон, Скадовськ, Чорноморськ, Донузлав, Євпаторія, Севастополь, Ялта, Массандра, Феодосія, Арминцево, Керч, Генічеськ, Бердянськ, Маріуполь, Азовсталь.

На окрему увагу заслуговують дослідження визначення економіко виробничого потенціалу найбільших з морських портів України:

Одеський морський порт. Заснований у 1791 році, має 37 вантажних причалів довжиною 6815 м. Площа критих складів 65000 м<sup>2</sup>, відкритих – 139,4 тис. м<sup>2</sup>. Приймає судна з осадкою 12,5 м, довжиною до 250 м. Може обробляти будь-які вантажі. Загальна пропускна здатність – 20 млн т на рік. Транзит складає 74% вантажообігу, експортно-імпортні вантажі – 26%. Вартість основних фондів – 5 млрд грн.

Чорноморський морський порт. Заснований у 1957 році. Довжина вантажних причалів – 5,2 км. Може приймати судна дедвейтом 80 тис. т при максимальній осадці 13,5 м. Площа критих складів – 70,6 тис. м<sup>2</sup>, відкритих – 752,3 тис. м<sup>2</sup>. Пропускна здатність – 11,3 млн т на рік. Частка експортно-імпортних вантажів – 97%. Вартість основних фондів – 5193,14 млн грн.

Морський порт "Южний". Заснований у 1978 році, має 8 причалів довжиною 2433 м. Площа критих складів – 13,9 тис. м<sup>2</sup>, відкритих – 94,7 м<sup>2</sup>. Глибина – 12–14 м. Може приймати судна дедвейтом 50 тис т. Пропускна здатність – 12 млн т на рік. У вантажообігу 77% складають експортні транзитні хімічні і мінеральні вантажі, 10% – експортні металовантажі, 3% – вугілля. Частка експорту – 67%, транзиту – 30%, каботажу – 3%. Вартість основних фондів – 5,916 млрд грн.

Ренійський морський порт. Має 29 причалів довжиною 3495 м. Може приймати судна дедвейтом до 10 тис. т. Площа критих складів – 25,2 тис. м<sup>2</sup>, відкритих – 190 тис. м<sup>2</sup>. Пропускна здатність – 10 млн т, транзит складає близько 80%. Вартість основних фондів – 4,5 млрд грн.

Ізмаїльський морський порт. Має 22 причали довжиною 2411 м. Площа критих складів – 22,6 тис. м<sup>2</sup>, відкритих – 154,1 тис. м<sup>2</sup>. Пропускна здатність 10 млн т. Експортно-імпортні вантажі складають 80%, транзитні – 16%, вартість основних фондів – 1,8 млрд грн.

Маріупольський морський порт. Має 16 причалів довжиною 3200 м. Площа критих складів – 11,5 тис. м<sup>2</sup>, відкритих – 196,7 тис. м<sup>2</sup>. В порту працюють 4 універсальні перевантажувальні комплекси і 1 спеціалізований з переробки вугільно-рудних вантажів. Пропускна здатність – 7,8 млн т на рік. Вартість основних фондів – 2922 млн грн.

Миколаївський морський порт. Заснований у 1798 році. Має 8 причалів. Площа критих складів – 22,9 тис. м<sup>2</sup>, відкритих – 197,3 тис. м<sup>2</sup>. Складається з 3 промислових перевантажних комплексів (2 в Миколаєві, 1 об'єднує портопункти Оржанськ і Очаків). Пропускна здатність – 9,7 млн т на рік. Експортно-імпортні вантажі складають 54%, транзитні – 29%. Вартість основних фондів – 1,7 млрд грн.

Херсонський морський порт. Має 9 причалів довжиною 1,5 км. Площа критих складів – 15 тис. м<sup>2</sup>, відкритих – 42 тис. м<sup>2</sup>. Пропускна здатність – 4,1 млн т на рік. Вартість основних фондів – 1,8 млрд грн.

Сьогодні портове господарство України перебуває у складному стані: активна частина основних фондів, насамперед кранове господарство відпрацювало можливі терміни, глибини і довжина причалів є недостатніми, 30% причалів підлягають капітальному або профілактичному ремонту, близько 5 км хвилеломів та огорожувальних молів перебувають в аварійному стані тощо. Загальний середній рівень фізичного зношення портової інфраструктури оцінюється у понад 90%. І хоча українські порти в цілому є прибутковими підприємствами, галузь потребує інвестицій на суму понад 3 млрд дол. США.

Проблема забезпечення функціональної та економічної стійкості морських торговельних портів України зумовлена складністю управління інвестиційними програмами, а також істотним відставанням технічного забезпечення портів від рівня розвитку торговельного флоту, що обслуговує національні та транзитні вантажопотоки.

Серед основних проблем функціонування та розвитку портової галузі визначаються такі:

- зниження рівня прибутковості морських портів;
- повільне оновлення основних фондів морських портів;
- зменшення обсягу транзитних вантажопотоків
- недостатньо розвинута інфраструктура морських портів;
- недосконалість законодавства з питань митного оформлення, перетинання державного кордону;
- зниження рівня завантаженості морських портів;
- зменшення обсягів експортних вантажопотоків через морські порти;
- нерозвинута транспортна інфраструктура.

Є певні успіхи у питаннях модернізації портового господарства, в тому числі і покращенні управлінських процедур, морської транспортної інфраструктури країни. За даними Міністерства інфраструктури України, з ме-

тою спрощення процедур торгівлі та відповідного поліпшення інформаційного забезпечення міжнародної торгівлі, на базі портів Одеського регіону реалізується проект «Єдине вікно», зокрема шляхом створення Інформаційної системи портового співтовариства (ІСПС).

Створення ІСПС дозволять всім суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності – учасникам транспортного процесу надавати інформацію одночасно, в єдине місце, в стандартній формі та одному агентству, установі, організації (незалежно від форми власності). З метою покращення логістики перевезень контейнерних вантажів через морські порти проводиться робота щодо запровадження в Одеському, Іллічівському морських торговельних портах та порту «Южний» митного огляду та інших видів контролю за принципом «єдиного вікна» [5].

Здійснення успішної інтеграції українських портів в глобальну світову транспортну мережу потребує приділення особливої уваги реконструкції і розвитку українських портів відповідно до потреб світового ринку. Це, в свою чергу передбачає створення сприятливих умов для реалізації інвестиційних проєктів, чітко опрацювати нормативну базу для успішного і взаємовигідного співробітництва з приватним капіталом, залучення якого в галузь є невід'ємною умовою її розвитку.

Спираючись на матеріали попередніх досліджень [6,7] наголошуємо на необхідності реалізації масштабних інфраструктурних проєктів через залучення державних та приватних інвестицій, в т.ч. іноземних, на основі державно-приватного партнерства. Найважливішим стратегічним об'єктом для інвестування у портовій галузі є як раз модернізація основних фондів.

У порту Миколаїв вже сьогодні працює ряд найбільших інвесторів зі світовим ім'ям – це Bunge (Сполучені Штати Америки), Cofco (Китай), Arcelor (ЄС). У 2016 році Bunge ввів в експлуатацію виробничо-перевантажувальний комплекс причалів № 13–14, інвестиції в який склали 4,96 млрд грн. Cofco запустив перевантажувальний комплекс зернових і олійних культур і продуктів їх переробки в тилу причалів № 1, 2, а обсяг інвестицій за

цим проектом склав 1,46 млрд грн. Позитивні відносини з інвесторами і сприятливий клімат дали можливість вже в цьому році домовитися про нові проекти розвитку з Bunge. Компанія планує продовжити раніше розпочаті проекти і збільшити потужності Миколаївського порту з перевалки олійних вантажів на експорт. Це закріплено Меморандумом, згідно з яким транснаціональна компанія Bunge до кінця 2018 р. інвестує \$30 млн у будівництво третьої черги виробничо-перевалочного комплексу в Миколаївському морському порту.

У 2017 році також проведено днопоглиблювальні роботи в порту Ольвія для підтримки заявлених глибин. Обсяг робіт склав 163 тис. м куб., операційна акваторія доведена до паспортних характеристик, забезпечуючи осадку 10,3 м. Особливо знаково, що днопоглиблення було виконано власним флотом АМПУ (філія «Дельта-лоцман»). Аналогічні роботи планується провести вже найближчим часом на підхідному каналі до порту Миколаїв (13-е коліно БДЛК), орієнтовний обсяг робіт складе 125 тис. м куб., (Вартість 29,7 млн грн). Крім того, попереду – наймасштабніший проект – реконструкція БДЛК для того, щоб поліпшити навігаційні умови з проведення суден в цілодобовому режимі. Розглядається кілька варіантів розвитку БДЛК: забезпечення цілодобового руху суден довжиною до 230 м в односторонньому режимі, забезпечення цілодобового руху суден довжиною до 230 м в односторонньому режимі зі створенням зон розбіжності, забезпечення цілодобового двостороннього руху суден з збільшення глибин для заходів суден типу Rapatax з осадкою до 70 тис. тонн. Виконання днопоглиблення на БДЛК, а також проведена в 2015–2017 роках робота по приведенню до нормативних характеристик всіх засобів навігаційного забезпечення на каналі (зокрема, їх підсвічування в темний час доби) дозволило істотно знизити ризики аварій при плаванні суден в темний час доби і приступити до підготовки змін до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 № 655 «Про затвердження Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровському лиманському і Херсонському

Орском каналах» з метою спрощення останніх. На поточний момент наказ про зміну Правил плавання вже підписаний міністром інфраструктури і знаходиться на узгодженні в інших міністерствах.

Круг інвесторів розширюється: ТОВ "Компанія" Евровнешторг» включена до складу Ради морського порту Ольвія, та внесені зміни в План розвитку порту з урахуванням плану розвитку морського терміналу ТОВ" Компанія "Евровнешторг». Інвестор уже в грудні поточного року планує ввести в експлуатацію першу чергу нового сучасного терміналу з перевалки сільгосппродукції (ГТС, побудовані виключно за рахунок інвестора, вже пред'явлені Регістру судноплавства України та мають класифікаційне свідоцтво) [4].

Отже, розвиток портової інфраструктури та інфраструктури обслуговування експорту дозволить підвищити конкурентоспроможність українських портів, збільшити пропускну здатність портів і наростити вантажопотоки. Зокрема, це включає будівництво нових причалів і терміналів з перевалки та переробки генеральних, навалювальних і наливних вантажів, а також розбудову мультимодальних терміналів; проведення днопоглиблювальних робіт на підхідному каналі та в акваторії портів; створення сучасних транспортно-логістичних центрів в основних морських транспортних вузлах.

Здійснення успішної інтеграції українських портів в глобальну світову транспортну мережу потребує приділення особливої уваги реконструкції і розвитку українських портів відповідно до потреб світового ринку. Реформування портової галузі сприятиме залученню приватних інвестицій у галузь, що дозволить відновити зношену інфраструктуру державних портів та збільшити їх потужності, залучити додаткові вантажопотоки у порти й посилити їх конкурентоспроможність на міжнародному транспортному ринку.

Особливо актуальним є вивчення питання підвищення конкурентної позиції портів через інвестиційні проекти. Саме цей напрямок дослідження є перспективним і потребує подальшої розробки вченими та спеціалістами, що приділяють увагу вирішенню проблем розвитку морських портів.

### Список використаних джерел

1. Аналітична доповідь Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/morska\\_politika-54a10.pdf](http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/morska_politika-54a10.pdf).
2. Закон України "Про морські порти України" від 17.05.2012 № 4709-VI. Редакція від 11.08.2013.
3. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
4. Адміністрації морських портів України. Офіційний сайт [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua>.
5. Розпорядження КМУ «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» (від 11.07.2013 № 548-р).
6. Інформація щодо реалізації протягом 2014 року Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/news/86.html>.
7. Порудєєва Т. В. Maritime economic complex of black sea region of Ukraine in conditions of transborder cooperation / Т. В. Порудєєва, І. Т. Кіщак, Е. О. Глубоченко / Науковий вісник МДУ імені В. О. Сухомлинського: збірник наукових праць. Серія «Економічні науки» — 2017. — Вип. 5.2(101). — С. 64—67.
8. Strategik estimations and vectors of ukraines social and economic development in the conditions of European integration and the world partnership/ [Кіщак І. Т., Порудєєва Т. В., Глубоченко О. В та ін ] monograph/ edited by V. Vatsenko — Agenda Publishing House, Coventry, Uninted Kingdom, 2017. — P. 357.

### References

1. Analytical Report Priorities of the State Maritime Policy in the Field of Operation and Development of the Maritime Economy Complex in Ukraine [Electronic resource]. — Access mode : [http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/morska\\_politika-54a10.pdf](http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/morska_politika-54a10.pdf).
2. Law of Ukraine "On Sea Ports of Ukraine" dated May 17, 2012 No. 4709-VI. Revision from 11.08.2013.
3. Approval of the Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2020 [Electronic resource]. — Access mode: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.
4. Administration of Sea Ports of Ukraine. Official site [Electronic resource]. — Access mode: <http://www.uspa.gov.ua>.
5. Resolution of the CMU "On Approval of the Strategy for the Development of Seaports of Ukraine for the Period until 2038" (from July 11, 2013, No. 548-p).
6. Information on the implementation during 2014 of the Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2020 [Electronic resource]. — Access mode: <http://mtu.gov.ua/news/86.html>.
7. Porudeyeva T. V. Maritime economic complex of the Black Sea region of Ukraine in the conditions of transborder cooperation / T. V. Porudeyeva, I. T. Kishchak, K. O. Glubochenko / Scientific Herald of the Moscow State University named after V. O. Sukhomlinsky: collection of scientific works. Series "Economic Sciences" — 2017. — Issue. 5.2 (101). — P. 64—67.
8. Strategik estimations and vectors of ukraines social and economic development in the conditions of European integration and the world partnership/ [Kishchak I. T., Porudeyeva T. V., Glubochenko K. O.] monograph/ edited by V. Vatsenko — Agenda Publishing House, Coventry, Uninted Kingdom, 2017. — P. 357.

#### **Кіщак І. Т., Порудєєва Т. В., Глубоченко Е. А. Направлення розвитку морехозійственого комплексу України**

*В статтє проаналізовані нинєшнєє состояннє функціонірованнє портів України. Освєщені основні проблемнє функціонірованнє і розвитку портів України. Сформульовані рекомендації по розвитку морських портів України.*

*Ключевые слова: морской порт, развитие, международные перевозки грузов, транспортная инфраструктура государства, инвестиции.*

#### **Kishchak I. T., Porudeyeva T. V., Glubochenko K. O. Directions for the development of the sea agricultural complex of Ukraine**

*Ukraine has a strong port potential among all the Black Sea countries. On the Black Sea coast there are 13 continental maritime trade ports (up to the annexation of the Crimea – 18) and 12 port ports, whose throughput is 262 million tons of cargo per year. The mooring front and port territory serve about 600 portal cranes, thousands of loaders of various types and other units of port equipment, 25 thousand workers. Ports have over 330,000 m<sup>2</sup> of covered warehouses and more than 2.5 million m<sup>2</sup> of open warehouse space. Today, the port economy of Ukraine is in a difficult situation: an active part of fixed assets, first of all, the crane economy worked out the possible terms, the depth and length of the berths are insufficient, 30% of the berths are subject to capital or preventive maintenance, about 5 km of waveguides and guarding malls are in emergency condition, etc. The overall average level of physical deprivation of the port infrastructure is estimated at over 90%. The main problems of the functioning of the port industry: reduction of profitability; slow updating of fixed assets; decrease in the volume of transit cargo flows; insufficiently developed infrastructure; imperfection of legislation on customs clearance, crossing of the state border; decrease in the level of congestion; reduction of export cargo flows through seaports; undeveloped transport infrastructure. The reform of the port industry will facilitate the attraction of private investment in the industry, which will restore the depreciated infrastructure of state ports and increase their capacities, attract additional traffic flows to ports and increase their competitiveness in the international transport market.*

*Key words: sea port, development, international cargo transportation, state transport infrastructure, investments.*

Стаття надійшла до редколегії 23.11.2017