

Ірина Пуля

**МОРСЬКЕ СУДНОПЛАВСТВО У ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ УКРАЇНИ
(ЗА МАТЕРІАЛАМИ ОДЕСЬКОГО, ІЛІЧІВСЬКОГО ТА МАРІУПОЛЬСЬКОГО
МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ У ЗІБРАННІ НМІУ)**

Швидкі темпи економічного розвитку країн в сукупності з інтеграційними процесами у Європі ведуть до інтенсифікації міжнародних зв'язків та зростання обсягу торгівлі і потужності вантажопотоків. Чільне місце у реалізації торгових угод відводиться транспортному забезпеченню, в якому важливе місце займають морські перевезення, які є не лише частиною світової транспортної системи, а й об'єктом конкурентної боротьби. Україна має сприятливі умови для розвитку морегосподарського комплексу, особливо у сегменті портового господарства. Для розвитку України, як транзитної держави, необхідне вдосконалення транспортної системи для забезпечення реалізації міжнародних транспортних коридорів, що проходять через її територію.

Основні аспекти функціонування і розвитку транспортних коридорів України розглядали Дикань В. [2], Процик О. [6], Силантьєва О. [6]. Однак питання удосконалення національної транспортної інфраструктури лишається актуальним, хоча розгляду питань розвитку морських перевезень присвячено досить багато наукових публікацій Примачова М. [5], Котлубая О. [4, 5], Липинської О. [5] та ін.

Одним із головних напрямків реалізації транспортної політики в світі є організація функціонування і розвитку міжнародних транспортних коридорів (МТК) та залучення їх до міжнародної транспортної мережі. Це обумовлено факторами глобалізації, нової науково-технічної революції, світовими інтеграційними процесами. Кожен з МТК забезпечує доступ на міжнародний ринок виробникам та споживачам товарів і сировини. Країни, територією яких вони проходять, зацікавлені в отриманні прибутку не тільки за рахунок доступу до товарів, а й шляхом надання транзитних послуг. Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи є пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу [7, 166]. Міжнародна мережа з 10-ти транспортних коридорів визначена Деклараціями 1-ї (31.10.1991 р., Прага), 2-ї (14–16.03.1994 р., Крит) та 3-ї (23–25.06.1997 р., Гельсінкі) транс'європейських конференцій з питань транспорту. Територією України проходять транспортні коридори № 3 (Німеччина, Польща, Україна: Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ); № 5 (Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна: Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород-Львів); № 7 водний Дунайський (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова та Україна – порти Ізмаїл та Рені¹); № 9 (Фінляндія, РФ, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест²; міжнародний транспортний коридор Балтійське – Чорне моря (Гданськ – Одеса) [8, 237].

Ці транспортні коридори в межах України створюють головні напрямки руху вантажопотоків. Вони перетинаються в найбільших транспортних вузлах. Через Львів проходить транспортний коридор № 3 і закінчується коридор № 5. Через Київ проходить коридор № 9 і закінчується коридор № 3. В Одесі коридор № 9 з'єднується з Євро-Азійським транспортним коридором.

Крім цих МТК, через Україну проходять два з п'яти євразійських транспортних коридорів – TRACECA (Чорне море – Кавказ – Каспійське море – Центральна Азія / Кавказ – Перська затока) [3, 2]. Програма TRACECA (TRANSPORT CORRIDOR EUROPEAN CAUCASUS ASIA – транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія) є компонентом міждержавної програми Tasis.

1 Українську ділянку Дунаю (як і Дніпра) віднесено до внутрішніх водних шляхів, важливих для міжнародних комбінованих перевезень, документом, у 1995 р. виданим Комітетом із внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії.

2 ЄС дало згоду на подовження цього коридору до Александруполіса (Греція).

Вказані держави вважають країнами-засновниками TRASECA. На конференції в Афінах в жовтні 1996 р. до програми TRASECA була залучена Україна. У фінансуванні TRASECA беруть участь 16 країн, а також ЄБРР та МБРР. TRASECA іноді називають «Великим Шовковим шляхом XXI сторіччя» [7, 166; 8, 239].

ЄС прагне перетворити МТК TRASECA в міжнародну організацію з власним фінансуванням. Реалізовані деякі інвестиційні проекти розвитку термінальних інфраструктур в порту Іллічівськ і надано обладнання для організації вантажно-розвантажувальних робіт, зокрема, обробки контейнерів. Відкрито залізнично-поромне сполучення Варна – Іллічівськ – Поті – Батумі [7, 165].

Враховуючи збільшення вантажопотоку між європейськими та азійськими країнами та зважаючи на зацікавленість Японії, Китаю, Кореї, США у розвитку цього транспортного коридору, необхідно використати цей фактор та докласти зусиль для розвитку власної транспортної системи з врахуванням збільшення обсягів перевезень, зокрема, транзитних.

За результатами досліджень англійського інституту «Рендел» за коефіцієнтом транзитності (здатності територіально-економічної системи задовольняти потреби інших територіально-економічних систем забезпечувати господарські зв'язки) Україна займає перше місце в Європі [4, 44]. Але використання транспортної інфраструктури України ще досить низьке. Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Україна має сприятливі умови для розвитку морського транспорту; на півдні її територію омивають води Чорного та Азовського морів, які не замерзають і з'єднуються з Середземним морем через протоку Босфор, Мармурове море і протоку Дарданелли. Загальна довжина морської берегової лінії України перевищує 2000 км. Система морських портів України є однією з ланок морського транспортного комплексу держави, оскільки забезпечує прийняття, перевантаження, зберігання і подальше транспортування вантажів зовнішньої торгівлі України, які надходять як імпорт та відправляють як експорт, транзитних вантажів країн СНД і каботажних вантажів.

Сучасний конкурентний статус вітчизняних морських портів не дає змогу розраховувати на значну частку ринку морських вантажних перевезень. Зберігається тенденція втрати Україною власних ринкових позицій на користь портів Румунії, РФ та Туреччини. Тому необхідний пошук нових механізмів реалізації конкурентних переваг морських портів. В Україні у басейнах Чорного, Азовського морів та у гирлах Дунаю і Дніпра функціонують 18 спеціалізованих морських торговельних портів, що є державними підприємствами, а їхній статус закріплений в Кодексі торговельного мореплавства України. Дунайські порти (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) обслуговують вантажопотоки 7-го (Критського) транспортного коридору та вантажопотоки з Донбасу та Поволжя у країни Придунав'я та Центральної Європи. Азовські порти (Керч, Бердянськ, Маріуполь) обслуговують промислові центри Донбасу та беруть участь у перевезеннях експортних вантажів у країни Середземномор'я, Придунав'я, Центральної Європи. Порти Північно-Західного Причорномор'я (Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Южний, Октябрськ, Миколаїв, Херсон, Скадовськ) забезпечують транспортування зовнішньоторговельних та транзитних потоків масових вантажів далеких напрямків, обслуговують вантажопотоки Євразійського транспортного коридору. Найбільш значними з них є Іллічівськ, Одеса та Южний, частка яких становить бл. 60% вантажообігу українських морських портів [1, 132].

Через морські порти на експорт надходить кам'яне (коксівне) вугілля, кокс, залізна і марганцева руди, чорні метали, хімічні продукти, зокрема аміак, цемент, цукор, деякі види машин, інші товари. Україна імпортує машини та обладнання, мінерально-сировинні ресурси, зокрема боксити, фосфорити, продукцію сільського господарства тощо. У перспективі важливе значення має нафта, нафтопродукти, зріджений газ. Їх імпорт можливий після завершення будівництва нафто- і газотерміналів.

Перехід до ринкових відносин підвищив динамічність процесів конкурентної боротьби на ринку портових послуг. Порти України конкурують з чорноморськими портами РФ, Болгарії, Грузії, Абхазії, Румунії, Туреччини. Проте, обслуговування в українських портах найдорожче на Чорноморському узбережжі, що пояснюється відсутністю реформ у портовій сфері. Розвиток зарубіжних портів та здешевлення їхніх послуг призводить до зниження конкурентноспроможності українських портів, що не дає можливості Україні зайняти відповідний її географічним можливостям сегмент на світовому ринку з переробки вантажів у морських торговельних портах. Відтак, портовій галузі необхідна державна допомога. Кабінет Міністрів має збалансувати тарифну політику, щоб повернути вітчизняним портам конкурентноспроможність, а Україні – втрачені вантажопотоки [1, 134–135].

У колекції НМІУ представлені матеріали трьох українських портів: Маріупольського, Одеського та Іллічівського. «Морські ворота «Донбасу» – ВАТ «Маріупольський морський державний торговельний порт» розташований на перетині морського, річкового, залізничного, автомобільного та повітряного транспортних шляхів. Він входить в четвірку найбільших портів України [9]. Створення Маріупольського порту було продовженням розвитку промисловості півдня Російської імперії. 2 вересня 1889 р. на територію порту було подано 18 вагонів, завантажених вугіллям. Цю дату вважають початком експлуатації порту. За обсягом асигнувань у 1867–1904 рр. Маріупольський порт займав третє місце в Російській імперії. Потужності порту дають змогу переробляти понад 17 млн т навалочних, насипних, генеральних, важковагових, негабаритних, наливних вантажів на рік. Порт цілий рік відкритий для заходу суден довжиною до 240 м і осадкою до 8 м. Територія порту становить 73,2 га, довжина причальної лінії 4,2 км. 16 причалів обладнані сучасним устаткуванням. Порт має полігон для прийому суден-ліхтеровозів, які завантажуються та розвантажуються на закритій акваторії. Зокрема, мазут перевалюється за варіантом «борт-борт», забезпечуючи екологічну безпеку робіт. Ефективність діяльності порту підтверджена сертифікатами ISO 22000, ISO 9001, ISO 14001 [10].

2001 р. Маріупольський морський торговельний порт у номінації «Найкраще підприємство Приазов'я» став призером Міжнародного академічного рейтингу «Золота Фортуна», що проводиться в Україні з 1993 р. Його засновниками та організаторами виступають Національна академія наук України та Кабінет Міністрів України. Метою рейтингу є пропаганда досягнень науково-технічного прогресу, державних діячів, політиків, учених, представників силових структур, духовництва, установ, організацій, промислових підприємств країн-учасниць. Нагородні документи номінантам підписують члени секретаріату Президії рейтингу (президенти національних і королівських академій наук 29 країн) на чолі з президентом НАНУ акад. Б. Патонем. У визначенні переможців беруть участь фахівці Інституту соціології НАН України, народні депутати України, керівники обласних та міських держадміністрацій, галузевих міністерств і відомств, ЗМІ [11].

У НМІУ зберігаються бронзова статуя «Богиня Фортуна зі срібним мечем» 2001 р. (Ск– 360: жінка, що стоїть на Землі, тримаючи у руках меч та Ріг достатку) та диплом лауреата конкурсу «За високий професіоналізм, плідну працю та вагомий внесок у розвиток транспортної галузі в Україні» 2007 р. (РД–12501).

Також представлена скульптурна композиція «100 кращих товарів України» (Ск–361), якою Маріупольський морський торговельний порт у 2007 р. нагородили за перемогу у Всеукраїнському конкурсі якості продукції (товарів, робіт, послуг), що щорічно проводиться під патронатом Президента України відповідно до Указу Президента України № 113 від 23.02.2001 р. «Про заходи щодо підвищення якості вітчизняної продукції», постанови Кабінету Міністрів України № 1502 від 16.11.2001 р. «Про щорічний Всеукраїнський конкурс якості» та Концепції державної політики у сфері управління якістю продукції (товарів, робіт, послуг), затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України № 447-р від 17.08.2002 р. Розпорядженням Кабінету Міністрів України №89-р від 11.02.2013 р. Конкурсу «100 кращих товарів України» надано статус «національного» [12].

Одеський морський порт розташований на узбережжі Чорного моря, в Одеській затоці. Він є великим торговим портом міжнародного значення, має один із найбільших пасажирських

терміналів у Європі і визнаний основним круїзним портом в Україні. Порт охоплює більше 6 гаваней [13], має причали довжиною 8 км, реконструйований морський вокзал, готель «Одеса», портові буксири, плавучі та порталні крани, великі судна. Компанія експортує товари в такі країни: Антігуа і Барбуда, Багамські острови, Беліз, Віргінські о-ви, Болгарію, Кіпр, Домініканська Республіка, Грузію, Німеччину, Грецію, Гонконг (Сянган), Іран, Італію, Ліван, Ліберію, Мальту, Маршалові о-ви, Панаму, Філіппіни, Португалію, РФ, Сент-Вінсент, Сирію, Туреччину, Велику Британію [14].

Іллічівський морський торговельний порт був споруджений у 1956–1958 рр. через неспроможність Одеського порту забезпечити зростаючі обсяги вантажопотоків. Наявність потужної виробничої бази в поєднанні з вигідним географічним розташуванням на перехресті торгових шляхів між Європою та Азією забезпечують умови для розвитку зовнішньоторговельних зв'язків Іллічівського порту із понад 100 країнами світу. Через порт проходять міжнародні транспортні коридори TRACECA: Євроазійський, № 9, кільцевий навколо Чорного моря, Балтика – Чорне море. Професіоналізм персоналу та розвинена інфраструктура дають змогу надавати послуги на сучасному рівні, що неодноразово було відзначено на українських і міжнародних виставках.

У 1967, 1975 та 2003 р. співробітники музею здійснили відрядження до Одеського та Іллічівського морських портів з метою комплектування матеріалів. Колекційні описи перших двох відряджень демонструють вплив комуністичної ідеології у підборі матеріалів: «Свідоцтва Одеського ордена Леніна морського порту про нагородження Перехідним Червоним Прапором Ради Міністрів СРСР і ВЦРПС: 1). «За високі показники у всесоюзному соцзмаганні в II кварталі 1971 р.»; 2). «За високі показники у всесоюзному соцзмаганні в I кварталі 1972 р.» (РД– 6252/1– 2); «Рапорт трудовий комсомольців і молоді Одеського Ордена Леніна морського порту парткому порту на честь 100-річчя з дня народження В.І. Леніна 1970 р.» (РД–6255). У колекції НМІУ представлені чорно-білі фотографії будівництва Іллічівського морського торговельного порту на Сухому лимані Одеської області 1957 р. (ФД–5778, 5779), фото 1960 р. першого терміналу (ФД–5777) та панорами переправи «Іллічівськ-Варна» 1978 р. (ФД–5776), шовкова стрічка блакитного кольору (ТД–190) та кольорова фотографія (Ф–22964, 22965) урочистого відкриття нового буксирувального комплексу в Іллічівську (серпень 2000 р.).

Музей має витяг з рішення Іллічівської міської ради №142 від 25.03.1998 р. «Про присвоєння звання Почесний громадянин м. Іллічівськ» та посвідчення № 12 Стребка Станіслава Кириловича, який у 1993–2002 рр. очолював порт. В 1999 р. Президентом України Кучмою Л. йому було присвоєно звання Героя України з врученням «Ордену Держави»; музейна збірка має кольорове фото цієї події (ФД–5764). У 2002 р. С. Стребко стає народним депутатом України по 139-му одномандатному виборчому округу (Одеська обл.); фондова колекція має його передвиборчу листівку (ЛД–7335).

В Україні всі морські торговельні порти є державними підприємствами, кожне з яких має відповідну спеціалізацію. Основна конкурентна боротьба точиться з портами РФ, Румунії, Туреччини. На жаль, в останні роки Україна втрачає свої конкурентні позиції у боротьбі за міжнародні вантажопотоки. Означену ситуацію обумовлює низка зовнішніх (політична нестабільність, загальні кон'юнктурні тенденції світового ринку вантажних перевезень) та внутрішніх (неефективна тарифна політика) чинників. Найбільш конкурентоспроможними з українських портів є Іллічівськ, Одеса, Южний, Маріупольський. Саме на їхній базі є можливість зміцнювати конкурентні переваги вітчизняного портового господарства.

Джерела та література

1. Горбаченко С. Методичні засади формування конкурентних переваг морських портів Одеського регіону // **Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право** / Український державний університет фінансів та міжнародної торгівлі. Київ, 2015, № 1.
2. Дикань В.Л. Экономическое развитие Украины в условиях формирования коммуникационного моста Европа-Азия // **Вісник економіки транспорту і промисловості**. Зб. наук. пр. Харків, 2013, № 42.
3. Колесник І. **Інтеграція України до світової економічної системи через діяльність морських портів**: Автореф. дис. ... канд. екон. наук. Донецьк, 2004.
4. Котлубай О. Розвиток магістральних напрямків транспортування вантажів як один із шляхів подальшого розвитку морських портів // **Проблеми і перспективи розвитку підприємства**. Зб. наук. пр. / Харк. нац. автомоб.-дор. ун-т. Харків, 2015, № 2.
5. Котлубай О., Липинська О. Формування нової транспортної політики // **Вісник НАН України**. 2010, № 3.
6. Примачев Н.Т., Печерская Н.В. **Проблемы и инструментарий формирования стратегии развития торгового флота**. Одесса, 2003.
7. Процик О., Сілантьєва О. Перспективи розвитку транспортної системи України при участі у розбудові МТК // **Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія**. Зб. наук. пр. / Нац. транспорт. ун-т. Київ, 2011. Вип. 8.
8. Чечет А. Проблеми та перспективи розвитку транспортних коридорів України // **Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія**. Зб. наук. пр. / Нац. транспорт. ун-т. Вип. 9. Київ, 2012.
9. Державне підприємство «Маріупольський морський торговельний порт» [Електронний ресурс]. **Україна сьогодні. Каталог ведучих підприємств України**. – Режим доступу: <http://www.rada.com.ua/ukr/catalog/16050/> – Назва з екрана
10. Маріупольський морський торговельний порт [Електронний ресурс]. **Маріупольський морской торговый порт**. – Режим доступу: http://www.marport.net/?q=ru_company_history – Назва з екрана
11. Золота Фортуна [Електронний ресурс]. **Журнал Верховної Ради України «Віче»**. 2009. №11. – Режим доступу: <http://www.viche.info/journal/1477/> – Назва з екрана
12. ДП «УкрНДНЦ» – 100 кращих товарів України. [Електронний ресурс]. **Журнал Верховної Ради України «Віче»**. – Режим доступу: <http://www.viche.info/journal/1477/> – Назва з екрана
13. Одеський порт. Порт в Одесі, історія, архітектура [Електронний ресурс]. **Ua-travelling. Відпочинок в Україні**. – Режим доступу: <http://ua-travelling.com/ua/article/odessa-port> – Назва з екрана
14. Одеський морський торговельний порт ДП. Товари /послуги [Електронний ресурс]. **Бізнес-Гід – Довідник компаній України / Одеський морський торговельний порт**. – Режим доступу: http://port-odessa.business-guide.com.ua/production_and_services. – Назва з екрана