

**Голинський Владислав Вячеславович,**  
аспірант кафедри публічного управління та регіоналістики,  
Одеський регіональний інститут державного управління  
Національної академії державного управління при Президентові України,  
м. Одеса  
ORCID 0000-0002-2818-1144

УДК 352 (477)

doi: 10.34213/tp.19.02.11

## ПРОБЛЕМАТИКА ФУНКЦІОНУВАННЯ СИСТЕМИ МОРЬСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ СВІТОВОГО МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

Крізь призму аналізу проблематики функціонування системи морського транспорту України обґрунтовано необхідність змін інституційних пріоритетів держави щодо присутності вітчизняного морського транспорту в глобальному світовому морегосподарському комплексі. Здійснено огляд показників функціонування морської транспортної інфраструктури України як основної системної ланки роботи галузі. Причинно-наслідкові зв'язки у відповідному полі розглянуто з позицій недосконалості публічно-управлінських процесів. З метою аналізу глобальних ніш особливої уваги приділено посиленій експансії Китаю щодо європейських ринків морських транспортних перевезень. Економічну проблематику, що здебільшого виявляється в короткостроковій перспективі, запропоновано розглядати в комплексі з проблематикою геополітичною, що виявляє свої негативні наслідки у вигляді “відкладених криз” в середньо- та довгостроковому періоді.

**Ключові слова:** публічне управління, державне регулювання, система, інституція, система морського транспорту, проблематика.

**Постановка проблеми.** Останніми роками основний вектор українських реформ спрямовано на зміцнення соціально-економічного потенціалу країни, що формується в річищі секторальних змін, зокрема в такій важливій сфері, як вітчизняна морська транспортна інфраструктура. Завдяки вигідному географічному положенню та багатовіковій морській історії, на тлі відсутності економічно ефективних дійових потужностей морського господарського комплексу, Україна володіє достатньо потужним портовим потенціалом порівняно з країнами басейну Чорного та Азовського морів. Отож, основну проблематику, яку порушено в цій статті, зосереджено навколо доведення, з одного боку, фактів недостатнього тренду інтенсифікації розвитку української системи морського транспорту, а з іншого – факту пришвидшення процесів перетворення світової системи господарювання в єдину глобальну логістично-координаційну систему експансивного типу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Що стосується теоретичних засад розвитку загальної транспортної системи, то вони знайшли відображення в наукових роботах таких відомих учених, як К. Андрющенко, В. Галабурда, Л. Дикань, Д. Дорошкевич, Н. Іксарова, О. Кравченко, В. Маліков, Ю. Макогон, В. Назаренко, А. Новікова, О. Пікулик, Ю. Рогозян, Є. Сафронов, О. Соколова, Л. Чернюк та багатьох інших вітчизняних вчених, зокрема і в системі НАДУ.

Вивчення теоретичних та емпіричних надбань цих авторів дає можливість стверджувати, що на сьогодні основним видом перевезень в Україні є автомобільний та залізничний транспорт, що зумовлює необхідність розширення підходів до розвитку вітчизняної транспортної системи в контексті

переваг акцентування логістичних ефектів, забезпечених морськими транспортними коридорами.

**Мета статті** полягає у з'ясуванні позицій та підходів до вирішення основної публічно-управлінської проблематики функціонування системи морського транспорту України в контексті загальносвітових змін систем управління транспортною інфраструктурою.

**Виклад основного матеріалу.** Нині на Чорноморському та Азовському узбережжі України діють 18 морських торговельних портів, з яких чотири, особливо великі, побудовано для обслуговування вантажопотоків колишнього СРСР в напрямку Середземного моря, Латинської Америки, Близького, Середнього і Далекого Сходу, Африки. Ці порти в цілому забезпечують перевалку близько 40 % вантажів Чорноморського регіону. Причальний фронт і територію портів обслуговують близько 600 порталних кранів, тисячі навантажувачів різних типів та інших одиниць портової техніки. Порти мають більше 330 тис. м<sup>2</sup> критих складів і більше 2,5 млн м<sup>2</sup> відкритих складських площ. На сьогодні їхня сумарна потужність дорівнює близько 180 млн тонн.

Але за такого, здавалося б, вигідного розміщення та розгалуженої системи комплексів морської транспортної інфраструктури Україна у світовому рейтингу якості портів World Economic Forum лише нещодавно перемістилася зі 107-го на 93-тє місце серед 137 країн світу. Цей показник є ще більш красномовним на тлі вітчизняного монопольного конкурента – “Укрзалізниця”, що посідає 37-ме місце в світовому рейтингу [1].

Усе це свідчить про існування широкого кола проблем управлінського змісту, які сьогодні не дозволяють відновити та забезпечити ефективне функціонування галузі.

Здавалося б, динаміка розвитку такої потужної системи багато в чому формує стан економіки, але при цьому з кожним роком їхні показники демонструють діаметральну протилежність. Наприклад, згідно з даними Міністерства економічного розвитку і торгівлі України, морським транспортом України за дев'ять місяців 2018 р. було перевезено майже 1,4 млн тонн вантажів, що на 18 % менше, ніж за аналогічний період 2017 р. Морські перевезення в закордонному сполученні скоротилися за цей період на 11,5 % (до 936,8 тис. тонн), у внутрішньому – на 28,6 % (до 461,9 тис. тонн); зокрема, за січень – вересень 2018 р. перевезення контейнерних вантажів морським транспортом України скоротилися в 13,5 разу (до 0,4 тис. тонн) порівняно з аналогічним періодом 2017 р., руди – в 11 разів (до 21,8 тис. тонн) [1].

Але при цьому в минулому році вантажообіг в морських портах зріс на 0,9 % – до 132,9 млн тонн. У чотирьох портів України (Одеса, Херсон, Маріуполь, Бердянськ) була негативна динаміка вантажообігу, у трьох – позитивна. Зростання здебільшого відбулося за рахунок великих портів – Чорноморськ, Південний, Миколаїв. У 2016 р. спостерігалася падіння на 8,9 % – до 132 млн тонн, тоді як у 2015 р. був приріст на 1,4 % – до 144,8 млн тонн. Цікаво, що вантажообіг морських портів за підсумками 2014 р., коли почалися військові дії на Донбасі, зріс на 4,2 % – до 142,9 млн тонн, і це на тлі падіння ВВП країни на 6,8 % [2, с. 57–58].

Для осмислення згубності такої негативної динаміки в умовах глобального світу наведемо як приклад показники морської торговельної експансії, що її здійснює Китай. Довгий час Європа для КНР залишилася виключно економічним партнером, останніми ж роками китайська експансія в Європу поширилася і в стратегічному напрямі.

Досить цікавий матеріал на цю тему опублікувало нещодавно видання “Дзеркало тижня”. Вважаємо за необхідне проаналізувати його більш детально. Видання пише, що ті ж європейські інвестиції допомогли розпочати глибоку модернізацію економіки Китаю, а в 1990-х і в 2000-х рр. ринок Європейського Союзу став другим за важливістю напрямом китайської зовнішньої торгівлі. В останнє десятиріччя ситуація почала різко змінюватися – в економічній сфері дедалі більший інтерес для китайського капіталу почали становити купівля європейських компаній та інвестиції у власні проєкти в Старому Світі [3].

Автор публікації В. Константинов (Інститут міжнародних відносин КНУ ім. Тараса Шевченка) зазначає, що в південно-європейському складнику китайської експансії є “...характерна риса: особливу увагу на півдні Європи китайці приділяють інвестиціям в інфраструктуру морських портів. Подібні інтереси є в них і в інших частинах континенту. Так, китайському капіталу належить 35 % частки порту Роттердама і п'ята частка в порту Антверпена. У Гамбурзі китайці будують новий термінал. Також у Німеччині було кілька спроб придбати компанії морського транспорту. Так само в Південній Європі китайські компанії супроводжував найбільший успіх у здобутті контролю над такими активами, навіть у тих випадках, коли об'єкти та структури визнавалися стратегічними, або ж були серйозні заперечення з боку профспілок чи громадянських організацій”. Автор робить висновок, що термінали в портах Валенсії та Більбао, численні активи на морському ринку Португалії та Греції, плани придбати контроль над низкою портів Греції та Іспанії – ось лише найбільш значущі кроки китайських інвесторів щодо морської системи Європи. Наводиться статистику, що з 2009 р. китайській компанії з океанських перевезень (COSCO group) в оренду було передано два з трьох терміналів порту (розмір щорічної оренди становить 1000 млн дол.). Крім того, китайська компанія придбала 51 % акцій оператора порту Пірей. За кілька років COSCO group була проведена модернізація порту і значно збільшена його пропускна здатність [3].

За практичними спостереженнями автора статті, порт Пірей для Китаю є винятково важливим, і експансія китайських інвестицій в інфраструктуру цього об'єкта в 2019 р. досягла небувалих розмірів. Адже він є “вхідною точкою” на європейський ринок у межах проєкту “Один пояс — один шлях”. Тим більше, що перед тим, як будувати проєктну стратегію, китайці ще з 2005 р. спостерігали ефективність цього об'єкта, маючи в запасі декілька альтернативних точок входження в ринок (зокрема, ними розглядався і порт Південний). Але можливості та оперативність перевалки вантажів у Піреї дозволяли скоротити нормативний термін потоку в межах проєкту аж на один тиждень. В економічному вимірі це величезна економія, адже здорожчання одиниці вантажообігу морем залежить перш за все від тривалості перевалки вантажів та від простоїв на вході до порту.

В. Константинов визнає, що здобуття контролю над кількома портами по всій Європі та плани будувати нові – це ґрунт для нових побоювань в Європі та за її межами. Політики й експерти переймаються запитанням: чи не створює Китай портову інфраструктуру подвійного призначення, яку зможуть використовувати не лише китайські контейнеровози, а й бойові кораблі Піднебесної? Запитання не нове, спекуляції на цю тему були популярні ще в 2000-х, коли КНР реалізувала перші проєкти морських портів в Азії та в

Африці. Але тепер ідеться не про задвірки світу, а про Євросоюз. Аргументи тих, хто побоюються, що китайські порти можуть перетворитися на військово-ві бази, часом здаються смішними. Але деякі експерти наводять приклад Джибуті, де Китай розпочав з будівництва залізниці до морського порту, а за кілька років створив першу закордонну військово-морську базу [3].

Є в цих побоюваннях їхня значно більш предметна, хоча й не зовсім економічна основа. Споруджуючи або реконструюючи порти і термінали, китайські компанії оснащують їх різним навігаційним устаткуванням, системами зв'язку і моніторингу морського та повітряного простору. Таке обладнання можна легко використати з розвідувальною метою, навіть якщо в номенклатурі встановлених систем будуть всуціль дозволені законом цивільні моделі. Про те, що такі проекти містять загрозу для військово-морських сил західних країн, інформацію про переміщення яких отримуватимуть китайські зацікавлені особи, американці заговорили ще кілька років тому, коли китайські компанії домагалися дозволу на будівництво терміналів у портах ізраїльських Ашдода і Хайфи. Розташовуючи свої порти і термінали по всьому периметру Європи (серед останніх планів – порт у Швеції), китайські військові справді можуть отримати безцінне джерело інформації про можливого противника. Особливе місце в європейській політиці Китаю посідають країни колишнього соціалістичного табору. Відносно бідні, з недосконалыми інститутами, ці держави зі значно більшою готовністю, ніж їхні західні сусіди, відкривають шлях китайським портовим інвестиціям [3].

Як бачимо, інвестиції в портову інфраструктуру в сучасному світі мають подвійне призначення. Інтерес провідних гравців у сьогоднішньому світі концентрується навкруги переваг системи морського транспорту. Україна, маючи великі площі для виходу в море, а також хоч застарілу, але дійову структуру морських портів, може стати об'єктом інвестиційної експансії. Китайський вплив (як і вплив будь-якої економічно розвиненої та зацікавленої в експансії країни в сучасному світі) поширюється не за рахунок військових агресивних дій, а завдяки торгівлі, інфраструктурним проектам і розвитковим програмам допомоги. Зокрема, Китай має чимдалі більше впливу в усіх світових регіонах та субрегіонах, він експансивно впливає на світову політику. Така експансія багато в чому реалізується і завдяки присутності на морі. Тому Україна в цьому плані є “ласим шматочком” для реалізації його геополітичних інтересів.

Сама ж ситуація, коли динаміка показників роботи морського транспорту не відповідає динаміці економічних індикаторів, на нашу думку, може свідчити про такі явища у сфері вітчизняного державного регулювання:

- низька роль морського господарського комплексу у формуванні ВВП України;

- відсутність єдиного державного підходу до планування індикаторів морських транспортних перевезень;

- низький рівень інституалізації морської транспортної інфраструктури.

Усі ці явища негативно впливають на стан системи публічного управління, до сфери відповідальності якої відноситься реалізація інтересів держави на міжнародній арені, вирішальними в яких є транспортна присутність в морських коридорах. Але транзитний потенціал країни, як і її морська транспортна інфраструктура в цілому, сьогодні переживає важкий період через збройний конфлікт на сході та анексію Криму.

Окрім цього, є низка системних проблем, що не можуть залишатися поза увагою і потребують вирішення в річці відновлення й реформування морської транспортної інфраструктури, та забезпечення її сталого розвитку. Однією з них є відставання технічної та логістичної бази морських портів України, що обмежує вантажообіг та зменшує привабливість таких портів для сучасних міжнародних перевізників. Порти здебільшого універсальні, у них працюють деякі спеціалізовані комплекси. Але загалом вони недостатньо забезпечені провізною здатністю залізниці, автотранспортних магістралей і здебільшого є морально та фізично застарілими: деякі об'єкти відповідають стандартам 60-х – 70-х рр. ХХ ст., спричиняючи серйозні труднощі з обробленням суден вантажопідйомністю понад 80 000 т. З точки зору їхніх розмірів – довжини, ширини, осадки – саме такі судна сьогодні є найбільш ефективними для перевезення масових вантажів. Також слід зазначити, що перевантажувальна техніка українських портів в основному має крайню ступінь зношеності (60–90 %) і не відповідає сучасним вимогам до розмірності, вантажопідйомності та продуктивності.

Водночас при значних обсягах коштів, що генеруються державними портами, реінвестується або лише їхня мала частина (12 %), або ж кошти направляються не на розвиток морської транспортної інфраструктури, а на реалізацію “потрібних” проєктів. Наприклад, нестача терміналів з перевалки зерна свого часу призвела до того, що тепер зернові термінали є майже в усіх портах, але з втратою Україною ролі провідного зернотрейдера, використовуються вони лише на третину своїх можливостей навіть в найбільш урожайні роки.

Як бачимо, на перший погляд правильне в короткостроковій перспективі та нагальне на той момент управлінське рішення про будівництво зернових терміналів призвело до витрачання величезного ресурсу на їхнє будівництво та утримання. У довгостроковій перспективі таке рішення не спричинило значного (адекватного витратам) соціально-економічного ефекту, що також свідчить про відсутність єдиних цільових засад у публічному управлінні сферою морського транспорту.

Більш того, в умовах прискорення технологій та поширення інновацій ми спостерігаємо повне зникнення одних типів вантажів і появу принципово нових вантажопотоків. З цієї точки зору очевидними є необхідність модернізації, реконструкції та розвитку українських портів та морської транспортної інфраструктури відповідно до швидко змінюваних потреб глобального світового ринку.

Одним із найбільш динамічних у своєму розвитку сегментів світового вантажообігу є контейнерні перевезення. Вивчення автором внутрішніх статистичних даних канадської судноплавної компанії V.Ships Crew показало, що частка загальносвітових контейнерних вантажоперевезень в останні 10 років складала 60 % від загального обсягу морських перевезень. І якщо зростання загальносвітових контейнерних перевезень складало 9–10 %, то переробка контейнерів у портах Чорномор'я в останні роки росла фантастичними темпами – 35–40 %. З 2002 р. темпи зростання контейнерних вантажопотоків через основні контейнерні порти України – Одесу та Чорноморськ почали збільшуватися на 35–60 % щорічно.

Потужності українських портів з оброблення контейнерів сьогодні перевантажені, і тому актуальність проблеми приведення їх у відповідність до

потреб майбутніх контейнерних перевезень не викликає сумніву. У 2019 р. ведуться передпроектні роботи зі збільшення контейнерних потужностей у портах Одеський та Південний. В Одеському порту планується до наявних потужностей з оброблення контейнерів (760 тис. TEU) ввести додаткові – до 1150 тис. TEU на рік.

Важливою обставиною стало те, що тепер не тільки в Констанці (як це було до 2018 р.) створено можливість приймати великотоннажні контейнеровози місткістю 5 тис. TEU і більше. Океанські судна з 4–5,5 тис. TEU на борту практично щодня знаходяться під обробленням у Чорноморську та Одесі. Але, як ми вже зазначали, світові темпи розвитку морського транспорту шалені – у Китаї, США, Південній Кореї та в Японії вже йде інтенсивне будівництво контейнеровозів місткістю від 10 до 12 тис. TEU і більше. І плани будівництва нових терміналів у портах Чорноморськ і Південний передбачають можливість прийому навіть таких суден.

Обсяги перероблення контейнерів найбільш динамічно зростають у Чорноморському порту. У 2013 р вантажообіг контейнерів там перевищив 530 тис. TEU, а в 2018 р. склав уже 670 тис. TEU. Сьогодні сумарна здатність порту в переробленні контейнерів знаходиться на рівні 1,1 млн TEU на рік. Чорноморський порт з низки об'єктивних обставин (велика протяжність акваторії) має великі перспективи для нарощування обсягів перероблення контейнерних вантажів. Глибина підхідного каналу в поєднанні з параметрами причалів дає можливість приймати одночасно три океанських контейнеровози місткістю понад 5 тис. TEU і довжиною до 300 м. У березні 2019 р. до Чорноморська уперше увійшов балкер Hong Jing. Дедвейт балкера – 82 354 тонни, довжина – 225 м. На борту судна прибуло 75 тис. тонн імпортного вугілля. Програма розвитку Чорноморського порту передбачає комплекс заходів щодо збільшення пропускної здатності наявних контейнерних потужностей, а також будівництво двох нових контейнерних терміналів [4].

В Одеському порту також проводяться роботи з втілення проєктів, спрямованих на збільшення вантажообігу. Одним із таких проєктів є спорудження терміналу “Карантинний мол”, що припускає збільшення річного обсягу перевалки контейнерів у порту на 602 тис. TEU і вважається одним із найбільших інфраструктурних проєктів у морській транспортній галузі України, що реалізуються на засадах державно-приватного партнерства. Загальний обсяг інвестицій перевищує 5 млрд грн. Менш ніж за чотири роки було здійснено будівництво першої черги комплексу, включаючи намів території площею 19 гектарів, облаштування берегоукріплень протяжністю 920 метрів, а також придбання та встановлення трьох сучасних причальних контейнерних перевантажувачів.

Відповідно до технічних даних, проєкт передбачає, серед іншого, днопоглиблення акваторії площею 65 гектарів, встановлення захисної споруди (хвилерізу) довжиною 900 м, глибину біля причалів на рівні 15 м. Підхідний канал, що існує, спроектовано для проходу суден довжиною до 300 м і шириною до 40 м. Проектований підхідний канал і операційна акваторія контейнерного терміналу матимуть проєктну глибину 15,0 м – для прийому суден довжиною 323 м, шириною до 42,8 м, з осадкою 14,0 м. У перспективі передбачається збільшення проєктної глибини контейнерного терміналу до 16 м – для прийому суден довжиною 363,8, шириною 47,2, з осадкою 15,4 м.

Але внаслідок руйнування захисного хвилерізу роботи з реалізації цього масштабного проекту в 2014 р. було призупинено через судову тяганину підрядників. За словами Андрія Попова, партнера аудиторсько-консалтингової компанії Kreston GCG, негативно впливає на діяльність морських портів і низька ефективність її головного куратора – Адміністрації морських портів України (АМПУ). Про це прямо говорив і її глава Райвис Вецкаганс, згадуючи як основні проблеми високу бюрократизацію узгодження проектів, корупцію і брак фінансування.

Як бачимо, саме відсутність чіткої публічно-управлінської позиції держави щодо завершення будівництва стратегічного об'єкта знову призвела до безповоротних втрат величезного обсягу ресурсу та до відсутності соціально-економічного результату. Наявність такої глибокої управлінської проблематики та інституційна невизначеність гальмують водночас розвиток ідеї державно-приватного партнерства. Адже причали для швартування належать АМПУ, а навантажувальні термінали частіш за все – приватним компаніям.

З огляду на необхідність інституційних змін з 1 серпня 2018 р. в Україні розпочав свою діяльність новий суб'єкт державного регулювання, аналог якого функціонує в абсолютній більшості морських держав світу – Державна служба морського та річкового транспорту (Морська адміністрація України). Її діяльність координує Міністр інфраструктури України, а сам підрозділ є центральним органом виконавчої влади. Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095 “Про утворення Державної служби морського транспорту України”, Морська адміністрація України займається питаннями портової та морської галузі країни. Зокрема, до сфери її компетенції входять такі завдання:

- здійснювати контроль забезпечення безпеки перевезення вантажів, пасажирів і багажу;
- стежити за станом морських шляхів;
- проводити аварійно-рятувальні роботи;
- контролювати діяльність капітанів морських портів;
- укладати договори обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів;
- стежити за виконанням міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

Крім того, Морська адміністрація України проводить розслідуваннями подій на морі, буде видавати ліцензії на перевезення пасажирів і вантажів. Чинovníки відомства також будуть реєструвати судна в Державному судновому реєстрі та Судновій книзі України [5].

Ще однією з ключових проблем, що гальмують розвиток української галузі морської торгівлі та роблять її непривабливою для міжнародних перевізників, є висока ставка портових зборів. Високі портові збори впливають на конкурентоспроможність товарів українського експорту, а також на перевалку транзитних вантажів. На даний момент українські порти вважаються чи не найдорожчими в Чорноморському басейні. Компанії воліють вести свої вантажі в більш дешеві порти Болгарії та Румунії. У результаті в 2016 р. вантажопотік істотно знизився порівняно з аналогічним показником не найбільш успішного 2015-го. І хоча з 2017 р. намітилося невелике зростання, проте глобально це ситуацію поки не рятує [6].

З січня 2018 р. збори в українських портах (крім дунайських) було знижено на 20 %, але кардинально це не змінило ситуацію з привабливістю вантажоперевалки, при тому що перевалка – один з основних пунктів, де замовник послуг втрачає гроші. Для прикладу, навіть після зниження, вартість перевалки зерна в українських портах знаходиться на рівні \$ 12–14/т. Прибалтика переважує зернові за 4,5–5,5 €/т. Відповідно, компанії будуть швидше користуватися послугами прибалтійських портів, ніж українських. Така ж тенденція простежується і в інших галузях, наприклад у провідній для України позиції – металопрокаті. За даними Укрпромзовнішекспертизи, вартість перевалки в українських портах – \$ 11–13/т, в Одесі – \$ 14–15/т, а в Туреччині перевалка металопрокату коштує \$ 6,5–7,5/т. Те саме можна сказати і про контейнери. Лише нещодавно вартість оброблення одного контейнера в Україні знизилася з більш ніж \$ 200 до \$ 125. А ось в європейських портах, наприклад в Іспанії, вартість становить близько \$ 65–75 за контейнер [6].

Для державних портів України значним гальмом розвитку є нестача інвестицій. З 1 січня 2018 р. з 75 до 50 % було знижено норму відрахування чистого прибутку портів до держбюджету, тобто вони зможуть більше коштів направляти на розвиток і оновлення інфраструктури. В АМПУ запланували на поточний рік виділити на капітальні інвестиції 4,3 млрд грн, що істотно більше, ніж раніше. У 2017 р. цей показник становив 1,8 млрд грн, а в 2016 р. – 650 млн грн, але з урахуванням реальних потреб галузі – це “крапля в морі”. У цілому ж українські порти розвиваються без різних форм преференцій – кредитів або гарантій, податкових пільг або дотацій, але в поточному році Україна вперше має намір залучити кредит від міжнародних фінансових організацій в розмірі 1,6 млрд грн [1].

Отже, при тому, що існує поступ уперед, у глобальному плані ситуація з показниками розвитку системи морського транспорту тяжіє до негативної тенденції. При тому, що бізнес (вітчизняний та зарубіжний) виявляє бажання та робить кроки до наповнення галузі інвестиціями, держава не висловлює зацікавленості в ефективному регулюванні та в нарощуванні своєї присутності в Чорноморсько-Азовському басейні. Причини таких явищ можна розглядати з двох позицій.

З позиції зовнішніх впливів та глобальних інтересів ключових учасників ринку – жоден з його гравців не зацікавлений у появі держави-конкурента в цьому сегменті. Тому розмови зарубіжних партнерів про необхідність розвитку морського транспорту України фактично означають бажання “відкладеної експансії”, і в цьому сенсі існування базової, нерозвинутої та немодернізованої інфраструктури України (нагадаємо – країни в центрі Європи) – вигідне в стратегічному плані як запасний геополітичний та економічний майданчик .

Що стосується внутрішньої проблематики, то вона не нова та має характер наслідків недосконалості та нерозвиненості вітчизняних інститутів. Дослідник фінансово-економічних аспектів функціонування системи публічного управління О. Голинська пише, що “...сьогодні, як і багато років та владних каденцій поспіль, у питаннях політичної волі, без якої не може бути успішно завершене жодне прогресивне починання, існує факт неспроможності з боку вітчизняного політикуму подолати лобі українського тіньового та напівтіньового бізнес-середовища” [7, с. 55].



Природно, що таке середовище найперше зацікавлене в подальшій тінізації такої рентабельної галузі, як система морських транспортних перевезень, не дозволяючи реалізувати вигідну державну політику та волюючи посісти ключове місце в регулюванні фінансових потоків, що формуються в цьому перспективному напрямі економіки.

Наостанок, задля всебічного опису чинників впливу, що ми їх навели в межах цього управлінського аналізу, візьмемо на себе сміливість та висловимо припущення, яке пов'язано не лише з економічними аспектами проблематики, а більшою частиною – з її політичними наслідками. Його пов'язано з фактом слабкої присутності українського морського транспорту на кримському узбережжі протягом останніх двох десятиріч – починаючи з перших років незалежності нашої держави і аж до анексії Криму в 2014 р., уже не говорячи про присутність на цих територіях увесь цей час військового флоту держави-агресора. Ми можемо скільки завгодно говорити про припинення в 90-х рр. ХХ ст. існування Чорноморського пароплавства як такого, про тодішню фінансово-економічну неспроможність держави відбудувати морегосподарський комплекс не лише в Криму, а й в Одесі, Миколаєві, Херсоні, Маріуполі та Бердянську... Але слід констатувати, що історичний факт, спричинений управлінською недалекоглядністю, призвів до катастрофічних політичних та геополітичних втрат, уже не кажучи про втрати економічні. На наш погляд, коріння цих наслідків сягає філософії визнання непершочерговості підтримки морської транспортної системи як стратегічного напрямку державної політики в сьогоднішньому глобальному світі.

**Висновки з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у цьому напрямі.** Причинами існування основної проблематики функціонування системи морського транспорту є втрата Україною значного періоду часу для розвитку цієї системи (як за цілком об'єктивних причин), так і, на жаль, через суб'єктивні процеси, що їх за умови існування державницької публічно-управлінської позиції можна було б уникнути.

Більш глибокі, базові причини існування проблематики лежать в існуванні факту інституційного невизнання стратегічної важливості морської присутності України не лише в глобальному світовому морегосподарському комплексі, а й на складній та надзвичайно напруженій сьогоднішній мапі геополітичних інтересів світу, який знову, як і в середині ХХ ст., тяжіє до біполярності. Ускладнювальним чинником є те, що негативні наслідки інституційного невизнання проявляються не відразу. Фактично вони мають характер відкладеної кризи. Тобто негативізм наслідків проявляється лише з часом та лінійно посилюється за трендом динаміки ВВП, погіршуючи його показники в довгостроковій перспективі. Своєю чергою, слабка увага до питань прямої присутності в морських транспортних коридорах негативно відбивається на системній ефективності публічного управління, аж до державної та міждержавної політичних криз, як це було за анексії Криму.

Вважаємо, що при цьому перспективним та необхідним напрямом розвідок за тематикою дослідження проблематики вітчизняної системи морського транспорту є статистично-модельне обґрунтування показників пригнічення тренду ВВП через від'ємні значення функціонування морського транспорту в середньо- та довгостроковій перспективах.

### Список використаних джерел

1. Сайт Міністерства економічного розвитку і торгівлі України. URL: <http://www.me.gov.ua/Tags/DocumentsByTag?lang=uk-UA&id=d61739b3-95d6-4570-8724-4ed1582d8460&tag=ReguliatornaPolitikaTaRozvitokPidpriemnistva> (дата звернення : 03.05.2019).
2. Попова Н. В., Шинкаренко В. Г. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичних систем. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016. № 53. С. 54–60.
3. Константинов В. Китайський гість. Пекін прийшов у Європу всерйоз і надовго. *Дзеркало тижня*. 2019. № 11 (407). С. 6.
4. Сайт порту Чорноморськ. URL: <https://seaport.com.ua/proekty.html> (дата звернення : 15.04.2019).
5. Про утворення Державної служби морського транспорту України : Постанова Кабінету Міністрів України від 6 верес. 2017 р. № 1095. Дата оновлення : 17 січ. 2019 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-p> (дата звернення : 16.04.2019).
6. Офіційний сайт Державного підприємства “Укрпромзовнішесекспертиза”. URL: [http://www.expert.kiev.ua/ua/?doing\\_wp\\_cron=1557493393.7491750717163085937500](http://www.expert.kiev.ua/ua/?doing_wp_cron=1557493393.7491750717163085937500) (дата звернення : 16.04.2019).
7. Голинська О. В. Біфуркаційний підхід в управлінні дуальністю стратегічного планування та бюджетного програмування. *Актуальні проблеми державного управління : зб. наук. пр. Харків : Вид-во ХарPI НАДУ “Марістр”*. 2017. Вип. 2 (70). С. 54–58.

### References

1. Official website of the Ministry of Economic Development and Trade of Ukraine. URL: <http://www.me.gov.ua/Tags/DocumentsByTag?lang=uk-UA&id=d61739b3-95d6-4570-8724-4ed1582d8460&tag=ReguliatornaPolitikaTaRozvitokPidpriemnistva>.
2. Popova, N.V., Shynkarenko, V.G. (2016). Suchasni tendenciyi rozvytku transportno-logistychnyx system. *Bulletin of the Economy of Transport and Industry*, 53, 54–60 [in Ukrainian].
3. Konstantinov, V. (2019). Kytajskiy gist. Pekin pryjshov u Yevropu vserjoz i nadovgo. *Mirror of the week*, 11 (407), 6. [in Ukrainian].
4. Official website of the port of Chornomorsk. URL: <https://seaport.com.ua/proekty.html>
5. Pro utvorennya Derzhavnoyi sluzhby morskogo transportu Ukrayiny: Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 06.09. 2017 r. No 1095 (2017) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-p>
6. Official website of the State Enterprise “Ukrpromzovneshekspertiza” URL: [http://www.expert.kiev.ua/ua/?doing\\_wp\\_cron=1557493393.7491750717163085937500](http://www.expert.kiev.ua/ua/?doing_wp_cron=1557493393.7491750717163085937500)
7. Golynska, O.V. (2017). Bifurkacijnyj pidxid v upravlinni dualnistyu strategichnogo planuvannya ta byudzhetnogo programuvannya. *Aktualni problemy derzhavnoho upravlinnia – Pressing problems of public administration*. Odesa: “ORIPA NAPA”, 2 (70), 54–58 [in Ukrainian].

**Golinskiy V. V.**, Postgraduate Student of Public Administration and Regional Studies Department,  
ORIPA NAPA, Odesa  
ORCID 0000-0002-2818-1144

## PROBLEMS OF THE ACTIVITY OF THE MARITIME TRANSPORT SYSTEM OF UKRAINE IN THE CONDITIONS OF GLOBALIZATION OF THE WORLD MARITIME COMPLEX

The main issue of the maritime transport system is discussed in the article. The problem is described by the facts of the low intensity of the processes of transformation of the maritime transport system of Ukraine into the global logistical-coordination system of the world.

The purpose of the paper is to elucidate the positions and approaches to solving public management issues of the functioning of the maritime transport system of Ukraine. Also, the purpose is connected with the study of changes in the management systems of transport infrastructure on a global scale.

Currently, 18 sea trading ports operate on the Black Sea and Azov coast of Ukraine. 4 seaports are the largest - Odesa, Chornomorsk, Southern and Mykolaiv. Their total capacity is about 180 million tons. But in the world ranking of port quality, calculated by the World Economic Forum, Ukraine has moved from 107 to 93 in 137 countries.

The dynamics of the development of marine infrastructure shapes the state of the economy. But in Ukraine, the indicators of the economy and the development of the maritime transport system are the opposite.

In 4 ports of Ukraine (Odesa, Kherson, Mariupol, Berdyansk) there was a negative dynamics of cargo turnover, in 3 – positive. Growth occurred at the expense of major ports – Chornomorsk, Pivdennyi, Mykolaiv.

Investments in the port infrastructure in the modern world have a geopolitical purpose. The interest of leading actors is concentrated around the geopolitical advantages of the maritime transport system. This is clearly demonstrated by China, which carries out maritime expansion to Europe and builds overseas naval bases.

In Ukraine, the dynamics of indicators of marine transport does not correspond to the dynamics of economic indicators. This may indicate the following: the low role of the marine economic complex in shaping the GDP of Ukraine; lack of a unified state approach to the planning of indicators for maritime transport; low level of institutionalization of maritime transport infrastructure.

This negatively affects the state of the system of public administration of Ukraine. The processes of realization of the interests of the state in the international arena suffering, the decisive ones being the transport presence on the sea routes. Transit potential of the country is experiencing a difficult period due to armed conflict in the east and the annexation of the Crimea.

Existence of problems is expressed in the institutional failure to recognize the strategic importance of the marine presence of Ukraine in the global maritime economic complex. On a complex and extremely tense map of today's geopolitical interests of the world, which tends to bipolarity, Ukraine is practically not represented. The factors of institutional non-recognition are the nature of the "postponed crisis". Weak attention to the issues of direct presence in sea transport corridors negatively affects the systemic efficiency of public administration. This leads to state and interstate geopolitical crises.

**Key words:** public administration, state regulation, system, institutions, maritime transport infrastructure, problems.

*Надійшла до редколегії 15.05.2019 р.*