УДК 656.073.28

Юлія Коскіна, к.т.н.

(доцент, кафедра «Експлуатація флоту і технологія морських перевезень», Одеський національний морський університет)

СУЧАСНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОГО ЕКСПОРТУ УКРАЇНИ

Серед елементів морської галузі України морські порти та торговельний флот є складовими, робота яких спрямована на безпосереднє транспортне обслуговування перевезень вантажів. У статті подано аналітичний огляд вантажної бази морських портів та стану торговельного флоту, їх участь у забезпеченні вітчизняного експорту товарів.

Ключові слова: морські порти, торговельний флот, перевезення експортних вантажів морем.

Вступ. Географічне розташування України, яка має вихід до Чорного та Азовського морів, надає широкі можливості використання морських шляхів для забезпечення транспортного обслуговування експортних вантажопотоків. Серед елементів систем доставки вантажів за участі морського транспорту головними слід визнати порти та флот – адже виробничі процеси саме цих елементів транспортних систем власне і забезпечують процес доставки вантажів морем.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значна кількість публікацій вітчизняних вчених та фахівців присвячена аналітичним оглядам та оцінкам динаміки, розробці прогнозів розвитку зовнішньоторговельних зв'язків [1-6]. Окрему увагу фахівців привертають як сучасний стан транспортного комплексу та перспективи його розвитку [7-11], так і окремо порти і флот [12-17] як елементи інфраструктури морського транспорту – дослідження присвячені поточному стану та перспективам розвитку цих елементів. Наразі актуальним є дослідження питання участі елементів транспортних систем (зокрема – морської складової) у забезпеченні поставок товарів вітчизняної зовнішньої торгівлі. У основу цього дослідження, виконаного методами порівняння, аналізу та синтезу, статистичної обробки даних, покладено статистичні матеріали Державного комітету статистики України та Адміністрації морських портів України, які оприлюднено на офіційних інформаційних ресурсах відповідних установ.

Враховуючи, що основне призначення транспорту полягає у обслуговуванні торгівлі, за **мету цього дослідження** поставлено аналітичний огляд участі елементів транспортних систем (морських портів і флоту) країни у забезпеченні поставок морем товарів українського експорту.

DOI: 10.32703/2617-9040-2019-33-2-14

Результати дослідження. Зручне розташування вітчизняних портів, а також географія експортних поставок українських товарів [1,2] свідчить про вагому роль українських портів у забезпеченні поставок товарів зовнішньої торгівлі до країн збуту. Деякі товари українського експорту майже повністю відвантажуються саме через морські порти, адже доставка до споживачів є не лише дешевим, але і єдиною можливим варіантом перевезення.

Наразі останніми роками обсяги перевалки вантажів вітчизняними портами характеризуються незначним, але, нажаль, стабільним падінням (табл. 1).

Таблиця 1. Динаміка вантажообігу портів України

Показник	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Вантажообіг, млн. т	148,18	144,87	144,65	131,75	132,58	135,17
Динаміка, %	100,0	97,8	97,6	88,9	89,5	91,2

Рік від року наші порти втрачають по декілька відсотків своєї вантажної бази, що й забезпечило загальне зменшення обсягів перевалки на 10% протягом п'яти років. Тому є багато причин – і складна економічна ситуація в країні, і втрата транзитних вантажопотоків (які формувалися здебільшого російськими товарами) із-за загострення політичної ситуації, і конкуренція між портами регіону, внаслідок якої багато які вантажопотоки, що традиційно відвантажувались через причали вітчизняних портів, було переорієнтовано на інші порти регіону (зокрема – на порти Румунії) [18].

Аналізуючи вантажообіг українських портів (за даними Асоціації морських портів України [19]) останніми п'ятьма роками та поклавши за базу 2013 р., нескладно помітити, що річні обсяги у 150 млн. т та більше, які до цього періоду були звичайними для нашої портової галузі, впали майже на 20 млн. т – саме таку кількість вантажів порти втратили протягом періоду, що розглядається. Тим не менш, вони зараз перевищують позначку у 130 млн. т, що дає нашим портам певні стійкі позиції на регіональному Чорноморському ринку транспортного обслуговування товарів.

Основні напрямки відвантажень у вітчизняних портах – це експорт і транзит, на сумарну частку яких перепадає до 85% загального вантажообігу (табл. 2).

Таблиця 2. Напрямки вантажопотоків в українських портах

Показник	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Експорт, млн. т	100,1	104,7	104,0	100,2	98,52	99,03
%	67,6	72,3	72,0	76,0	74,3	73,3
Транзит, млн. т	27,2	20,72	15,9	10,33	11,8	10,22
%	18,4	14,3	11,0	7,84	8,9	7,56

Очевидними є зменшення обсягів і відповідно – частки транзитних вантажів: якщо на початку періоду, який аналізується, у фізичному вимірюванні вони сягали 25-35 млн. т щороку, то поступово зменшились майже удвічі. Це пояснюється як

політичними, так і економічними причинами, наразі слід визнати, що на сьогодні наші порти обслуговують відвантаження саме української продукції. Тому й недивним виглядає той факт, що за своєю структурою вантажообіг портів України дублює й основні тенденції зовнішньої торгівлі. Тут найбільш значною проблемою є сировинний характер поставок – найбільшу частку мають саме сировинні, а не промислові товари. У цьому нескладно переконатися з даних рис. 1, де показано частки основних товарних груп вантажів, що оброблюються в українських портах, прямуючи на експорт.

Рис. 1. Структура експортних вантажопотоків в портах України, %

Більше 80% вантажів, які надходять на ринки збуту через українські порти – це сировинна продукція. Якщо ж аналізувати по окремих групах, то, виходячи з динаміки їх перевалки у портах протягом п'ятирічного періоду (рис. 2), можна зазначити таке. Втратили свої порівняно вагомі (у 6-7%) частки такі вантажі, як вугілля та добрива. Підприємства хімічної та вугільнодобувної галузей здебільшого знаходяться на сході України та зосереджені на територіях, які знаходяться поза контролем української влади. Якщо вони й працюють, то їх продукція навряд чи проходить через українські порти та навіть навряд чи фігурує у офіційній статистиці як експортні поставки. Згідно до офіційних даних обсяги відвантажень вугільних вантажів (включаючи кокс) на експорт впали з 8,25 млн. т у 2013 р. до трохи більше 60 тис. т у 2018 р. Не таким різким, але все ж таки значним падінням характеризуються і обсяги відвантажень експортних добрив через морські порти: з 3,8 млн. т (2013 р.) до 420 тис. т (2018 р.). Наразі постійно рік від року зростають обсяги відвантажень будівельних матеріалів, яких зокрема минулого року було відправлено на експорт морськими суднами більше 4,7 млн. т. Це здебільшого пісок, щебінь, глина. Обсяги переробки зернових, як відомо, значною мірою залежать від врожаїв, у зв'язку із чим величина зернового вантажопотоку може значно коливатись по роках, наразі останніми двома роками сягнула майже 40 млн. т, порівняно із попереднім періодом, коли експортні відвантаження зернових через

українські порти утримувались на рівні 30 млн. т. Металургійні підприємства також частково знаходяться на східних теренах країни, наразі багато які з них опинились на контрольованих частинах Донбасу, а отже працюють у більш-менш звичайному режимі, у певному розумінні забезпечуючи роботою і підприємства вітчизняної портової сфери. Обсяги перевалки експортного металу у портах України, незважаючи на падіння у 2 млн. т за результатами минулого року, можна все ж таки характеризувати як найстабільніші. Протягом періоду який аналізується, показники експортної металоперевалки утримуються стабільно на рівні біля 16-17 млн. т на рік.

Рис. 2. Перевалка основних вантажів українськими портами, млн. т

Структура перевалки вантажів у портах очевидно та логічно дублює тенденції зовнішньоторгівельної діяльності: товарна структура експорту України має значний зсув у бік так званих «чуттєвих» товарів. Це метали, хімікати, зерно, які є предметом особливого протекціонізму на світових ринках. Такі товари конкурують переважно за ціною, у результаті чого вони надзвичайно чуттєві до найменших коливань ринкової ситуації. Ринки названих товарів зазнають значних коливань, що робить завантаження портів залежним від кон'юнктурних факторів: зміни кон'юнктури ринків у бік зниження активності купівлі-продажу можуть призвести до втрати портами значної частини вантажної бази.

Найбільш вагомими з вітчизняних морських портів слід визнати розташовані неподалік один від одного (у північно-західній частині Чорного моря) Одеський порт, порт Чорноморськ та Южний – так звані порти «Великої Одеси». Саме на

частку цих трьох портів перепадає майже $\frac{2}{3}$ загального обсягу вантажів, що прямують на експорт морським шляхом (табл. 3).

Таблиця 3. Частка основних портів у загальному вантажообігу, %

Порт	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Одеса	13,6	16,1	19,02	19,0	17,5	16,0
Чорноморськ	8,3	10,9	10,92	13,0	14,05	16,6
Южний	32,16	36,9	38,25	29,7	30,63	30,0
Миколаїв	13,7	14,09	15,0	16,63	16,12	22,25
Маріуполь	14,06	10,86	5,18	5,51	5,46	5,0
Ольвія	5,07	6,09	5,87	5,84	6,25	2,78

Основна перевага цих портів полягає у можливості приймати під обробку судна із осадкою до 17 м. Фактично великотоннажні судна можуть оброблюватися лише у цих портах, а для більшості сировинних товарів характерною практикою є здійснення перевезень саме великими судновими партіями. До значних «гравців» на вітчизняному ринку портових послуг можна також віднести Миколаїв, фізичні обсяги перевалки вантажів у якому перевищують 20 млн. т на рік. За зрозумілих причин значно впали обсяги перевалки вантажів у Маріупольському морському торговельному порту – майже утричі за останні п'ять років. Динаміку перевалки вантажів основними морськими портами України проілюстровано рис. 3 – при цьому, обсяги відвантаження експортних вантажів є стабільними протягом останніх років або ж незначно коливаються по роках (окрім вже згаданого Маріуполя).

Рис. 3. Обсяги перевалки вантажів основними портами, млн. т

Слід зазначити, що підприємства портової галузі, як свідчить поданий вище огляд, незважаючи на загальне важке становище в економіці та торгівлі України, опинились у більш-менш добросприятливій ситуації, оскільки втримують обсяги

перевантажень на доволі високому рівні та намагаються розвивати свою інфраструктуру та технологічні потужності.

Щодо участі морського флоту у перевезеннях експортних вантажів, то власне торговельного флоту, по сутності, в Україні немає. Успадкувавши свого часу велику частину торговельного флоту СРСР, нашій державі не вдалося його зберегти. Автор у своєму дослідженні не аналізує причини, за яких склалася така ситуація, акцентуючи увагу лише на тому, що морське перевезення у системі доставки експортних вантажів з України забезпечується суднами під іноземними прапорами.

Згідно з [16], частка участі вітчизняного флоту у морських перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів (зокрема – експортних) є мізерною. За інформацією згаданого джерела складено рис. 4, який ілюструє обсяги перевезень вантажів морськими суднами України за період 2013-2018 рр. Насправді, дані, наведені на рис. 4, характеризують обсяги перевезень вантажів українським флотом як стабільні, що, зрозуміло, не може не радувати. Але ж якщо порівняти ці обсяги із обсягами українських вантажів, які перевантажуються на експорт через українські порти (табл. 4), очевидно стає уся гіркість ситуації – українські судна майже не приймають участі у перевезеннях українських вантажів (табл. 5).

Рис. 4. Обсяги перевезень вантажів українськими морськими суднами, млн. т

Нескладно помітити, що протягом останніх років не більше 3% українських товарів, які надійшли на експорт морським шляхом, було перевезено вітчизняними суднами. Причина є вкрай проста та неодноразово обговорювалась фахівцями морської галузі [12-15].

Таблиця 4. Участь суден у перевезеннях експортних вантажів

Показник	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Перевантажено на експорт у портах, млн. т	100,1	104,7	104,0	100,2	98,52	99,03
Перевезено українськими суднами, млн. т	3,43	2,8	3,3	3,03	2,25	1,9
Частка українського флоту у забезпеченні експорту товарів, %	3,42	2,67	3,17	3,02	2,28	1,92

Щодо кількісного складу, то за результатами двох останніх років можна стверджувати навіть про збільшення кількості суден під прапором України (табл. 5).

Таблиця 5. Кількість морських суден України

Кількість українських морських суден, од.	2013	2014	2015	2016	2017
	910	2414	2485	2491	3334

Інформацію про склад флоту за кількістю подано на підставі даних Державної служби України на транспорті та Державного агентства рибного господарства України. Відповідно, до наведеної статистики включено не лише торговельні судна, а й такі, які апріорі не використовуються на обслуговуванні зовнішньої торгівлі – риболовні, службово-допоміжні, буксири, криголами тощо (структуру українського флоту проілюстровано рис. 5).

Рис. 5. Структура українського флоту, %

Враховуючи відсутність у Кодексі торговельного мореплавства України обмежень щодо розмірів суден, до «торговельного» флоту можуть відноситися не лише судна, які використовуються для перевезень вантажів і пасажирів з метою отримання прибутку, зокрема – плавзасоби, які використовуються для наукових досліджень, спорту, рятування людей тощо. До офіційних статистичних даних України включаються судна місткістю більше 80 р.т, а подану вище (табл. 5) кількість суден набрано здебільшого за рахунок суден, які жодного відношення не мають до торговельних перевезень.

Наведений структурі торговельного флоту України відповідає і структура вантажів, які ним перевозяться (табл. 6). Частки вантажів у контейнерах та тих, що перевозяться наливом, є незначні – звісно, наявний флот, який загалом складається з суховантажних суден універсального призначення та балкерів, залучається до перевезень навалочних та генеральних вантажів.

Таблиця 6. Структура перевезень вантажів українськими суднами, %

Вантаж	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Металопродукція	24,2	41,5	35,5	38,5	46,2	53,2
Зерно та хлібні вантажі	5,0	4,7	3,3	3,3	9,0	24,8
Руди	1,9	4,0	27,1	23,9	12,1	2
Будівельні вантажі	12,5	4,2	3,3	2,3	4,2	3,76

Висновки. Незначна участь українського флоту у перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів, на тлі наявності вантажної бази, про що свідчать доволі вагомі обсяги їх відвантажень через вітчизняні порти, окрім втрати прибутків, призводить до посилення залежності України від стану світового фрахтового ринка та збільшення імпорту транспортних послуг.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Задоя А.О.* Зовнішня торгівля України: сучасні масштаби, структура і тенденції. Академічний огляд. Дніпро., 2016. № 2 (45). С. 110-117.
2. *П'янова О.В., Ралко О.С.* Зовнішня торгівля України: проблематика структурних змін та пріоритетів. Економіка і суспільство. Мукачеве., 2016. № 5. С. 65-71.
3. *Коляда О.В., Омельченко М.М.* Зовнішня торгівля товарами України: сучасний стан та перспективи розвитку. Економіка і суспільство. Мукачеве., 2017. № 9. С. 66-70.
4. *Далик В.П., Дуляба Н.І.* Зовнішня торгівля України: реалії та перспективи розвитку. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Сер. Міжнародні економічні відносини та світове господарство. Ужгород., 2017. № 7. С. 110-113.
5. *Балежентіс А., Яценко О.Н.* Асиметрії торговельної інтеграції України та ЄС. Міжнародна економічна політика. Київ., 2018. № 1. С. 32-62.
6. *Черномаз П.О., Чавалах О.І.* Трансформація структури зовнішньої торгівлі України у зв'язку з підписанням угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. Харків., 2017. № 6. С. 82-88.
7. *Стрембіцька Л. Л.* Сучасні тенденції та перспективи розвитку торгівлі України товарами. Економічні горизонти. Умань., 2018. № 1(4). С. 19-27.
8. *Шибя О.А.* Стратегія розвитку транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції. Причорноморські економічні студії. Одеса., 2016. № 8. С. 35-40.
9. *Жмеренецький О.* Транспортна інфраструктура: світло у кінці тунелю. URL: <http://forumkyiv.org/uk/analytics/transportna-infrastruktura:-svitlo-u-kinci-tunelyu>. (дата звернення 12.04.2019).

10. *Транспорт України*. URL: https://businessviews.com.ua/ru/get_file/id/transportua.pdf. (дата звернення 12.04.2019).
11. *Дорофеева Х.М.* Конкурентоспроможність транспортної інфраструктури України в умовах інтеграції до ЄС. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Сер. Міжнародні економічні відносини та світове господарство. Ужгород, 2016. № 7. С. 30-35.
12. *Попель С.А., Неліпович О.В., Мотюк К.Д.* Міжнародні морські вантажні перевезення: сучасний стан та перспективи участі в них України. Науковий вісник Ужгородського університету. Сер. Економіка. Ужгород., 2013. № 4 (41). С. 200-204.
13. *Михайлова Ю.В., Карева А.А.* Выявление проблем и обоснование стратегических приоритетов развития морской отрасли Украины на современном этапе. Сборник научных трудов SWorld. Вып. 1. Том 1. – Иваново : МАРКОВА АД, 2013. С. 48-55.
14. *Бездольный В.* Морская и речная отрасли Украины: реформы или регресс. URL: http://tbu.com.ua/articles/morskaia_i_rechnaia_otrasli_ukrainy_reformy_ili_regress.html. (дата звернення 12.04.2019).
15. *Демьянченко А.Г.* Роль и структура морских портов Украины. Проблемы экономики. Харків., 2013. № 2. С. 53-59.
16. *Макогон Ю.В.* Состояние и возможности развития торгового флота Украины в зоне Черноморского экономического сотрудничества. URL: <http://jbsec.donnu.edu.ua/article/view/4579/4612>. (дата звернення 12.04.2019).
17. *Ильницкий К.* Международный реестр судов Украины: новая попытка. URL: <https://ports.com.ua/articles/mezhdunarodnyy-reestr-sudov-ukrainy-novaya-popytka>. (дата звернення 12.04.2019).
18. *Гребенник К.* Стійте, ви куди: які вантажі йдуть в обхід України. URL: <https://mind.ua/publications/20176104-stijte-vi-kudi-yaki-vantazhi-jdut-v-obhid-ukrayini>. (дата звернення 12.04.2019).
19. *Офіційний сайт Адміністрації морських портів України.* Показники роботи. URL: <http://www.uspra.gov.ua/pokazniki-roboti>. (дата звернення 12.04.2019).
20. *Офіційний сайт Державного комітету статистики України.* Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України». URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/08/Arch_tr_zb.htm. (дата звернення 12.04.2019).
21. *Перевезення вантажів морським транспортом за видами вантажів за 2018 р.* URL: http://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/pv_mor/pv_mor_u/pv_mor418_u.htm. (дата звернення 12.04.2019).

REFERENCES

1. Zadoya A. O. (2016). *Zovnishnia torhivlia Ukrainy: suchasni masshtaby, struktura i tendentsii. [Foreign trade of Ukraine: current scales, structure and trends]*. Akamedichnyi ohliad [Academy Review], 2(45), 110-117.
2. Pyankova O.V., Ralko O.S. (2016). *Zovnishnia torhivlia Ukrainy: problematyka strukturnykh zmin ta prioritetiv. [Foreign Trade of Ukraine: Problems of Structural Change and Priorities]*. Ekonomika i suspilstvo [Economy and society], 5, 65-71.
3. Koliada O.V., Omelchenko M.M. (2017). *Zovnishnia torhivlia tovaramy Ukrainy: suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku [External trade of goods: current state and prospects of development]*. Ekonomika i suspilstvo [Economy and society], 9, 66-70.
4. Dalyk V.P., Duliaba N.I. (2017). *Zovnishnia torhivlia Ukrainy: realii ta perspektyvy rozvytku. [External trade of Ukraine: realities and prospects]*. Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Mizhnarodni ekonomichni vidnosyn ta svitove hospodarstvo. [Uzhgorod National University Herald. Series: International economic relations and world economy], 7, 110-113.
5. Baležentiis A., Yuatsenko O.N. (2018). *Asymetrii torhovelnoi intehtatsii Ukrainy ta YeS. [Asymmetry of the trade integration of Ukraine and the EU]*. Mizhnarodna ekonomichna polityka [International economic policy], 1, 32-62.
6. Chernomaz P.O., Chavalakh O.I. (2017). *Transformatsiia struktury zovnishnoi torhivli Ukrainy u zviazku z pidpysanniam uhody pro asotsiatsiiu mizh Ukrainoiu ta YeS. [Transformation of the structure of Ukrainian foreign trade due to Ukrainian-European Union association]*. Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho universytetu imeni V.N. Karazina. [The Journal of V.N.Karazin Kharkiv National University], 6, 82-88.

7. Strembitska L. (2018). *Suchasni tendentsii ta perspektyvy rozvytku torhivli Ukrainy tovaramy* [Modern trends and development perspective of trade of Ukraine in goods]. *Ekonomichni horyzonty* [Economies' Horizons], 1(4), 19-27.
8. Shyba O.A. (2016). *Stratehiia rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy v umovakh yevrointehratsii*. [Strategy of Ukraine transport infrastructure in conditions of European integration]. *Prychornomorski ekonomichni studii* [Black Sea economic studies], 8, 35-40.
9. Zhmerenetskyi O. Transportna infrastruktura: svitlo u kintsi tuneliu. [Transport infrastructure: light at the end of the tunnel]. Retrieved from http://forumkyiv.org/uk/analytics/transportna-infrastruktura:-svitlo-u-kinci-tunelyu_ (Accessed 12 April 2019).
10. Transport Ukrainy. [Transport of Ukraine]. Retrieved from https://businessviews.com.ua/ru/get_file/id/transportua.pdf. (Accessed 12 April 2019).
11. Dorofieieva Kh.M. (2016). *Konkurentospromozhnist transportnoi infrastruktury Ukrainy v umovakh intehratsii do YeS*. [Competitiveness of Ukraine's transport infrastructure in terms of EU integration]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo*. [Uzhgorod National University Herald. Series: International economic relations and world economy], 7, 30-35.
12. Popel S.A., Nelipovych O.V., Motiuk K.D. (2013). *Mizhnarodni morski vantazhni perevezennia: suchasnyi stan ta perspektyvy uchasti v nykh Ukrainy* [International sea transportation: the current state and prospects of participation in them of Ukraine]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo*. [Uzhgorod National University Herald. Series: Economics], 4 (41), 200-204.
13. Mikhailova I.V., Kareva A.A. (2013). *Vyyavlenie problem i obosnovanie strategicheskikh prioritetov razvitiya morskoy otrasli Ukrainy na sovremennom etape*. [Identification of problems and justification of the strategic priorities of the development of the marine industry of Ukraine at the present stage]. *Sbornik nauchnykh trudov* [Collection of scientific works SWorld], 1 (1), 48-55.(in Russian).
14. Bezdolnyi V. Morskaya i rechnaya otrasli Ukrainy: reformy ili regress [Sea and river industries of Ukraine: reforms or regress]. Retrieved from http://tbu.com.ua/articles/morskaia_i_rechnaia_otrasli_ukrainy_reformy_ili_regress.html. (in Russian). (Accessed 12 April 2019).
15. Demyanchenko A.G. (2013). Rol i struktura morskikh portov Ukrainy. [The role and structure of the seaports of Ukraine]. *Problemy ekonomiky* [The problems of economy], 2, 53-59. (in Russian).
16. Makogon Yu.V. Sostoyanie i vozmozhnosti razvitiya torgovogo flota Ukrainy v zone Chernomorskogo ekonomicheskogo sotrudnichestva [The state and possibilities of development of the Ukrainian merchant fleet in the Black Sea Economic Cooperation zone]. Retrieved from <http://jbsec.donnu.edu.ua/article/view/4579/4612>. (in Russian). (Accessed 12 April 2019).
17. Ilnitskiy K. Mezhdunarodnyy reestr sudov Ukrainy: novaya popytka. [International registry of vessels of Ukraine: a new attempt]. Retrieved from <https://ports.com.ua/articles/mezhdunarodnyy-reestr-sudov-ukrainy-novaya-popytka>. (in Russian). (Accessed 12 April 2019).
18. Hrebennyk K. Stiite, vy kudy: yaki vantazhi ydut v obkhid Ukrainy. [Stand, where are you: what cargoes are going around Ukraine]. Retrieved from <https://mind.ua/publications/20176104-stijte-vi-kudi-yaki-vantazhi-jdut-v-obhid-ukrayini>. (Accessed 12 April 2019).
19. Ofitsiyni sait Administratsii morskikh portiv Ukrainy. Pokaznyky roboty. [Official site of the Administration of Sea Ports of Ukraine. Indicators of work]. Retrieved from <http://www.uspa.gov.ua/pokazniki-roboti>. (Accessed 12 April 2019).
20. Ofitsiyni sait Derzhavnoho komitetu statystyky Ukrainy. Statystychnyi zbirnyk «Transport i zviazok Ukrainy». [Official site of the State Statistics Bulletin of Ukraine. Statistical Collection "Transport and Communications of Ukraine"]. Retrieved from http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/08/Arch_tr_zb.htm. (Accessed 12 April 2019).
21. Perevezennia vantazhiv morskym transportom za vydamy vantazhiv za 2018 r. [Cargo transportation by sea by type of cargo for 2018]. Retrieved from http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/pv_mor/pv_mor_u/pv_mor418_u.htm. (Accessed 12 April 2019).

Юлія Коскіна, к.т.н.

*(доцент, кафедра «Експлуатація флоту і технологія морських перевозок»,
Одеський національний морський університет)*

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОРСКОГО ЭКСПОРТА УКРАИНЫ

Среди элементов морской отрасли Украины морские порты и торговый флот являются составляющими, работа которых направлена на непосредственное транспортное обслуживание перевозок грузов. В статье приведен аналитический обзор грузовой базы морских портов и состояния торгового флота, их участие в обеспечении ответственного экспорта товаров из Украины.

Ключевые слова: морские порты, торговый флот, перевозки экспортных грузов морем.

Yuliia Koskina, Ph.D in Technical Sciences

*(assoc. prof., Department of Fleet Operation and Technology of Sea Carriages,
Odessa National Maritime University)*

MODERN STATE OF MARITIME EXPORT TRANSPORT SERVICE OF UKRAINE

The geographical location of Ukraine, which has access to the Black and Azov Seas, gives wide opportunities for using sea routes to provide transportation services for export cargo flows. Some goods of Ukrainian export are almost completely handled in sea ports and respectively are shipped to the countries of their import by the maritime fleet. The article presents the analytical review on the participation of domestic seaports and merchant fleets in providing the Ukrainian export in the dynamics over the past five years. The materials for the present study were the relevant statistics from the Ukrainian Sea Ports Authority and the State Statistics Service of Ukraine. Ukraine's port capacities are quite significant and take an active part in transporting goods of Ukrainian exports, handling major domestic export goods in large volumes. The structure of cargoes handled in Ukrainian ports is predominantly raw material and to a large extent duplicates the existing structure of Ukrainian export. These are mostly ferrous metals, grain products, ores and building materials. The article presents indices that characterize the volumes and structure of export cargo flows in domestic ports. On the contrary, the merchant fleet, which could be used for the relevant transportation, is actually absent in Ukraine, which explains its negligible participation in the carriages of export goods.

Keywords: sea ports, merchant fleet, carriages of export cargoes by sea.