УДК 339.564:656.614

С. А. Горбаченко,
кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки та управління
Одеського національного університету імені І. І. Мечникова
Французький бульвар 24/26, м. Одеса, 65044, Україна,
e-mail: stas_gorbachenko@ukr.net

А. Р. Ізмайлова,
економіст ТОВ «Консалтінг з довірою»,
Площа Праці, 3, м. Чорноморськ, Одеська обл., 368001, Україна,
e-mail: izmailova31@gmail.com

ПРОБЛЕМИ АДАПТАЦІЇ УКРАЇНСЬКИХ ПОРТІВ ДО СУЧАСНИХ ЕКСПОРТНИХ ПОТРЕБ ОЛІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ

У статті розглянуто основні проблеми експорту продукції олійної промисловості України в рамках діяльності морських торгівельних портів. Проаналізовано динаміку виробництва, імпорту та експортного потенціалу рослинної олії в Україні. Досліджено стивідорну діяльність морських портів, що спрямована на забезпечення перевалки олійних вантажів. Наведено перелік заходів, необхідних для максимальної реалізації експортного потенціалу рослинної олії України.

Ключові слова: морський порт, рослинна олія, олійно-жирова галузь, експорт, перевантажувальні портові термінали, транспортна інфраструктура.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Олійно-жирова галузь займає провідне місце в структурі переробних підприємств агропромислового комплексу України. Це одна з найбільш бюджетоутворюючих та валютоємних галузей аграрного виробництва. Так, за даними асоціації «Укроліяпром» [1], за 2016 рік було експортовано продукцію олійно-жирової галузі на суму понад 3,7 млрд. дол. США, що складає близько 30 % від загального експорту продукції АПК України.

Олійно-жирова галузь – одна з небагатьох галузей національної економіки України, котра протягом останніх років демонструє високі темпи нарощування обсягів експорту рослинної олії, які за 2005 – 2016 рр. збільшилися в 5,7 разів – до 5104 тис. т з географією поставок більш, ніж до дев'яноста країн світу. Поставка рослинної олії в більшість із цих країн здійснюється морським транспортом, що обумовлює необхідність виявлення проблем розвитку експортної інфраструктури

олійно-жирової галузі. У той же час, розвиток, в першу чергу, портової інфраструктури і перевалочних потужностей (приймання, зберігання, якісний супровід і відвантаження), зокрема, має велике значення для збереження лідируючих позицій України на світовому ринку при експорті олійної продукції.

Аналіз досліджень і публікацій. Проблемам розвитку нарощування експорту продукції олійної промисловості присвячені праці таких науковців як А. Платонова та К. Ільницького. Зокрема, проблеми розвитку портового господарства, від діяльності якого залежить в цілому рівень конкурентоспроможності олійної продукції України на світовому ринку розглядалися у роботах А. Ніцевича, М. Мельникова, К. М. Михайличенка, Д. Колодяжного та інших.

Морський транспорт забезпечує близько 66 % всіх перевезень в рамках світової торгівлі товарами в умовах активізації інтернаціоналізації світової економіки [2]. Саме на його частку доводиться основний обсяг експорту продукції провідної ланки економіки країни – АПК, зокрема, продукції олійної промисловості. Для ефективності морських перевезень величезне значення має рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Ключовим інфраструктурним об'єктом у цьому випадку виступає морський порт. Дослідженню проблем розвитку та відповідності морських портів сучасним міжнародним вимогам сьогодні приділяється значна увага з боку дослідників. Втім, виявлення окремих проблем, пов’язаних з діяльністю морських портів при експорті продукції олійної промисловості залишається поза увагою науковців і потребує подальшого дослідження.

Постановка завдання. Метою цієї статті є дослідження проблем адаптації морських торговельних портів України до експортних потреб олійної промисловості в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Олійножировий підкомплекс в Україні є одним із найдинамічніших секторів АПК держави, що демонструє високі темпи щорічного зростання. Це обумовлено перш за все, сприятливою зовнішньоекономічною кон'юнктурою на ринку соняшникової олії, яка використовується для продовольчих потреб, а також високим попитом на інші види рослинних олій, призначених для використання в продовольчій, технічній та біоенергетичній сферах. Про позитивну динаміку як у відношенні виробництва, так і експортного потенціалу рослинної олії в Україні свідчить баланс олії, що характеризує джерела формування даного виду продовольства та напрями його використання (табл. 1).

Таблиця 1

Баланс олії (включаючи основні оліє місткі продукти, в перерахунку на олію)

Показники	2005	2012	2013	2014	2015	2016	Темп зростання 2016/05, %
Виробництво олій рослинних – усього, тис. т	1437	4067	3712	4926	4581	5409	376,41
Зміна запасів на кінець року, тис. т	114	-75	10	-35	-71	2	1,75
Імпорт, тис. т	264	231	296	223	160	219	82,95
Усього ресурсів, тис. т	1587	4373	3998	5184	4812	5626	354,51
Експорт, тис. т, у т. ч.:	900	3742	3353	4578	4253	5104	567,11
- соняшникова	852	3614	3209	4342	3939	4842	568,31
Втрати, витрати на нехарчові цілі, тис. т	52	40	41	35	33	25	48,08
Фонд споживання, тис. т	635	591	604	561	525	497	78,27

Джерело: [3, с. 38].

За даними Державної фіскальної служби України, в 2016 році країною було експортовано 5,1 млн. тон рослинних олій (коди УКТЗЕД 1507-1515) на суму 3,902 млрд. дол. США. Зокрема, експорт соняшникової, сафлорової і бавовняної олій (код УКТЗЕД 1512) склав 4,842 млн. тон на 3,704 млрд. дол. США. Найбільші поставки здійснені в Індію – на 1,15 млрд. дол. США (31,05 % експорту товарної позиції в грошовому вираженні), Китай – на 476,61 млн. дол. США (12,86 %) і Нідерланди – на 312,71 млн. дол. США (8,44 %). Експорт в інші країни склав 1,765 млрд. дол. США (47,7 %) [4].

Оскільки в зазначені країни доставка рослинної олії здійснюється переважно морським транспортом, є необхідність розкриття проблем розвитку транспортно-логістичної інфраструктури олійної промисловості, в рамках якої морський порт виступає ключовим інфраструктурним об'єктом, від діяльності якого залежить в цілому рівень конкурентоспроможності олійної продукції України на світовому ринку.

Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Перелік українських морських портів, відкритих для заходження іноземних суден, визначений розпо-

рядженням Кабінету Міністрів України № 466-р від 26.06.2013 р. «Про затвердження переліку морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден» [5] та містить 13 морських портів (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Одеса, Южний, Миколаїв, Ольвія, Херсон, Скадовськ, Бердянськ, Маріуполь). На берегових ділянках та територіях портів працюють близько 600 портальних кранів, тисячі автонавантажувачів різних типів та інші види портового обладнання. Криті складські приміщення цих портів займають понад 330000 кв. м, а відкриті склади – понад 2,5 млн. кв. м [6].

В рамках об'єктів портової інфраструктури, найбільш важливою складовою логістичного ланцюжка при поставках рослинної олії на експорт є олійно-наливні перевалочні термінали. Сектор припортових інфраструктурних потужностей з перевалки наливних вантажів диверсифікований за основними українськими портами. На сьогоднішній день в Україні у цьому секторі працюють15 терміналів, комплексів, розташованих в 7 континентальних морських портах загальною потужністю 10,65 млн. т в рік [7]. Так, за даними державного підприємства «Адміністрація морських портів України», перевалка рослинної олії в 2016 році склала 4709,87 тис. т, що на 714,84 тис. т або на 17,89% більше в порівнянні з попереднім роком за рахунок зростання виробництва продукту в Україні та сприятливих цін на світовому ринку [8]. Лідерами із перевалки олійних вантажів у звітному році стали Миколаївський, Іллічівський та Южний морські порти (рис.1), на частку яких припало 92,49 % вантажів.

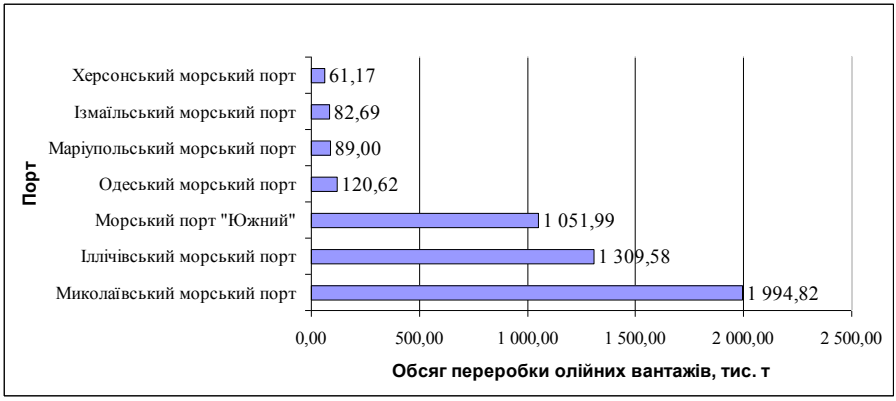

Рис. 1. Частка морських портів у перевалці олійних вантажів у 2016 р. в Україні, тис. т

Найпотужнішими терміналами з перевалки рослинних олій за підсумками роботи у 2016 р. є портові оператори ТОВ «Евері» (Миколаївський МП), що входить до холдингу «Orexim», вантажообіг якого склав 1323,8 тис. т; ТОВ «Дельта Вільмар» (МП «Южний»), з обсягом вантажообігу 624,9 тис. т і ТОВ «Олір Резорсіз» (Чорноморський МП), вантажообіг якого – 608,6 тис. т. [7]. Слід зауважити, що зазначені стивідорні компанії є приватними. На сьогоднішній день спостерігається тенденція до збільшення частки приватного сектору в обсягах вантажопереробки олії: за 2013 – 2016 рр. зростання вантажопереробки приватними стивідорними компаніями на причалах АМПУ сягнуло 43,03 % (табл. 2). Зокрема, за 2016 р. державними стивідорними компаніями на причалах АМПУ було оброблено 171,69 тис. т олійних вантажів (3,65 % загального обсягу), приватними стивідорними компаніями – 4538,17 тис. т (96,35 % загального обсягу), у т.ч. приватними стивідорними компаніями через причали АМПУ перероблено 3750,41 тис. т олійних вантажів (79,63 % загального обсягу).

Таблиця 2

Динаміка вантажопереробки олії у морських портах України

Вантажопереробка,тис. т	2013	2014	2015	2016	Темп зростання 2016/13, %
Державні стивідорні компанії на причалах АМПУ	243,18	156,92	153,40	171,69	70,6
Приватні стивідорні компанії на причалах АМПУ	2622,16	2834,05	3025,40	3750,41	143,03
Приватні стивідорні компанії на власних причалах	787,08	1311,91	816,23	787,77	100,09
Всього	3652,42	4302,88	3995,03	4709,87	128,95

Джерело: [9].

Наразі в портовій галузі України є нагальна потреба оновлення основних фондів. Оскільки сьогодні портове господарство України перебуває у передкритичному стані: активна частина основних фондів, насамперед кранове господарство, вже відпрацювала всі можливі терміни, глибина і довжина причалів є недостатніми, 30 % причалів підлягають капітальному або профілактичному ремонту, близько 5 км хвилеломів та огороджувальних молів перебувають в аварійному стані тощо. Загальний середній рівень фізичного зношення портової інфраструктури оцінюється у понад 90 %. Власними силами держави та портів, без залучення на взаємовигідних умовах приватного капіталу, проблеми

приведення глибин портів до рівня, необхідного для заходу великотоннажних суден, розбудови сучасних терміналів, оновлення припортової інфраструктури та кранового господарства не вирішити [10].

Поставка рослинної олії на експорт від заводу-виробника до морського порту здійснюється автомобільними або залізничними цистернами наливом. Вибір виду транспортного засобу залежить від кількості рослинної олії, яку необхідно перевезти, територіального розташування підприємства-виробника, а також транспортної розв'язки постачальника продукції. Останнім часом у зв'язку з дефіцитом залізничних цистерн, високою вартістю доставки невеликих партій рослинної олії на коротку відстань залізничним транспортом, спостерігається перерозподіл транспортних потоків на користь автоперевезень. Однак слід зазначити, що відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України № 869 від 21 жовтня 2015 року «Про внесення змін до пункту 22.5 Правил дорожнього руху» [11], було введення заборони руху транспортних засобів фактичною масою понад 40 тонн, або більше 11 тонн на вісь (для контейнеровозів – понад 46 т) на автомобільних дорогах загального користування при перевезенні подільних вантажів. Постановою також введено обмеження на рух автомобільними дорогами загального користування місцевого значення для вантажівок фактичною масою понад 24 тонни (або більше 7 тонн на вісь). Як наслідок, введення такого обмеження призводить до підвищення вартості перевезень. Таким чином, зростання логістичних витрат є одним із головних факторів, що негативно впливає на ефективність експорту олійної продукції.

Ще однією з проблем нарощування експорту рослинної олії в Україні є відсутність чіткої спеціалізації морських портів. Розвиток морських портів, за словами Міністра інфраструктури України, має бути побудований за хабовою моделлю, відходячи від внутрішньо портової конкуренції [12]. Дійсно, сучасні тенденції розвитку міжнародних морських перевезень зумовили формування портів-хабів – морських портів, що виконують роль найбільших регіональних розподільних центрів, місць перевалки вантажів і комплектації вантажних партій. Примітно, що дослідники виділяють порт-хаб як місце створення доданої вартості і характеризують його як порт, що перевалює контейнерні вантажі. Зазначений новий підхід до розвитку портової галузі допоможе розробити обґрунтовані інвестиційні проекти, реалізація яких інвесторам дозволить забезпечити якісний розвиток і зростання конкурентоспроможності з урахуванням переваг та особливостей кожного з українських портів.

Важливе значення при експорті рослинної олії має контроль її якісних показників при надходженні на термінал, у процесі її зберігання, а також при відвантаженні на судно. Це потребує оснащення лабораторій перевантажувальних терміналів відповідним високоточним обладнанням, їх акредитації, а також упровадження систем контролю якості НАССР, міжнародного стандарту ISO 22000:2005 «Система управління безпечністю харчових продуктів. Вимоги до будь-яких організацій харчового ланцюга» тощо.

Так, якість соняшникової олії залежить від такого показника, як пероксидне число, яке із часом зростає. При відвантаженні соняшникової олії з підприємства-виробника його величина дорівнює 7,0½ Оммоль/кг, а після її зберігання воно збільшується до 10½ Оммоль/кг для 1-го сорту. Тобто термінал має межу зберігання від 7 до 10½ Оммоль/кг. При переробці якісного насіння соняшникова олія має так званий період індукції, коли вона стійка до зберігання і має природний антиоксидант. Але деякі виробники, не дотримуючись вимог нормативної документації, випускають продукцію із завищеними показниками, тим самим обмежуючи час зберігання олії, що згодом позначається на якості цієї продукції. Крім показника індукції, потрібно відзначити кислотне число, яке безпосередньо пов'язане з вологістю олії: при завищеній вологості кислотне число зростає, тобто починається гідроліз олії – обмінна реакція між олією та водою. У зв'язку з вищевикладеним, такі показники, як вологість і леткі речовини слід ураховувати при прийомі олії соняшникової на зберігання в термінал [13].

Під час контролю якості соняшникової олії слід ураховувати також додаткові вимоги окремих країн-імпортерів, зокрема Європейського Союзу, який, крім стандартної процедури досліджень на вміст масової частки мінеральних олій (С10-С56) мг/кг, додатково висуває вимогу контролю трьох груп сполук: бензоапірену, діоксинів, фуранів і полі хлорованих біфенілів.

Транспортування наливних вантажів, зокрема, рослинних олій, вимагає суворого дотримання певних норм і правил. Щоб продукт не втратив товарні характеристики, транспортна тара, в якій він перевозиться, повинна відповідати санітарним і екологічним стандартам. Так, основною вимогою є чистота цистерни. Вона повинна бути ретельно вимита від залишків продукту, що раніше був перевезений, потім оброблена паром і висушена. У зв'язку з цим варто зазначити, що для нормального функціонування експортної логістики олійної продукції вкрай необхідна наявність розгалуженої мережі мийно-пропарюваль-

них станцій. Однак у деяких регіонах України такі станції відсутні, а існуючі не можуть надати якісний сервіс, що потребує додаткових витрат на пошук відповідних миючих станцій. Подібна ситуація відбивається на ціні перевезення, а згодом і на кінцевій вартості олії.

Наразі в світі з метою вирішення проблеми забезпечення чистоти транспортної тари для наливних рідких вантажів, розширення транспортних можливостей при експортних поставках і збільшення їх транспортування в контейнерах, використовують інноваційну упаковку – флексітанки. Флексітанк – це гнучкий контейнер, який використовується для перевезення і зберігання рідких харчових, сипучих, а також наливних небезпечних вантажів промислового призначення. Матеріал контейнера не взаємодіє з вантажем навіть при тривалому перевезенні та високих температурах. Ця транспортувальна тара використовується тільки один раз і після вивантаження рослинної олії підлягає утилізації. Таким чином, використання флексітанків є інновацією у сфері складування та подальшого транспортування вантажів до кінцевого споживача, що дозволяє не тільки знизити витрати логістики, а й зберегти якість пропонованої продукції, а також мінімізувати природні втрати вантажу під час транспортування. Зважаючи на зазначені переваги, використання даного виду тари поступово впроваджується деякими вітчизняними виробниками.

На сьогоднішній день існуючих портових потужностей в Україні достатньо для перевалки всієї експортованої рослинної олії. Однак, зважаючи на тенденцію щорічного зростання обсягів виробництва рослинної олії в Україні, з'являється потреба у побудові додаткових потужностей портової інфраструктури. Наявність в портах потужностей, що забезпечують зберігання великих обсягів вантажу, дозволить трейдерам оперативно реагувати на поточну зміну ціни на світових ринках, що позитивно позначається на динаміці продажів української рослинної олії.

Будівництво нових перевальних потужностей в українських портах зробило актуальним питання відведення земельних ділянок в акваторіях морських портів для будівництва причалів, проведення днопоглиблювальних та інших робіт. Однак слід зауважити, що законодавство України не містить спеціальної процедури відведення земельних ділянок, що знаходяться на дні водних об'єктів. Донедавна переважна більшість проектів, спрямованих на інвестування в розвиток об'єктів портової інфраструктури, реалізовувалася за таким принципом: усі або більшість робіт в межах земельної ділянки суші – зокрема, з будівництва нових потужностей перевантажувальних комплексів на території, прилеглій

до портових причалів, – покладалися на інвестора; роботи на землях водного фонду – зокрема, днопоглиблення, будівництво та реконструкція причалів, хвилеломів, інших гідротехнічних споруд, – покладалися на державу в особі Адміністрації морських портів України. Однак останнім часом така схема інвестування дедалі частіше не виправдовує себе. Це зумовлено передусім суттєвим гальмуванням виконання державної частини робіт через відсутність грошових коштів та/або через колосальну бюрократичну тяганину, що необхідні для вкладання державних ресурсів у подібні проекти. У результаті дедалі більше інвесторів готові вкладати кошти не тільки в модернізацію тилової території портів, а й у роботи, що виконуються в портових акваторіях. Але через неналежне законодавче врегулювання питання, що стосується відведення землі під акваторіями морських портів у користування інвесторам, а також суперечливу судову практику, це питання сьогодні є дискусійним і неоднозначним. Подібна ситуація аж ніяк не сприяє посиленню інвестиційної привабливості вітчизняного портового сектору та є серйозним стримувальним чинником для вкладання приватних інвестицій у портову інфраструктуру. Виправити таку ситуацію можна тільки шляхом негайного запровадження законодавчих змін, які дадуть змогу усунути усі спірні питання та створити прозору й ефективну процедуру відведення земель в акваторіях портів для реалізації інвестиційних проектів у цій сфері [14].

Висновки та пропозиції. Отже, подальший розвиток морських портів України з метою збільшення якості та обсягів експортних поставок олійної продукції потребує розв'язання існуючих проблем шляхом залучення інвестицій в об'єкти портової інфраструктури на основі механізму державно-приватного партнерства; збільшення спеціалізованих причалів та перевантажувальних баз для олійних культур; зменшення портових тарифів та зборів; провадження сучасних технологій виконання навантажувально-розвантажувальних робіт олійної продукції в морських портах; збільшення обсягів транспортування вітчизняними виробниками олійної продукції в інноваційній упаковці – флексітанках; акредитації контрольно-випробувальних лабораторій перевантажувальних терміналів відповідно до вимог ДСТУ ISO 17025 та їх оснащення високоточним обладнанням; підвищення кваліфікації працівників морських портів для обслуговування технологічних комплексів; подальшого розширення ринків збуту олійної продукції. Врахування вище перелічених заходів в рамках діяльності морських портів позитивно вплине на розвиток експортного потенціалу олійної промисловості, що

сприятиме збільшенню надходжень валютної виручки та зміцненню конкурентних позицій на ринку.

Список использованной литературы

1. Експорт основних видів продукції олійно-жирового комплексу України зростає. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukroilprom.org.ua/?q=node/182 (дата 07.08.2017). – Назва з екрану.
2. Платонова А. Масложировая промышленность – 2016 : история успеха / А. Платонова // АПК-Информ : Итоги. – 2016. – № 11. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://agro-online.com.ua/ru/public/blog/1076/details/ (дата 07.08.2017). – Название с экрана.
3. Баланси та споживання основних продуктів харчування населенням України : статистичний збірник / відп. за випуск О. М. Прокопенко. – Київ : Державна служба статистики України, 2017. – 49 с.
4. Державна служба статистики України : митна статистика. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://sfs.gov.ua/ms/f11(дата 07.08.2017). – Назва з екрану.
5. Закон України «Про затвердження переліку морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден» від 26.06.2013 № 466-р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/466-2013-%D1%80 (дата 07.08.2017). – Назва з екрану.
6. Ніцевич А. Морське право в Україні : огляд проблем та перспектив / А. Ніцевич, М. Мельников // Юридична газета online. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/morske-pravo-v-ukrayini-oglyad-problem-ta-perspektiv.html (дата 07.08.2017). – Назва з екрану.
7. Ильницкий К. Масло сулит портам рост и развитие / К. Ильницкий // Порты Украины. – 2017. – № 6. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://ports.com.ua/articles/maslo-sulit-portam-rost-i-razvitie. – Название с экрана.
8. Вороной В. Итоги грузоперевалки за 2016 год в морских портах Украины. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://cfts.org.ua/blogs/itogi_gruzoperevalki_za_2016_god_v_morskikh_portakh_ukrainy_205. (дата 08.08.2017). – Название с экрана.
9. Офіційний сайт АМПУ. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.uspa.gov.ua/ (дата 07.08.2017). – Назва з екрану.
10. Михайличенко К. М. Розвиток портової діяльності в контексті забезпечення національних інтересів України / К. М. Михайличенко // Стратегічні пріоритети. Серія : Економіка. – 2016. – № 1. – С. 124-136.
11. Постанова Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до пункту 22.5 Правил дорожнього руху» від 21.10.2015 № 869. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/869-2015-%D0%BF (дата 08.08.2017). – Назва з екрану.
12. Міністерство інфраструктури представило інвестиційний проект для порту «Чорноморськ». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://mtu.gov.ua/news/28860.html (дата 08.08.2017). – Назва з екрану.
13. Качество и безопасность транспортировки растительных масел. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1023856 (дата 08.08.2017). – Название с экрана.

14. Колодяжний Д. Вийти сухим із води / Д. Колодяжний // Юрист і закон : архів електронного видання. – 2017. – № 17. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://uz.ligazakon.ua/ua/magazine_article/EA010327# (дата 07.08.2017). – Назва з екрану.

Стаття надійшла 09.09.2017 р.

С. А. Горбаченко,
кандидат экономических наук,
доцент кафедры экономики и управления
Одесского национального университета имени И. И. Мечникова
Французский бульвар 24/26, г. Одесса, 65044, Украина,
e-mail: stas_gorbachenko@ukr.net

А. Р. Измайлова,
экономист ТОВ «Консалтінг з довірою»,
Площадь Труда, 3, г. Черноморск, Одесская обл., 368001, Украина,
e-mail: izmailova31@gmail.com

ПРОБЛЕМЫ АДАПТАЦИИ УКРАИНСКИХ ПОРТОВ К СОВРЕМЕННЫМ ЭКСПОРТНЫМ ПОТРЕБОСТЯМ МАСЛЯНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

В статье рассмотрены основные проблемы экспорта продукции масляной промышленности Украины в рамках деятельности морских торговых портов. Проанализирована динамика производства, импорта и экспортного потенциала растительного масла в Украине. Исследована стивидорная деятельность морских портов, направленная на обеспечение перевалки масляных грузов. Приведен список мероприятий, необходимых для максимальной реализации экспортного потенциала растительного масла Украины.

Ключевые слова: морской порт, растительное масло, масложировая промышленность, экспорт, перевалочные портовые терминалы, транспортная инфраструктура.

S. A. Gorbachenko,
PhD in Economics, Associate Professor
of Economics and Management Department
of Odessa I. I. Mechnikov National University
24/26, Frantsuzkiy av., Odessa, 65044, Ukraine,
e-mail: stas_gorbachenko@ukr.net

A. R. Izmailova,
economist of «Consulting with trust» Ltd.,
Ploshcha Pratsi, 3, Chernomorsk, Odessa region, 368001, Ukraine,
e-mail: izmailova31@gmail.com

PROBLEMS OF ADAPTATION OF UKRAINIAN PORTS TO THE MODERN EXPORT NEEDS OF OIL INDUSTRY

Summary

The article deals with the main problems of exporting the products of Ukrainian oil industry within the framework of the sea trading ports' activity. The dynamics of production, import and export potential of vegetable oil in Ukraine is analyzed. The stevedoring activity of seaports aimed at ensuring transshipment of oil cargoes is investigated. The list of measures, necessary for the maximum realization of the export potential of vegetable oil in Ukraine, is given.

Key words: seaport, vegetable oil, oil and fat industry, export, transshipment port terminals, transport infrastructure.

References

1. Eksport osnovnykh vydiv produktsii oliino-zhyrovoho kompleksu Ukrainy zrostaie [Export of the main types of products of Ukrainian oil and fat industry increases]. Retrieved from : http://www.ukroilprom.org.ua/?q=node/182. [in Ukrainian].
2. Platonova, A. (2016). Maslozhirovaia promyshlennost – 2016 : istoriia uspekha [Oil and fat industry – 2016 : story of success]. *APK-Inform : Itogi. – Agroindustrial Complex : Resume*, № 11. Retrieved from : http://agro-online.com.ua/ru/public/blog/1076/details/. [in Russian].
3. Prokopenko O. M. (2017). Balansy ta spozhyvannia osnovnykh produktiv kharchuvannia naselenniam Ukrainy : statystychnyi zbirnyk [Balances and consumption of the main food products by the population of Ukraine : statistical bulletin]. Kyiv : Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. [in Ukrainian].
4. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy : mytna statystyka [State Statistic Service of Ukraine : customs statistic]. Retrieved from : http://sfs.gov.ua/ms/f11. [in Ukrainian].
5. Zakon Ukrainy «Pro zatverdzhennia pereliku morskykh portiv Ukrainy, vidkrytykh dlia zakhodzhennia inozemnykh suden» vid 26.06.2013 № 466-p. [Law of Ukraine "About the approval of the list of Ukrainian sea ports, opened to the foreign vessels" from 26.06.2013 № 466-p.]. Retrieved from : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/466-2013-%D1%80. [in Ukrainian].
6. Nitsevych, A. & Melnykov, M. Morske pravo v Ukraini : ohliad problem ta perspektyv [Sea law in Ukraine : review of the mainissues and perspectives]. *Yurydychna hazeta online*. *– Law newspaper online.* Retrieved from : http://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/morske-pravo-v-ukrayini-oglyad-problem-ta-perspekti v.html. [in Ukrainian].
7. Ilnitskii, K. (2017). Maslo sulit portam rost i razvitie [Oil promises to the ports growth and development]. *Porty Ukrainy. – Ukrainian ports*, № 6. Retrieved from : http://ports.com.ua/articles/maslo-sulit-portam-rost-i-razvitie. [in Russian].

8. Voronoi, V. Itogi gruzoperevalki za 2016 god v morskikh portakh Ukrainy [Resume of the cargo handling for 2016 at Ukrainian sea ports]. Retrieved from : http://cfts.org.ua/blogs/itogi_gruzoperevalki_za_2016_god_v_morskikh_portakh_ukrainy_205. [in Russian].
9. Ofitsiinyi sait AMPU [Official web-site of USPA]. Retrieved from : http://www.uspa.gov.ua/. [in Ukrainian].
10. Mykhailychenko, K. M. (2016). Rozvytok portovoi diialnosti v konteksti zabezpechennia natsionalnykh interesiv Ukrainy [Development of sea ports activity in the context od Ukrainian national interests security]. *Stratehichni priorytety. Seriia : Ekonomika. – Strategic priorities. Series – Economic*, № 1, pp. 124-136. [in Ukrainian].
11. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy «Pro vnesennia zmin do punktu 22.5 Pravyl dorozhnoho rukhu» vid 21.10.2015 № 869 [Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine "About the changes to the 22.5 paragraph of the Traffic Laws from 21.10.2015 № 869]. Retrieved from : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/869-2015-%D0%BF. [in Ukrainian].
12. Ministerstvo infrastruktury predstavylo investytsiinyi proekt dlia portu «Chornomorsk» [Ministry of Infrastructure represented the investment project for the port "Chernomorsk"]. Retrieved from : http://mtu.gov.ua/news/28860.html. [in Ukrainian].
13. Kachestvo i bezopasnost transportirovki rastitelnykh masel [Quality and security of the vegetable oil transportation]. Retrieved from : http://www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1023856. [in Russian].
14. Kolodiazhnyi, D. (2017). Vyity sukhym iz vody [Get away with it]. *Yuryst i zakon : arkhiv elektronnoho vydannia*, № 17. Retrieved from : http://uz.ligazakon.ua/ua/magazine_ article/EA010327#. [in Ukrainian].