



# Огляд морської галузі України

**ДП «Укрпромзовнішекспертиза»**

**Київ 2021**

- **Метою дослідження** є огляд 4 ключових секторів національної морської галузі (проектування суден; суднобудування і судноремонт; судноплавство; морські і річкові порти) в 2010-2019 рр. та оцінка наявності передумов для формування секторальних (галузевих) кластерів і міжсекторального морського кластеру в Україні

## Підходи дослідження:

- Обсяги виручки за сегментами наводяться в доларах США, адже впродовж аналізованого періоду відбулась значна девальвація національної валюти
- З огляду на законодавчі вимоги щодо збереження комерційної таємниці, обсяги виручки в розрізі компаній надаються в діапазонах: до 1 млн. дол. США; 1-5 млн. дол. США; 5-10 млн. дол. США, 10-15 млн. дол. США; понад 15 млн. дол. США
- За межами дослідження залишились: військовий флот України та плавзасоби, що безпосередньо не впливають на вантажні та пасажирські перевезення (наукові, розважальні, стоянкові судна тощо)

## Протягом 2010-2019 рр. морська галузь втрачала доходи і працюючих



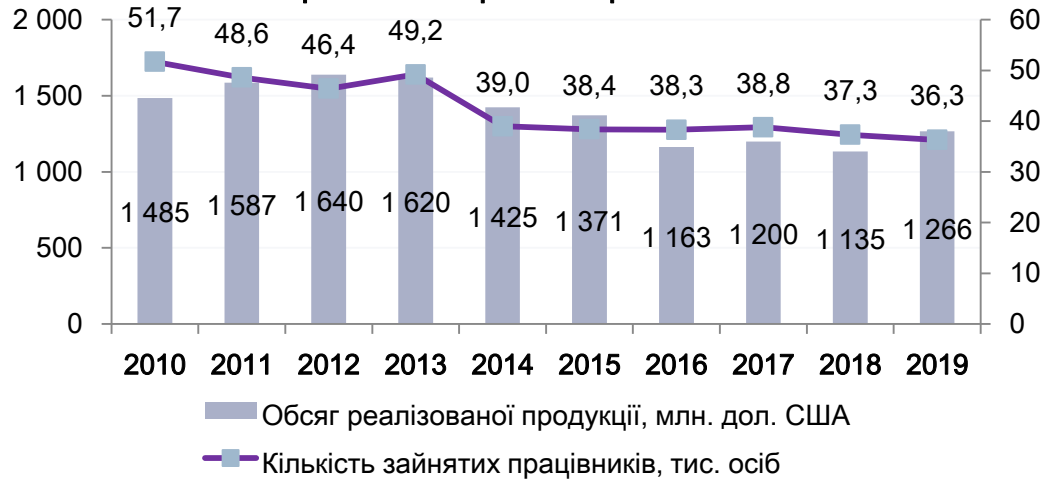
- Протягом 2010-2019 рр. обсяг доходів досліджуваних секторів морської галузі зменшився на ~22%, а кількість працюючих скоротилася майже вдвічі
- В структурі доходів збільшилася питома вага морських і річкових портів (з 75% до 82%), за рахунок скорочення часток інших досліджуваних секторів

---

## Сектор: морські та річкові порти

## Протягом 2010-2019 рр. виручка морських і річкових портів знизилася, через здешевлення вартості послуг із перевалки вантажів

Динаміка доходів та зайнятості в морських та річкових портах і терміналах



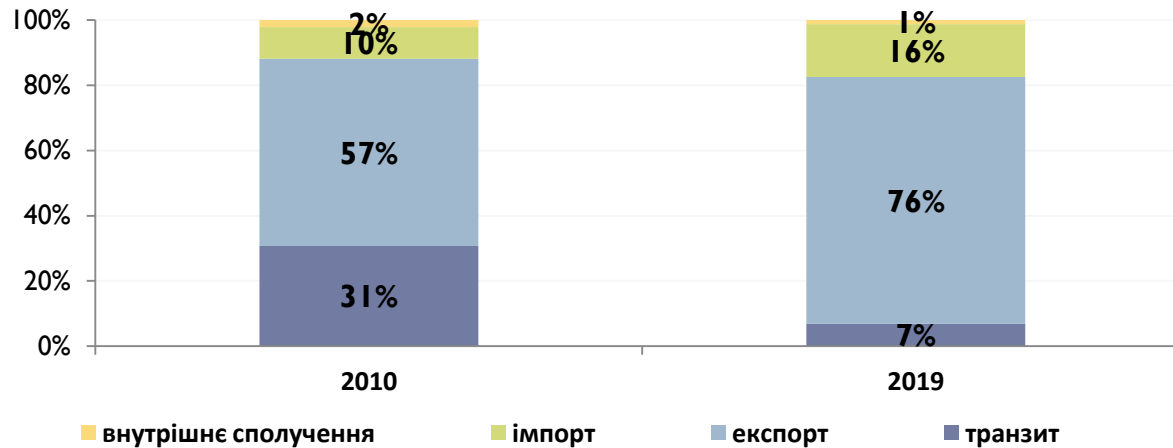
Динаміка перевалки вантажів в портах України



- Протягом 2010-2019 рр. доходи морських і річкових портів скоротилися на 15%, на фоні збільшення обсягів перевалки в морських портах на 11%, в річкових – на 96%.
- Кількість працюючих в морських і річкових портах скоротилася на 42%
- Середня ціна перевалки в портах 1 тонни вантажів знизилася на 36%, через збільшення частки низько-маржинальних вантажів (руда, зерно) і посилення конкуренції між портами за вантажну базу

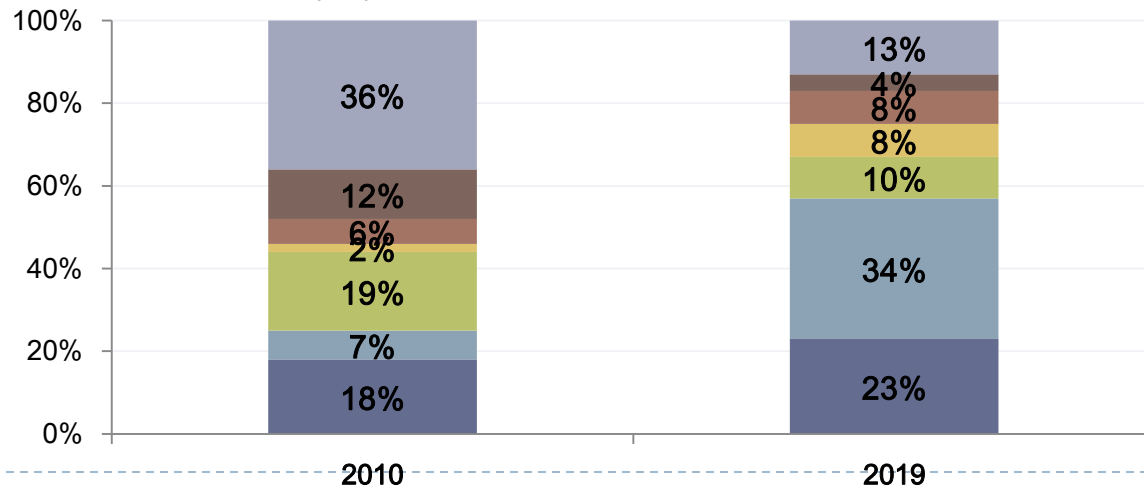
## Структура перевалки вантажів в морських портах змінилася на користь низькомаржинальних вантажів - руди і зерна

Структура перевалки вантажів в морських портах за напрямками



➤ Українські морські порти протягом 2010-2019 рр. втратили 22 млн. тонн/рік транзитних вантажів із Росії, що було компенсовано збільшенням перевалки експортних (+59 млн. тонн/рік) та імпортних (+15 млн. тонн/рік) вантажів

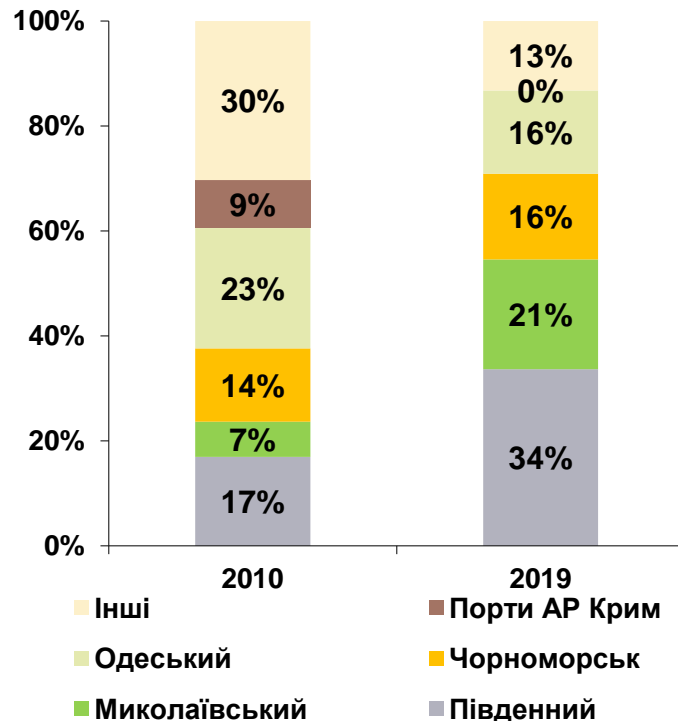
Товарна структура перевалки вантажів в морських портах



➤ В експорті основний приріст обсягів перевалки забезпечили зерно (+45 млн. тонн/рік) і залізна руда (+10 млн. тонн/рік), в імпорті – вугілля (+6 млн. тонн/рік) і рудна сировина (+5 млн. тонн/рік)

## Протягом 2010-2019 рр. збільшилася концентрація вантажопотоків у портах Великої Одеси і Миколаєва

Структура перевалки вантажів в морських портах



Основні клієнти морських портів України

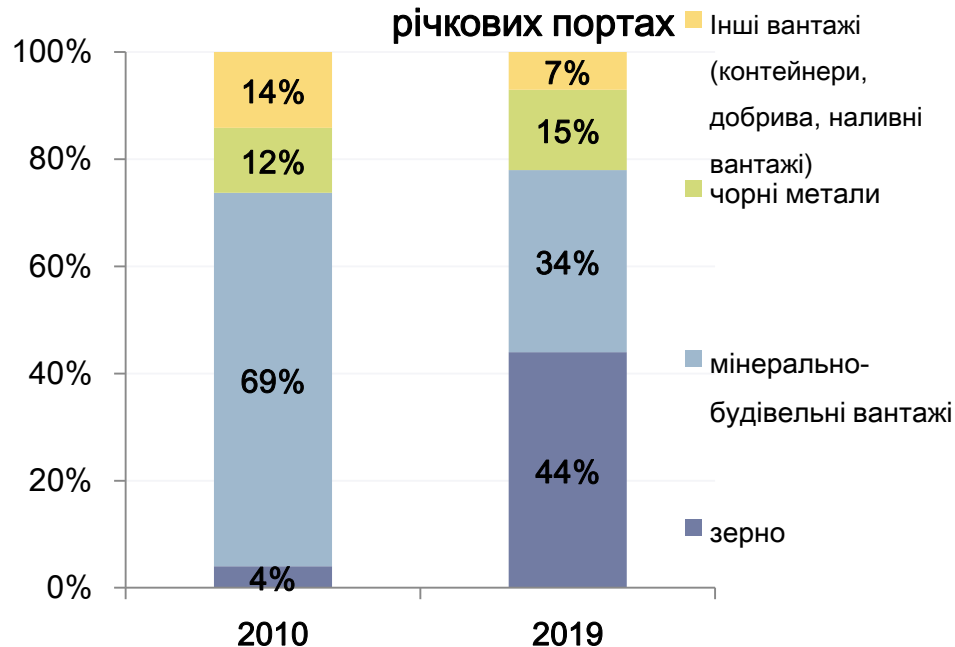
| Тип вантажу             | Обсяг перевалки в 2019 р., млн. тонн | Основні клієнти   |
|-------------------------|--------------------------------------|---|
| Зернові                 | 53,9                                 | українські (Кернел , Нібулон, МХП) та міжнародні (Cofco Agri, Cargill, ADM, Bunge, Louis Dreyfus, Glencore, тощо) зернотрейдери                 |
| Руда                    | 37,3                                 | Метінвест Холдинг та Ferrexpo   |
| Чорні метали            | 15,3                                 | Метінвест Холдинг, Арселор Міттал Кривий Ріг, ДМК   |
| Вугілля                 | 6,7                                  | Метінвест Холдинг, ДТЕК, ПАТ «Центренерго»  |
| Олія                    | 5,8                                  | Кернел, МХП, Cargill Україна, Bunge Україна   |
| Олійні культури         | 6,5                                  | українські та міжнародні зернотрейдери (ADM, Cargill, Glencore, Нібулон, Cofco Agri, тощо)  |
| Каолінові та інші глини | 4,3                                  | ТОВ "Українська Каолінова Компанія", ПрАТ "Глуховецький гірничо-збагачувальний каоліновий комбінат" , ТОВ "АКВ Українське каолінове товариство" |

➤ Втрата кримських портів (через російську анексію Криму в 2014 році) була компенсована переорієнтацією вантажопотоків на порти материкової України, насамперед Миколаєва і Великої Одеси (Південний, Одеса, Чорноморськ)

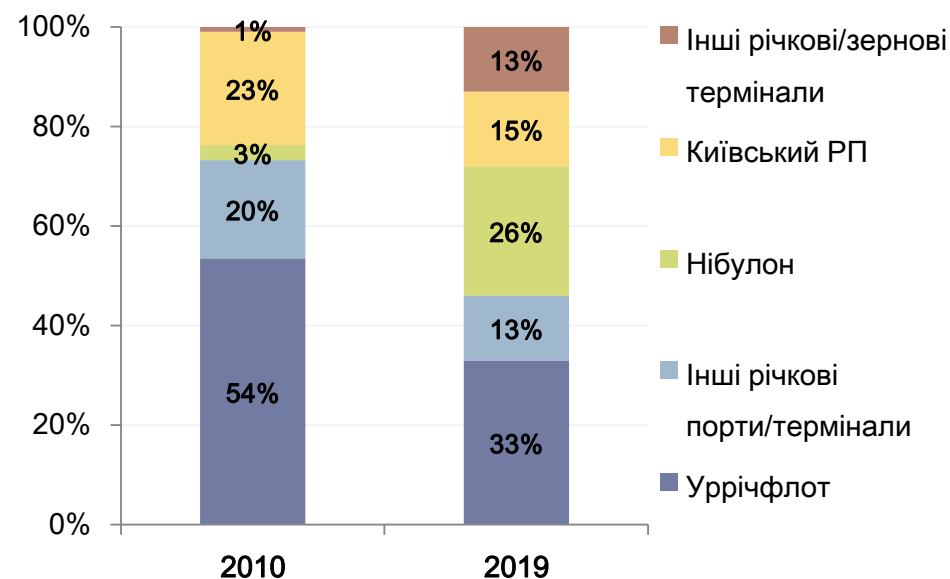
## В річкових портах збільшилася частка зерна і чорних металів, компанія “Укррічфлот” втрачає позиції

Товарна структура перевалки вантажів в

річкових портах



Структура перевалки в річкових портах і терміналах в розрізі портів операторів

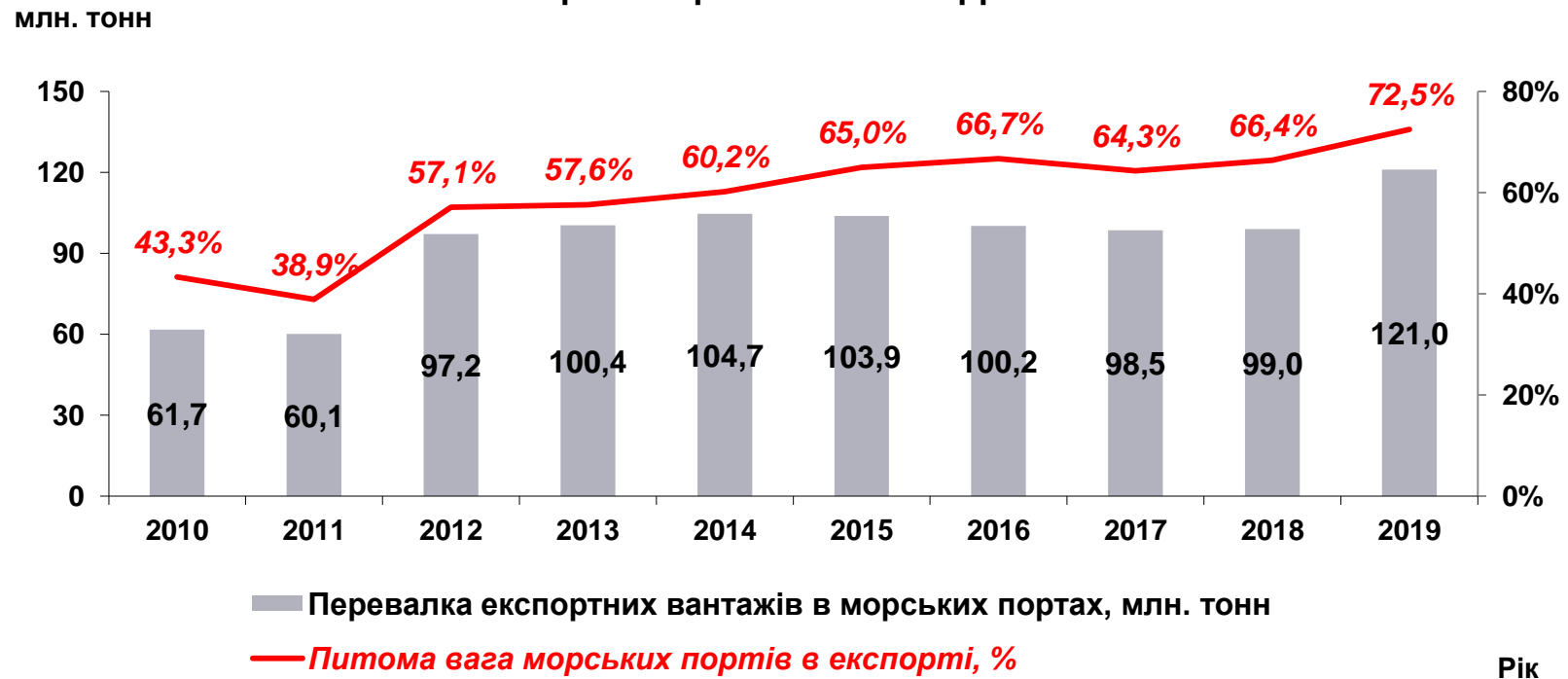


- Протягом 2010-2019 рр. в річкових портах основний приріст перевалки забезпечило зерно (+5,4 млн. тонн/рік), що відвантажується в напрямку морських портів, включаючи перевантаження на рейді
- В структурі перевалки в розрізі компаній зросла питома вага зернових терміналів Нібулону та інших гравців (з 3% в 2010 році до 39% в 2019 році), з одночасним зниженням частки найбільшого річкового оператора компанії “Укррічфлот” (з 54% до 33%).



## Сектор морських і річкових портів займає вагоме місце в економіці України, забезпечуючи відправлення 72,5% експорту товарів

Питома вага сектору перевалки вантажів в портах в українському експорті товарів в 2010-2019 рр.



Сектор перевалки вантажів в морських і річкових портах України в Україні формує 6-7% всієї виручки у транспорті, і в ньому зайнято ~4% від загальної кількості працівників транспорту України

## Перспективи та можливості розвитку морських та річкових портів...

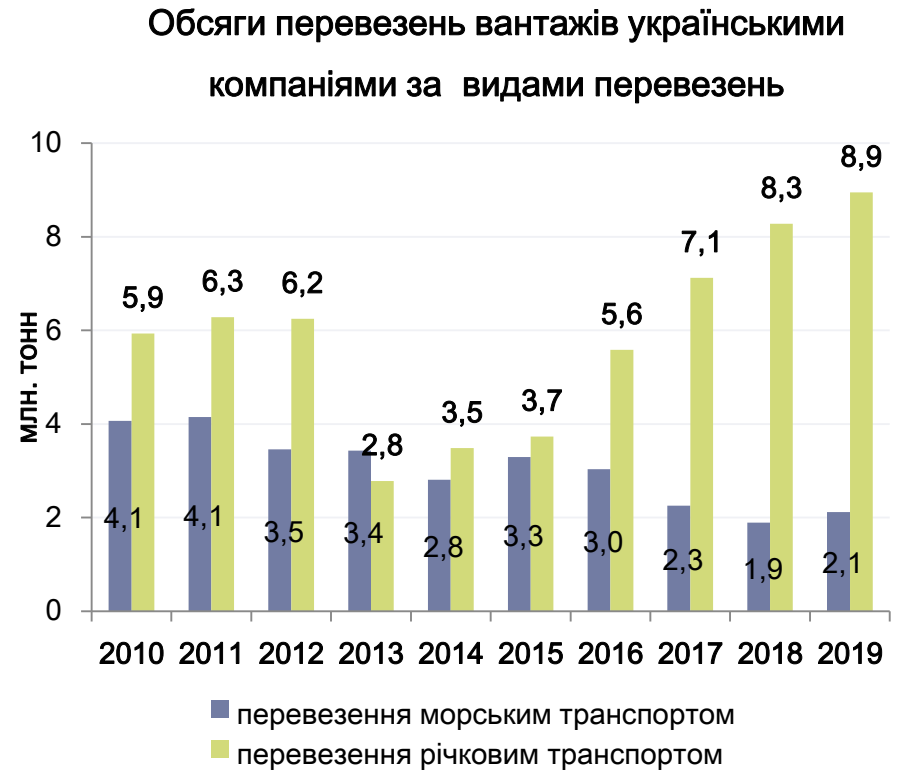
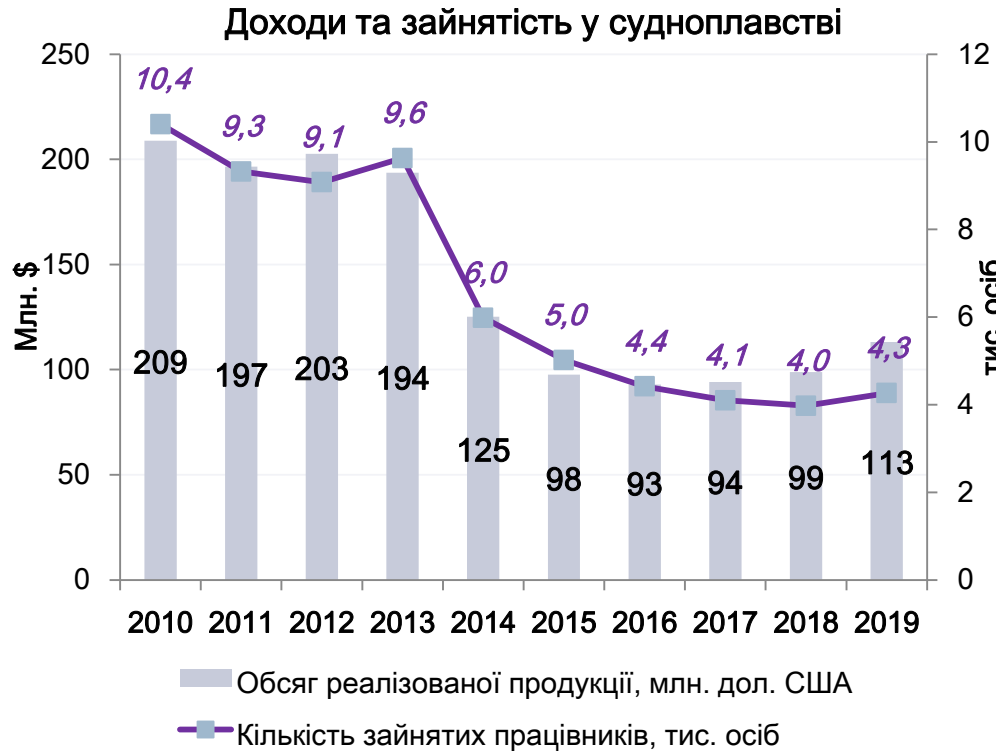
---

- Українська економіка протягом останніх років генерує зростаючі обсяги вантажів для перевалки в українських морських та річкових портах (сумарно із 150 млн. тонн в 2010 р. до 177 млн. тонн в 2019 р.), в основному в експортно-імпортному сполученні
- Ключовими проблемами українських портів є зношена портова інфраструктура, низька пропускна здатність залізничних припортових станцій, дефіцит спеціалізованих терміналів і малі причальні глибини, що не дозволяє обробляти великотоннажні судна
- З огляду на це, потенціал сектору морських і річкових портів пов'язаний із розбудовою залізничних припортових станцій, будівництвом глибоководних причалів і розвитком високопродуктивних спеціалізованих терміналів

---

## Сектор: судноплавство

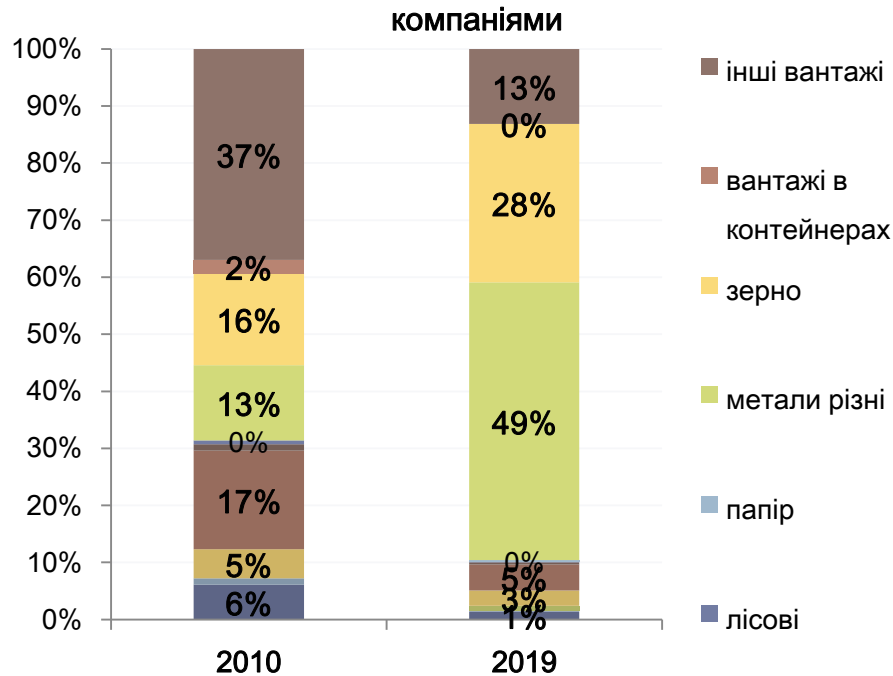
## Протягом 2010-2019 рр. виручка і кількість працюючих в секторі судноплавства України зменшилися вдвічі



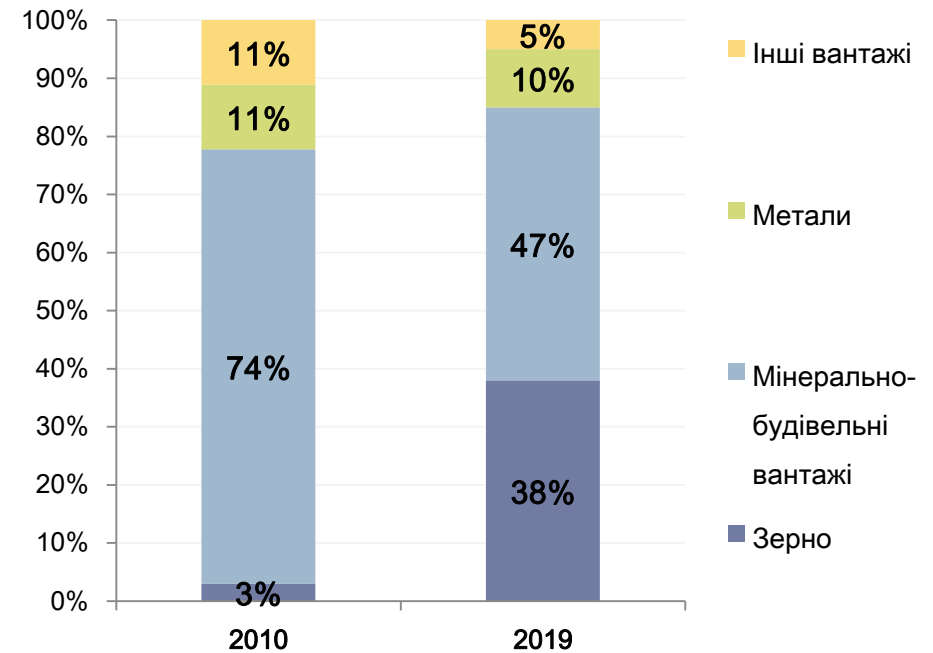
- Протягом 2010-2019 рр. перевезення вантажів морськими судноплавними компаніями України зменшилися вдвічі (з 4,1 до 2,1 млн. тонн/рік), а їх **питома вага у перевезенні українських вантажів** скоротилася з **4% до 1%**
- Обсяги перевезення вантажів річковим транспортом України за цей час збільшилися в 1,5 рази (з 5,9 до 8,9 млн. тонн/рік), і практично весь цей приріст забезпечили зернотрейдери, які перевозять власне зерно (Нібулон, Гермес). Питома вага українських річкових судноплавних компаній в перевезенні вантажів, що перевалюються в річкових портах, скоротилася з 89% до 68%

# Товарна структура морських і річкових перевезень українськими судноплавними компаніями змінилася на користь зерна і металів

Товарна структура морських вантажних перевезень українськими судноплавними компаніями



Товарна структура перевезення вантажів річковим транспортом

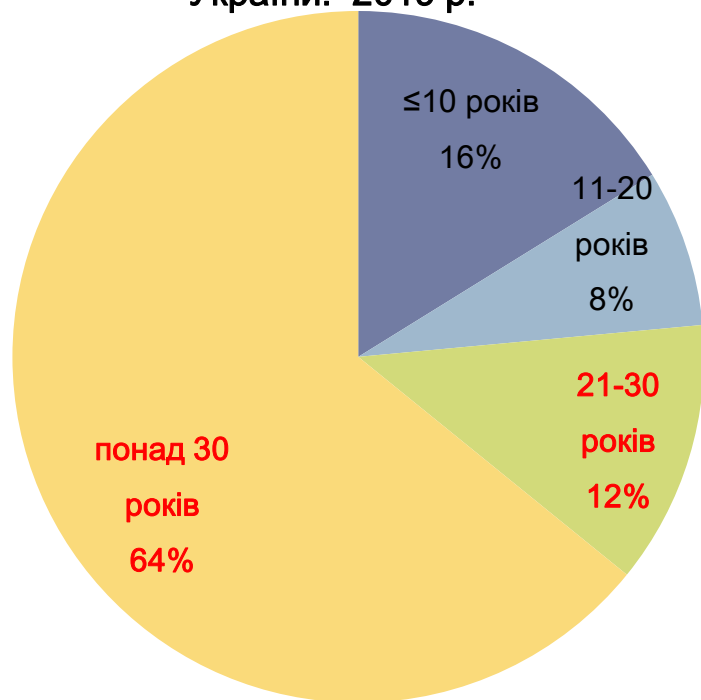


- В сегменті морських перевезень збільшилася питома вага зерна (з 16% до 28%) і металів (з 13% до 49%), за рахунок зменшення частки будматеріалів, нафти і нафтопродуктів та рудної сировини
- В сегменті річкових перевезень зростає питома вага зерна (з 3% до 38%), за рахунок зменшення частки мінерально-будівельних вантажів (з 74% до 47%)

# Головна причина зменшення обсягів перевезень вантажів українськими судноплавними компаніями – дефіцит флоту

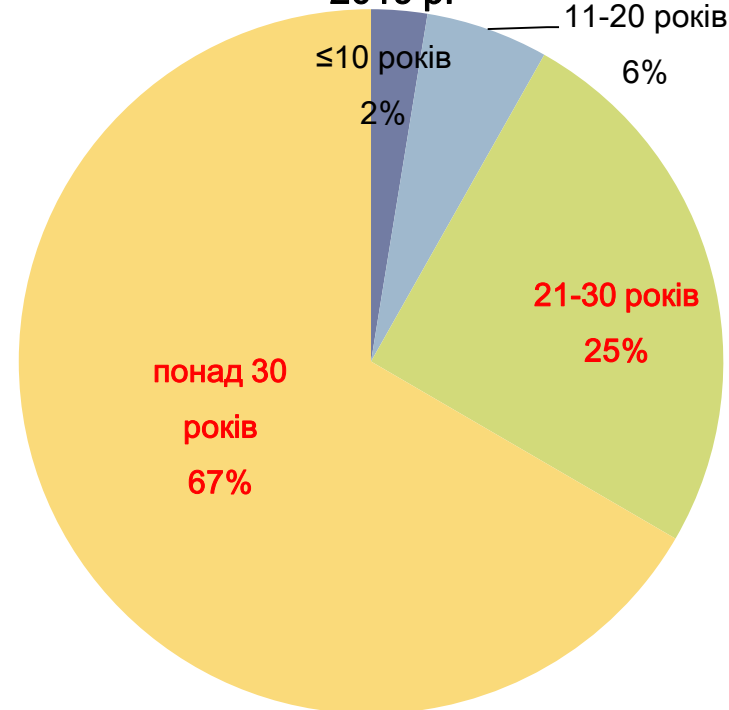
Вікова структура морського флоту

України: 2019 р.



Вікова структура річкового флоту України:

2019 р.



- Дедвейт вантажного флоту українських судноплавних компаній протягом 2010-2019 рр. зменшився з 904 тис. тонн в 2010 р. до 356 тис. тонн в 2019 р.
- Середній вік українського вантажного флоту станом на 2019 рік складає 35 років

# Потенціал розвитку українського судноплавства

---

Потенціал розвитку українських судноплавних компаній пов'язаний із **вантажною базою, яку генерує українська економіка**, і яка зараз в основному перевозиться іноземними компаніями.

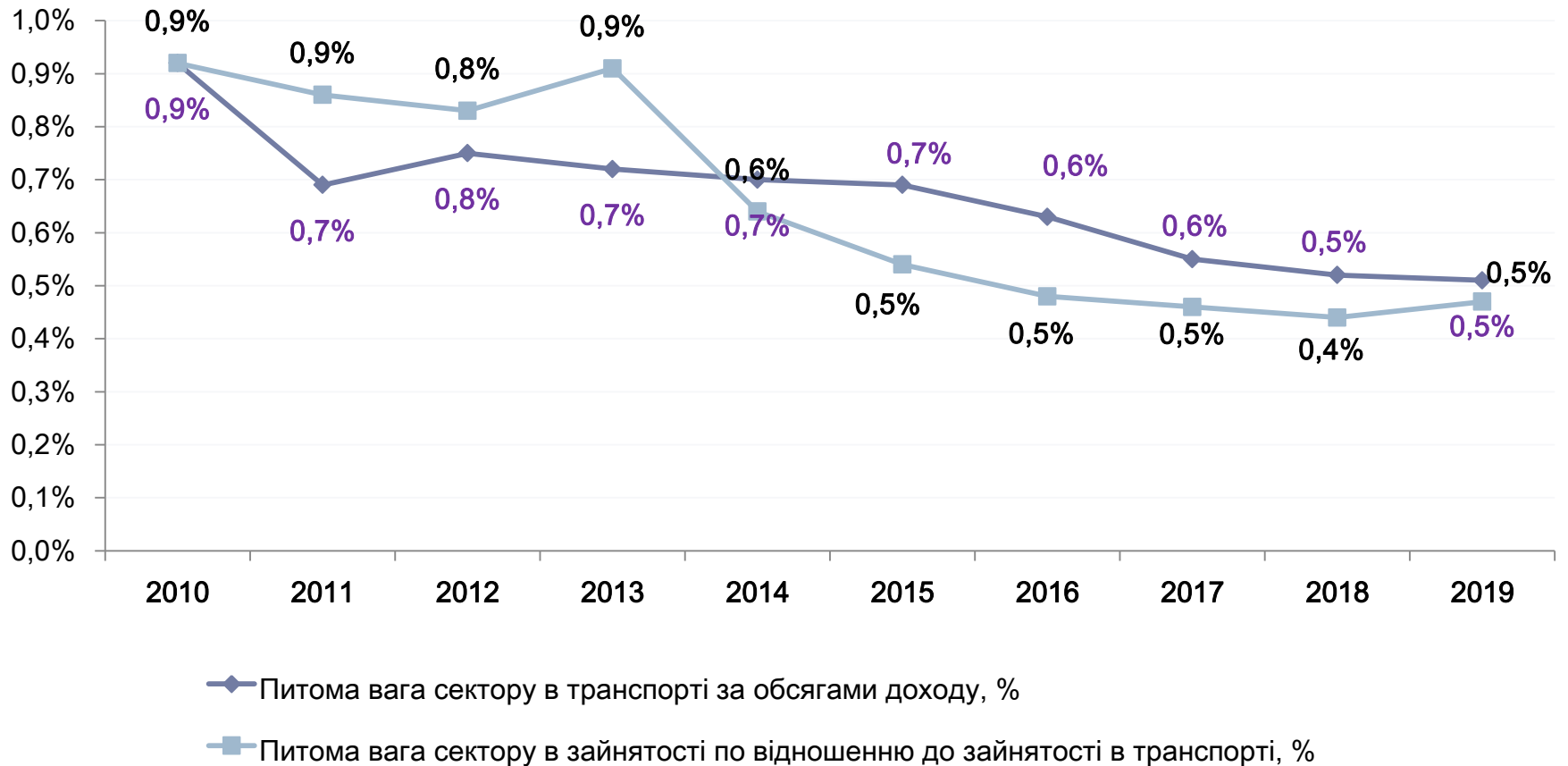
Реалізація цього потенціалу потребує **оновлення вітчизняного флоту**.

Для цього необхідно: (а) підвищення вимог до технічного стану суден, (б) спрощення доступу судноплавних компаній до фінансово-кредитних ресурсів (пільгові ставки, подовжені строки кредитування) і (в) надання пільг для вітчизняних судовласників в частині зменшення розмірів сплати портових зборів.

Зазначені заходи дозволять українським компаніям **модернізувати флот**, сформувати **портфель замовлень** для українських **суднобудівних** компаній і **відновити** свої позиції на ринку перевезень.

# Значення сектору судноплавства в економіці України протягом 2010-2019 рр. знизилося

Значимість судноплавства в транспортній галузі України, %





---

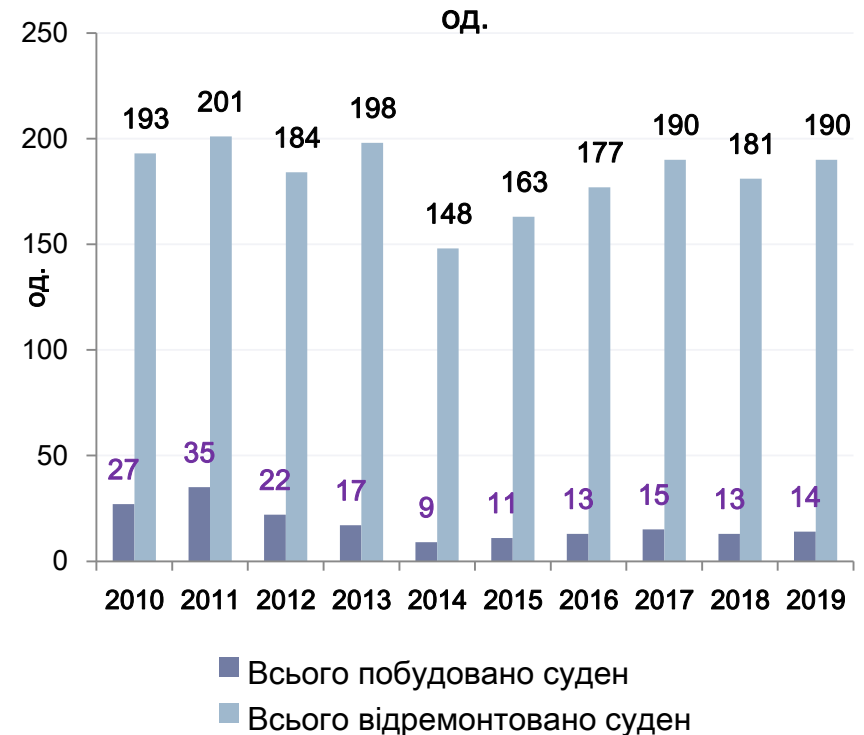
## Сектор: суднобудування і судноремонт

## Протягом 2010-2019 рр. в секторі суднобудування і судноремонту України виручка зменшилася вдвічі, кількість працюючих – втричі

Динаміка доходів і зайнятості сектору суднобудування і судноремонту



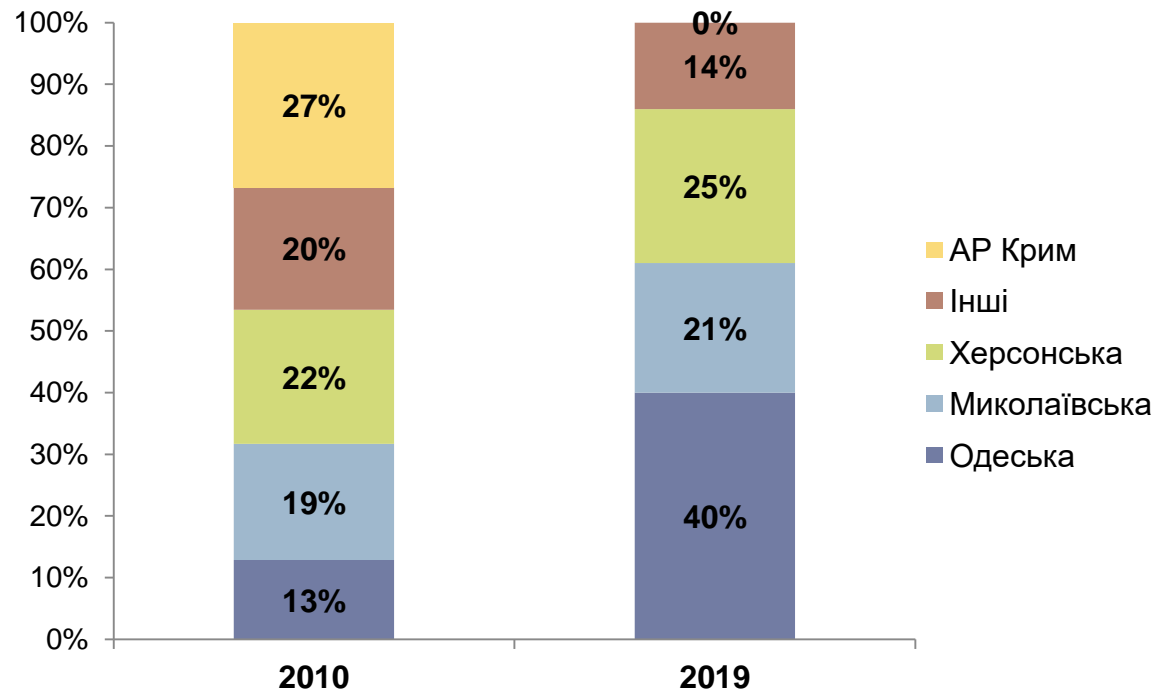
Динаміка будівництва та ремонту суден, од.



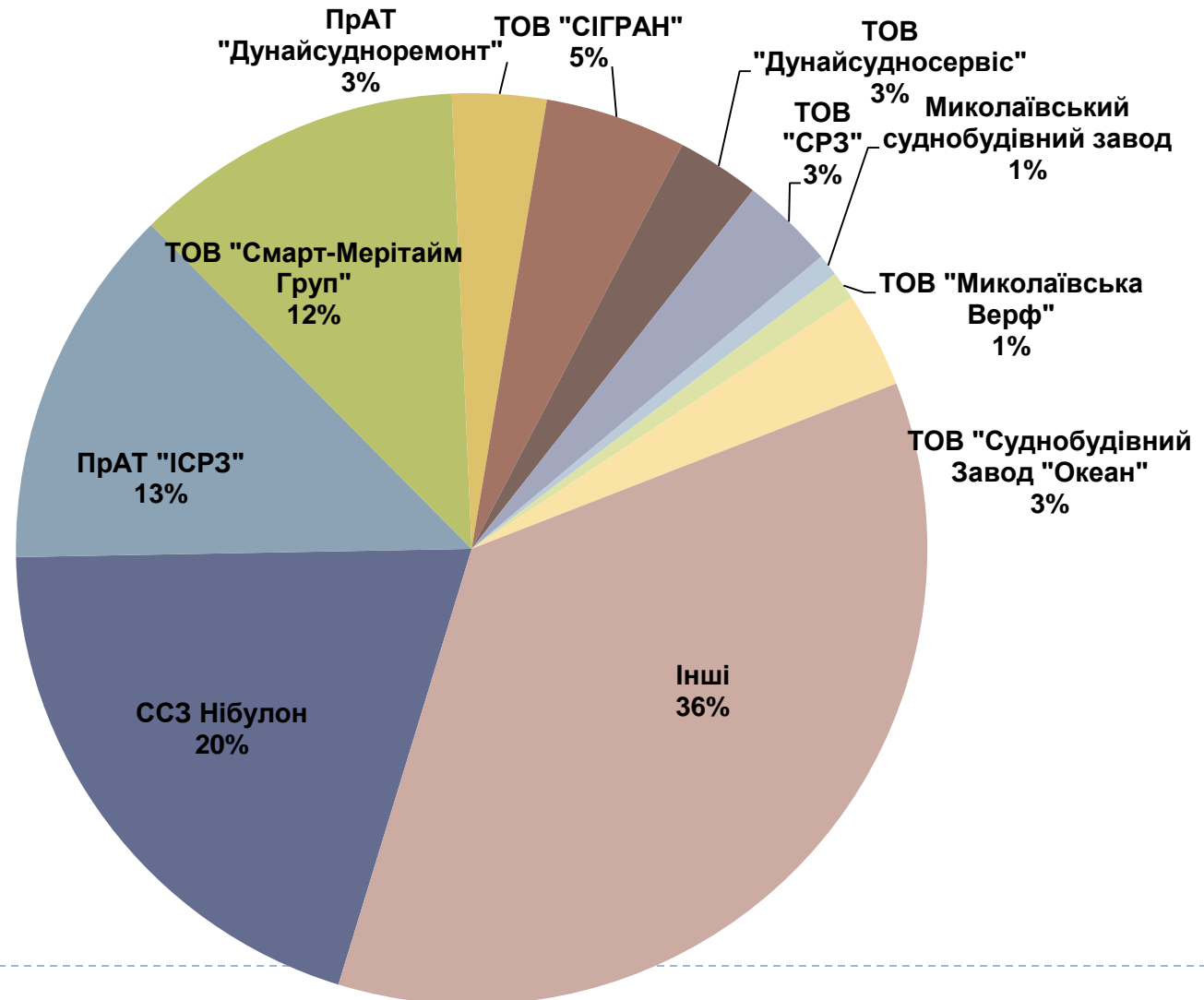
- В 2014 році відбулося різке скорочення доходів сектору, спричинене анексією Криму і гібридною агресією Росії.
- Протягом останніх років спостерігається поступове зростання виручки, однак активне будівництво цивільних суден здійснюється на 6-7 судноверфях
- Теперішній рівень завантаження суднобудівних потужностей складає 30-35%
- Сектор суднобудування в Україні протягом останніх 10-років трансформувалася у сторону технологічного спрощення, а саме – зросла питома вага вантажних барж і буксирів

## Після втрати Криму регіональна структура сектору суднобудування і судноремонту змінилася на користь Одеської, Херсонської та Миколаївської областей

Регіональна структура обсягів суднобудування і судноремонту

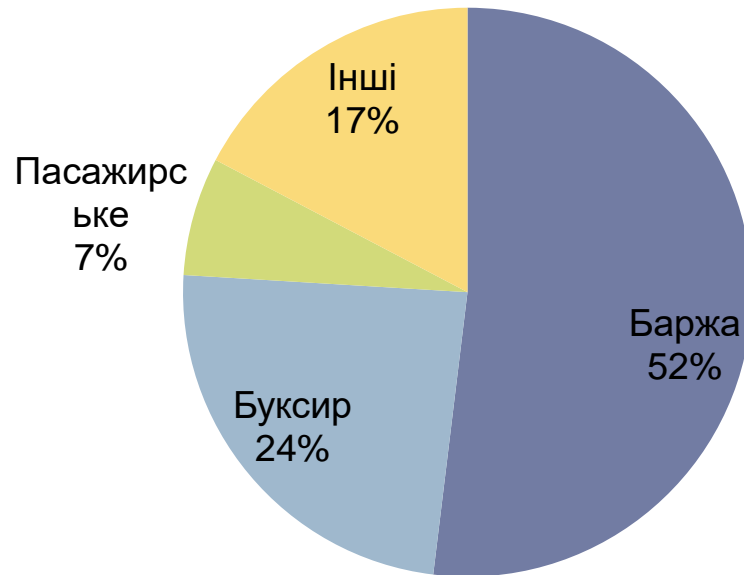


## Основні компанії сектору цивільного суднобудування і судноремонту в Україні в 2019 р.

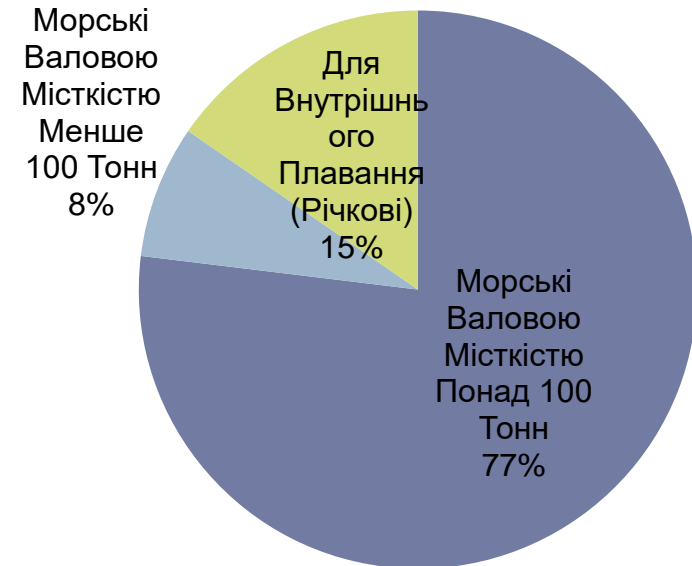


## В 2010-2019 рр. основними замовниками нових суден в Україні були зернотрейдери та перевізники зерна

Структура замовлень нових суден в 2010-2019рр.



Клас замовлень нових суден



Основні замовники суден в Україні в 2010-2019 рр.:

ТОВ СП "Нібулон" – 50 од.;

ТОВ "Лоток" – 11 од.;

ТОВ "Сервіс Транс Балк" – 8 од.;

ТОВ "Сапсан Трансшип" – 3 од.;

ТОВ "АП МАРІН" - 2 од.;

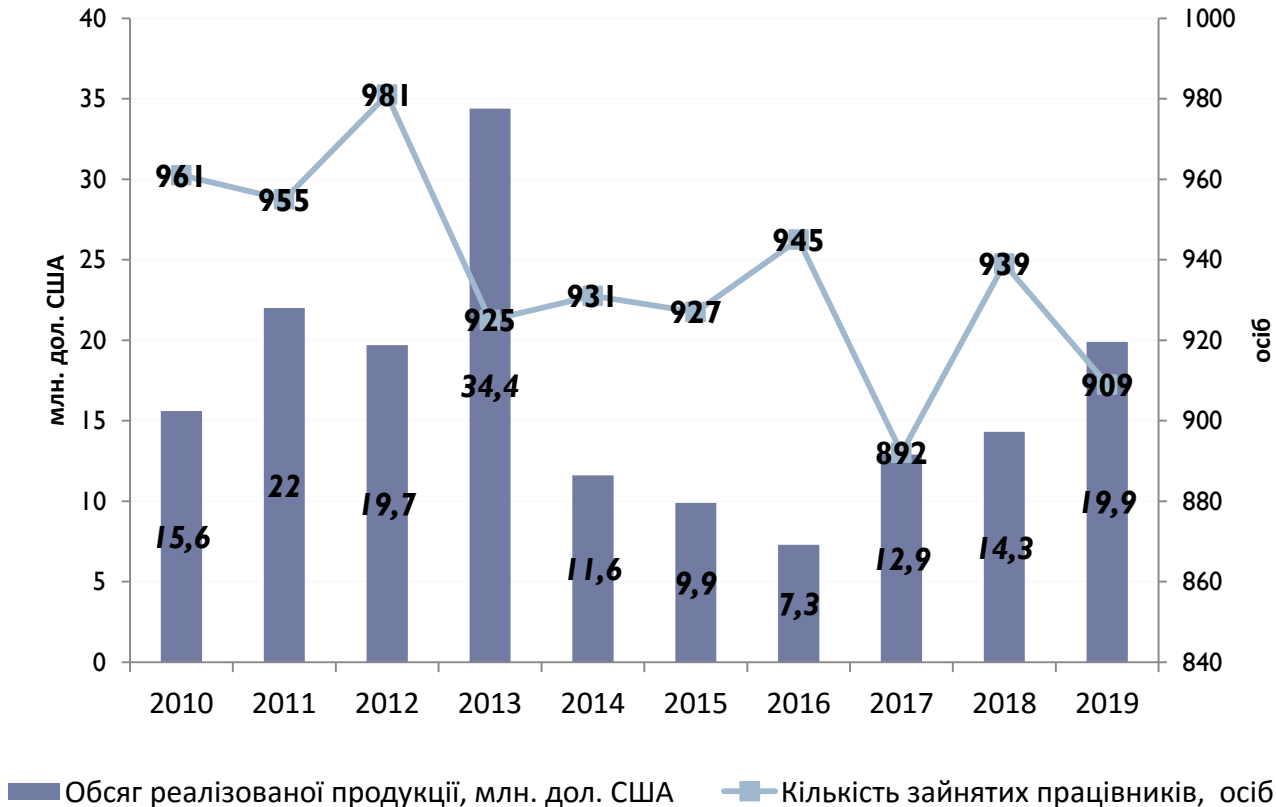
ТОВ "Грейн-Трансшипмент" – 2 од..

---

## Сектор: проектування суден

## Сектор проектування суден протягом останніх років відновився після різкого падіння в 2014-2016 рр.

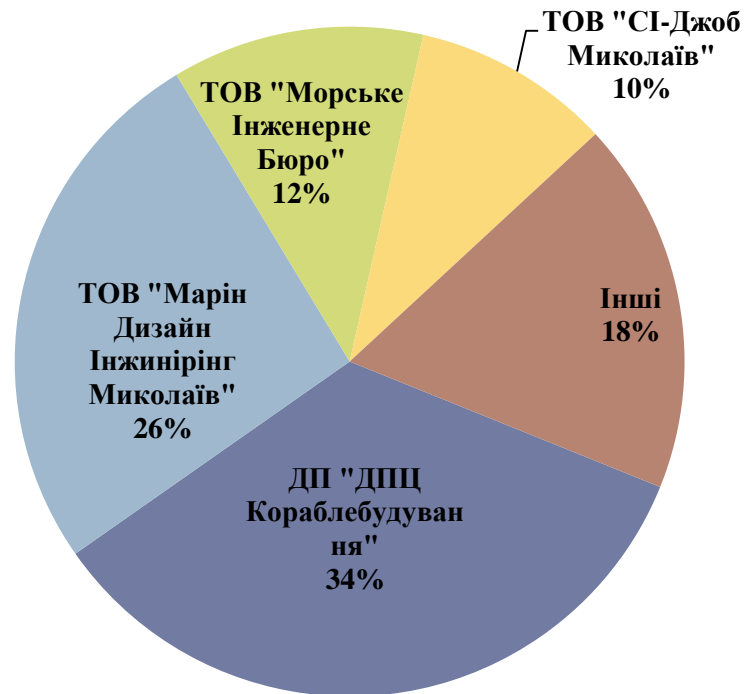
Динаміка доходів і зайнятості в секторі проектування суден



- Різке падіння виручки в 2014р. викликане зменшенням замовлень з боку українських суднобудівних заводів, зокрема, через втрату кримських заводів
- Зменшення виручки в секторі в 2014-2016 рр. частково компенсовано в 2017-2019рр. за рахунок експортних замовлень
- Типова українська інжинірингова компанія на ринку проектування суден має 70-200 осіб працівників, і річну виручку 2-5 млн. дол. США

## В сегменті проектування суден в Україні домінує чотири компанії, із сукупною часткою близько 80%

Основні компанії сектору проектування суден в Україні в 2019 р.

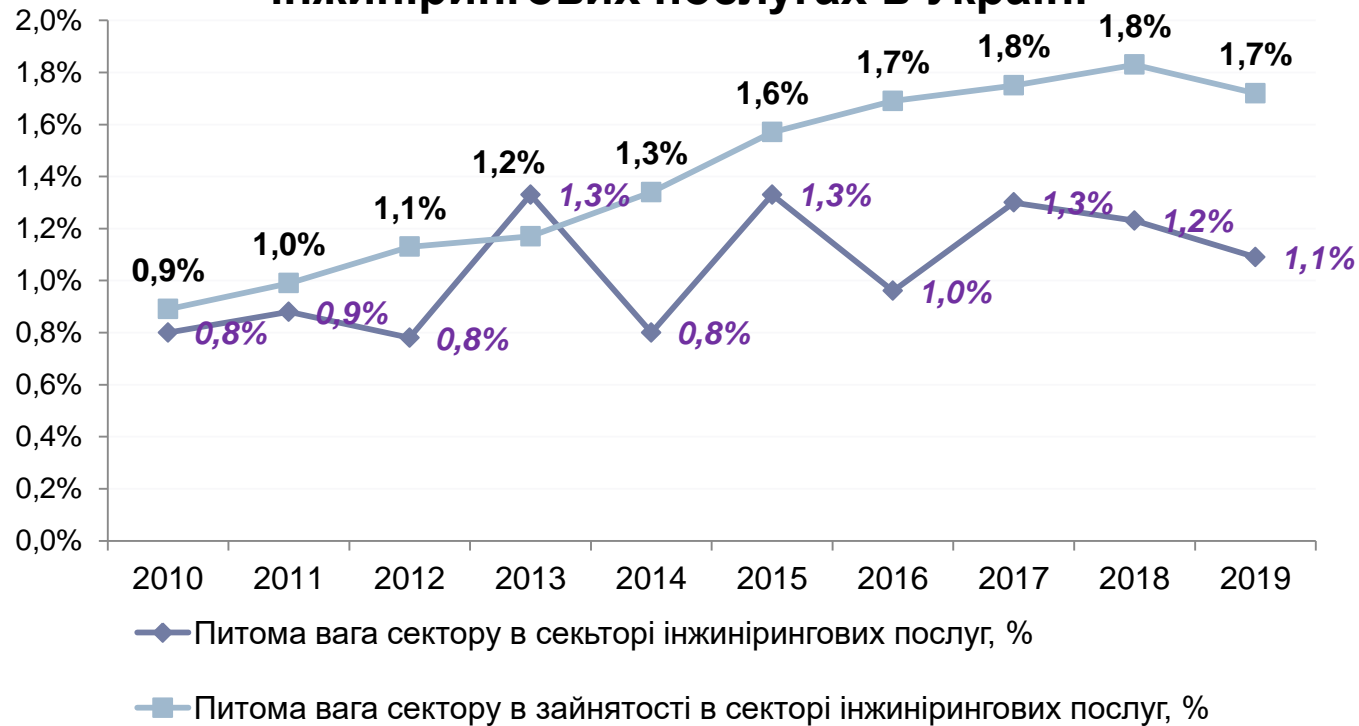


Основна частина послуг із проектування суден в Україні припадає на компанії Миколаївської області. Тут зосереджена найбільша кількість підприємств (8 із 16), на яких задіяні 683 працівників (75% всіх працюючих в секторі) і які в 2019 році згенерували 16,4 млн. дол. США виручки (82% всієї виручки сегменту)



# Сектор проектування суден залишається малозначимим для економіки України

## Частка сектору проектування суден в інжинірингових послугах в Україні



Протягом 2010-2019 рр. сегмент проектування суден мав низькі показники питомої ваги у обсягах виробництва і кількості працюючих у сегменті інжинірингу

---

## **Передумови для формування секторальних кластерів та міжсекторального морського кластеру**

**Кластер** – це добровільне галузеве-територіальне об'єднання взаємопов'язаних організацій (а саме – виробників продукції; постачальників комплектуючих і послуг; освітніх і науково-дослідних установ; банків, інвестиційних і венчурних фондів; об'єктів інфраструктури, тощо) з метою підвищення конкурентних переваг та експлуатації вигоди спільної ринкової діяльності.

Потенціал щодо створення морського галузевого кластеру/кластерів розраховується за формулою «Потенціалу кластеризації»:

$$LQ = (Emp_{ig} / Emp_g) / (Emp_i / Emp),$$

де

$LQ$  – коефіцієнт кластерного потенціалу

$Emp_{ig}$  – кількість зайнятих в  $g$ -досліджуваному сегменті морської галузі в  $i$ -області

$Emp_g$  – кількість зайнятих в  $g$ - досліджуваному сегменті морської галузі в Україні

$Emp_i$  – кількість зайнятих в  $i$ -області

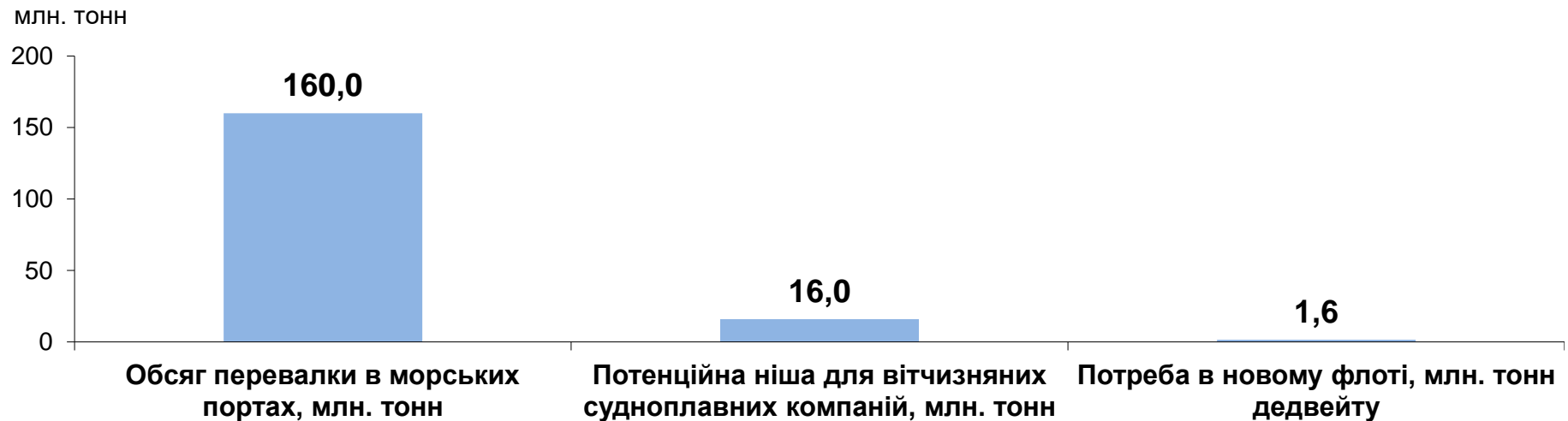
$Emp$  – кількість зайнятих в Україні

## Потенціал кластеризації в досліджуваних секторах:

| Суднобудування та судноремонт  | Судноплавство  | Проектування суден  | Морські і річкові порти   | Міжсекторальний морський кластер  |
|--|--|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Одеська область (LQ=6,0)</li> <li>Миколаївська область (LQ=11,5)</li> <li>Херсонська область (LQ=17,4)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Одеська область (LQ=10,8)</li> <li>Херсонська область (LQ=3,8)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Миколаївська область (LQ=34,4)</li> <li>Одеська область (LQ=3,7).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Одеська область (LQ=10,7)</li> <li>Миколаївська область (LQ=4,8)</li> <li>Донецька область (LQ=2,1)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Одеська область (LQ=9,9)</li> <li>Миколаївська область (LQ=6,0)</li> </ul> |

## Драйвером формування морського кластеру в Україні доцільно розглядати розвиток перевезень українських вантажів вітчизняними судноплавними компаніями

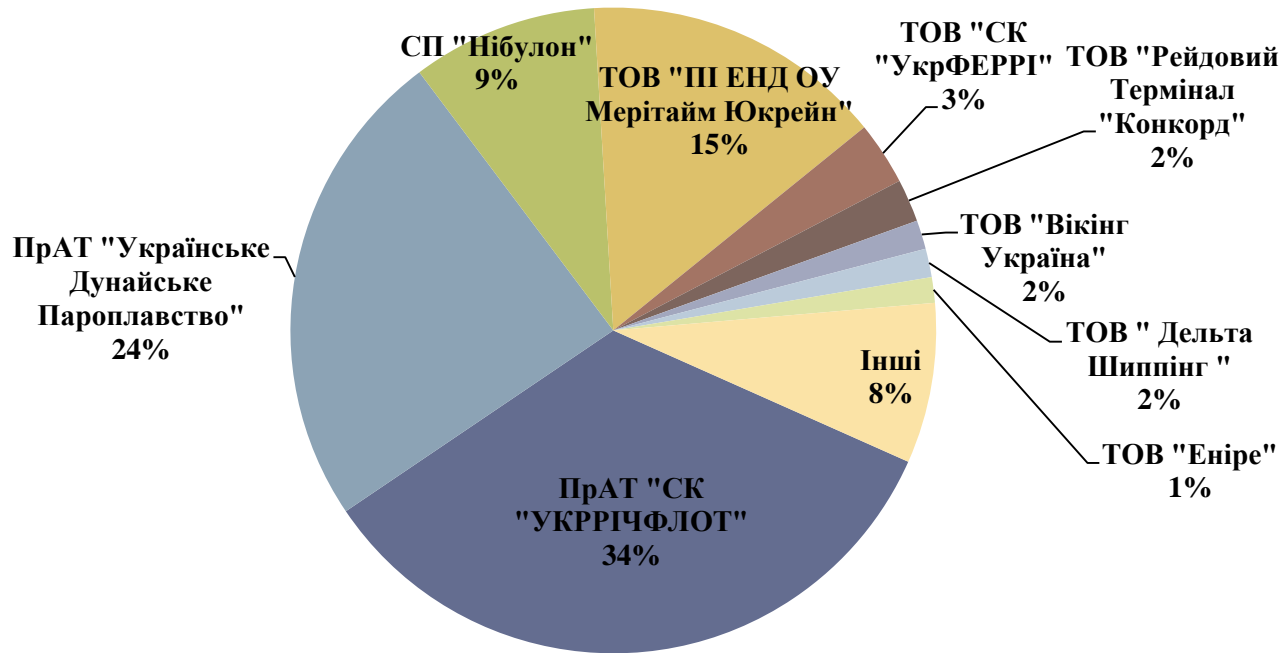
- На сьогодні з 160 млн. тонн обсягів перевалки вантажів в українських морських портах лише 2 млн. тонн (або 1%) перевозять українські судноплавні компанії
- Для збільшення обсягів перевезень принаймні до 10% (16 млн. тонн) необхідне будівництво нового флоту загальним дедвейтом ~1,6 млн. тонн (до 300 суден різних типів)



- Важливо, щоб новий флот будувався в Україні. Для цього судновласники повинні отримати певні преференції/пільги. Розміщення замовлень на будівництво нових суден в Україні запустить весь ланцюг морського кластеру:

**Вантажна база ↔ Українське судноплавство → Проектування і Будівництво суден**

Важлива присутність у морському кластері судноплавних компаній, як потенційних замовників будівництва і проектування суден. На сьогодні найбільші вітчизняні судноплавні компанії:



Українське судноплавство інтегруватиме всіх учасників морського кластеру:

Вантажна база ↔ Українське судноплавство ↔ Проектування і Суднобудування

---

**ДП «Укрпромзовнішекспертиза»**

**м. Київ, вул. Січових Стрільців, 60**

**(044) 484-64-83**

**[www.expert.kiev.ua](http://www.expert.kiev.ua)**

**[pserg@expert.kiev.ua](mailto:pserg@expert.kiev.ua)**