

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ УКРАИНЫ И ОДЕССКОГО РЕГИОНА**

*Шаталюк Е.В.*

---

Представлена загальна характеристика морської портової системи України та місце у ній морських торговельних портів Одеської області, а також. Розглянуто динаміку розвитку морських торговельних портів України та Одеської області, розкрито найбільшчі проблеми їх розвитку та винайдено шляхи вирішення проблемних питань.

Необходимость рассмотрения проблем развития портов обусловлена, с одной стороны, их значительной ролью в экономике Одесского региона, а с другой – существованием ряда негативных факторов, которые сдерживают рост эффективности портовой деятельности.

Современный морской торговый порт – это одна из важнейших составляющих транспортного комплекса Украины, где осуществляется обслуживание грузов, судов, пассажиров, как внутреннего, так и международного сообщения, а также перевалка грузов. В настоящий момент в этом центре переплетения интересов всех видов транспорта чувствуется слабость и несовершенство, вызванное сменой экономического уклада общества, а временами даже отсутствием нормативной базы для регуляции отношений порта как со всеми видами транспорта и государством, так и в внутри самого порта. Условия вхождения национальной экономики в общемировую и европейскую региональную хозяйственные системы предопределяют коренные изменения в отрасли морского транспорта и в системе морских портов Одесского региона и Украины в целом.

Цель статьи заключается в определении роли морских торговых портов Одесской области в морской портовой системе Украины, социально-экономическом развитии региона, а так же определения наиболее важных проблем развития портов и путей их решения.

Общая характеристика морской портовой системы Украины и места в ней морских портов Одесского региона

В систему портового хозяйства Украины входят 20 морских торговых портов, расположенных в бассейнах Черного и Азовского морей и в устьях рек Дуная и Днестра.

Согласно данным Держкомстата Украины общий грузооборот портов и перегрузочных комплексов Украины за 2007 год составлял 176,72 млн. тонн. Рост в 2007 году в сравнении с 2006 годом составил 11,9% [1].

Существующая пропускная способность морских торговых портов Украины достигает около 180 млн. тонн. [8]. В 2007 году их фактический грузооборот составил 123,7 млн. тонн, то есть коэффициент использования пропускной способности достиг почти 70% [9].

По номенклатуре грузооборот морских торговых портов в 2007 году имел следующую структуру: наливные грузы – 20,1%, сыпучие – 49,2%, тарно-штучные – 30,7%, в том числе контейнеры – 6,6% [1].

Главная особенность экономико-географического положения Одесской области - ее приморское и пограничное положение, выход к речным магистралям, что определяет ее огромные преимущества и транспортные возможности. Особая роль отводится морским портам, которые с одной стороны, обеспечивают перевалку основного объема экспортно-импортных грузов для потребностей Украины, с другой, совместно с железной дорогой - значительной части транзитных грузов стран-участниц СНГ. Поэтому в условиях становления транспортной системы Украины особое место отводится портам Одесского региона.

Влияние портовой подсистемы Одесского региона на его развитие в первую очередь характеризуется количеством поступлений средств от деятельности портов в местный бюджет.

По данным государственной налоговой администрации в Одесской области, в 2007 году в сводный бюджет от портов Одесского региона поступило 363,8 млн. грн. (8,2% всех поступлений по Одесской области). В государственный бюджет – 264,9 млн. грн. (12,9%), в местный - 98,9 млн. грн. (4,1%) [11].

В Одесском регионе расположено 7 морских торговых портов. Их суммарный грузооборот в 2007 году составлял 80 млн. тонн, или 65% общего грузооборота морских торговых портов Украины за 2007 год.

По номенклатуре грузов, которые перерабатываются портами Одесского региона по итогам 2007 года, доминирующими являются сыпучие грузы (41,5%), дальше идут тарно-штучные (30,4%) и наливные (28,1%).

Объем переработки наливных грузов снижается как в Одесской, так и в Дунайской группе портов начиная с 2004 и с 2003 годов соответственно. За год переработка наливных грузов в Одесской группе портов снизилась на 21%. Это, прежде всего, связано с недозагруженностью нефтеперерабатывающих заводов и выведением с эксплуатации Одесского нефтеперерабатывающего завода, что негативно повлияло на объемы экспорта нефтепродуктов и переориентацией транзитных грузопотоков казахской и российской нефти на введенные в прошлом году российские нефтетерминалы.

В переработке сыпучих грузов наблюдается рост в обеих группах портов. Однако в 2003 году наблюдалось падение в Одесской группе портов на 11,7%, по сравнению с 2002 годом, что связано с сокращением объемов транзитной перевалки сахара-сырца в связи с несогласованностью вопросов его транзита через территорию Украины и уменьшением грузопотоков хлебных грузов. В 2004 году ситуация не изменилась, но в 2005 году переработка сыпучих грузов увеличилась на 31,5% по сравнению с 2004 годом.

Что касается переработки тарно-штучных грузов в Одесской группе портов, то 2004 год стал рекордным за счет увеличения переработки леса на 31,2% в Белгород-Днестровском порту. Для Дунайской группы портов 2004 год так же стал рекордным за счет активной работы Усть-Дунайского порта со строительными грузами (+65,1%).

Одесский порт перерабатывает наибольшее количество наливных грузов в Украине (62,2% общего объема по итогам 2007 года) [2].

Ильичевский порт имеет в своем составе два уникальных для Черного моря комплекса – железнодорожную паромную переправу и комплекс по перегрузке автотехники накатным способом.

Ильичевский и Одесский порты являются главными контейнерными портами страны. В 2007 году Одесским портом было переработано 4473,5 тыс. тонн контейнеров, Ильичевским – 3560,2 тыс. тонн. Это при том, что общий грузооборот украинских морских торговых портов по контейнерам в 2007 году составлял 8195,4 тыс. тонн [9].

Таблица 1  
Динамика переработки грузов морскими торговыми портами Украины в 2002 - 2007 годах, млн. тонн<sup>3</sup>

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
наливные	31,1	36,9	28,1	19,3	20,7	24,9
сыпучие	45,1	43,9	49,5	57,6	55,6	60,8
тарно-штучные	30,1	30,1	33,8	32,1	36,1	38,0
всего	106,3	110,9	111,4	109,0	112,5	123,7

Таблица 2  
Доля портов Одесской области в общей переработке грузов морскими торговыми портами Украины<sup>4</sup>, %

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
наливные	79,4	70,5	84,0	96,9	93,1	89,6
сыпучие	60,8	58,3	53,5	56,8	56,1	53,0
тарно-штучные	66,4	74,8	75,1	69,2	66,2	63,4
всего	67,8	66,8	67,8	67,5	66,1	63,5

Таблица 3  
Динамика переработки грузов морскими торговыми портами Одесской области в 2002 - 2007 годах<sup>5</sup>, млн. тонн

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
наливные	24,7	26,0	23,6	18,7	19,3	22,3
сыпучие	27,4	25,6	26,5	32,7	31,2	32,2
тарно-штучные	20,0	22,5	25,4	22,2	23,9	24,1
всего	72,1	74,1	75,5	73,6	74,4	78,6

Проблемы развития портовой системы Украины

1. Правовые:

- проблема собственности территории и акватории портов;
- совместное участие органов государственной власти и местного самоуправления в процессе ликвидации аварий;

<sup>3</sup> Источник: составлено на основе [1-7]

<sup>4</sup> Источник: составлено на основе [1-7]

<sup>5</sup> Источник: составлено на основе [1-7]

- предоставление портами средств местным органам власти на выполнение экологических проектов, развитие инфраструктуры побережья, и т.п;

- участие местных органов власти в решении вопросов стратегического развития портов, которые связаны с изменением границ территорий и акваторий портов;

разработка правовых принципов развития частных морских терминалов;

#### 2. Организационные:

- не решение вопроса относительно распределения административных и хозяйственных функций в пределах самого порта;

- снижение уровня управляемости внутреннепортовых процессов в результате ввода дополнительных структурных управлений и подразделений;

- достаточно высокий уровень вмешательства государства в хозяйственную и другую деятельность портов;

- проблемы взаимоотношений с государственным и частным секторами экономики;

- проблемы взаимодействия с другими видами транспорта;

- проблемы взаимоотношений с клиентурой, другими субъектами ведения хозяйства, и т.п.

#### 3. Технические:

неудовлетворительное техническое состояние причального фронта;

необходимость ремонта или реконструкции 70% площадей открытых складских площадок;

физический и моральный износ оборудования в портах;

отсутствие методики комплексной оценки качества оборудования, эффективности его эксплуатации и номенклатуры показателей;

необходимость модернизации и ремонта технических средств обеспечения безопасности мореходности;

несоответствие современным логистическим требованиям состояния путей соединения, которые используются для доставки грузов в (из) морских портов, припортовых станций, автотранспортных развязок, дорожной инфраструктуры;

недостаточная мощность портов для перевалки грузов

отсутствие механизма развития прилегающей железнодорожной инфраструктуры в соответствии с развитием портовых мощностей.

#### 4. Технологические:

медленный процесс усовершенствования транспортных технологий относительно производственных, торговых, складских и таможенных;

недостаток портовых территорий для складирования грузов, особенно контейнеров;

несоответствие евростандартам технологии прохождения контейнерных грузов через границу в Украину и процедуры их оформления;

недопустимо низкий уровень информатизации транспортного процесса и информационного взаимодействия транспорта с другими отраслями экономики;

низкий уровень экологичности портовых технологий.

5. Экономические:

отсутствие сбалансированной экономической политики на морском и речном транспорте;

несовершенство методики расчета портовых сборов;

недостаточная эффективность финансово-экономических механизмов, которые стимулируют предоставление инвестиций на развитие транспорта;

несовершенная политика формирования тарифов на железнодорожные перевозки и погрузо-разгрузочные работы в портах.

Пути решения проблем развития портового хозяйства

Правовые. В первую очередь необходимо принять закон «О морских портах». Актуальным также является закон «Об исключении земель для общегосударственных и стратегических целей». Четкая регламентация прав и обязанностей порта во взаимоотношениях, которые возникают при осуществлении им своих функций улучшит социально-экономическую ситуацию в стране в части, которая зависит от согласованности работы каждого вида транспорта и транспортной системы Украины в целом; обеспечит признание статуса акватории и территории портов, размежует функции портов относительно хозяйственной деятельности, государственного контроля и надзора за обеспечением безопасности мореходства; регламентирует в рыночных условиях порядок содержания, эксплуатации, обновления и строительства новых объектов, которые согласно действующего законодательства, является объектами стратегического значения.

Необходимо обеспечить усовершенствование правового режима для создания и развития новых портовых перегрузочных комплексов всех форм собственности.

Правовой режим в портах должен быть приведен в соответствие с мировыми стандартами, упрощение формальностей, избежания дублирования и избыточных, необоснованных требований, к участникам транспортного процесса.

Нормативным документом для каждого порта должен стать генеральный план его развития, при разработке которого следует учесть как особенности конкретного порта, так и национальную стратегию, в отрасли морского транспорта.

Организационные. Следует поддержать основные предложения Министерства транспорта и связи, которые основываются на одобренной Кабинетом Министров Украины «Стратегию развития морских портов на период до 2015 года». Они сводятся к следующему:

создание государственного реестра морских портов и терминалов;

отвод государственным администрациям портов территорий и акваторий портов;

определение объектов портовой инфраструктуры, которые передаются государственным администрациям портов с правом (или без права) последующей передачи в аренду;

реорганизация государственной системы управления в портах одновременно с реорганизацией государственной системы обеспечения безопасности судоходства; составление реестров этих объектов и получения государственных актов;

определение организационных принципов передачи основной доли портовой деятельности частным портовым операторам;

применение в морских портах комплексного подхода к управлению безопасностью.

Изменение номенклатуры грузопотоков портов и значительное увеличение переработки грузов в контейнерах указывает на актуальность строительства современных специализированных комплексов. Для этого необходимо активное содействие со стороны Министерства транспорта и связи Украины, Укрморречфлота, в согласовании и внедрении инвестиционных проектов порта, в частности, относительно расширения контейнерного терминала.

Необходимо официально закрепить зоны перспективного развития каждого из портов, желательно на уровне КМУ, что позволит избежать злоупотребления со стороны местной власти и частных застройщиков.

Около каждого морского порта с учетом его специализации должен (или может) быть создан порт – спутник («сухой порт»).

Исходя из общемировой практики, есть смысл рассмотреть вопрос о распределении украинских портов следующим образом: порты общегосударственного, регионального и местного значения. Относительно портов местного значения может быть определена целесообразность их приватизации.

Усовершенствование управления портами возможно путем смены форм собственности и перехода на новые организационные формы управления.

Необходимо сберечь государственную собственность и функции управления основными фондами, в том числе судоходными каналами, причалами, другими гидротехническими сооружениями, средствами навигационного оборудования, сигнализации, связи, системами энергоснабжения и водоотвода, автомобильными дорогами, железнодорожными путями, а также территорией и акваторией.

Нужно осуществить четкое распределение хозяйственных функций (обслуживания пассажиров и грузов, судов, и тому подобное) и государственных функций, связанных с безопасностью судов и выполнением международных обязательств.

Огромное значение имеет реализация организационных мероприятий для обеспечения четкого взаимодействия портов с другими видами транспорта, грузовладельцами, операторами, заключение долгосрочных международных соглашений.

Существует неотложная потребность в создании единой транспортной информационно-аналитической и логистической системы.

Необходимо привести государственный заказ на подготовку специалистов в соответствие с реальными потребностями предприятий морского транспорта.

Нужно определить механизм выполнения государственных гарантий относительно трудоустройства и социального обеспечения выпускников морских учебных заведений.

Нуждается в срочном усовершенствовании система переподготовки и повышения квалификации специалистов, которые работают в портах.

Технические. Состояние технической базы портов Одесского региона может улучшить следующими мероприятиями:

- приобретение новых перегрузочных машин с учетом экологических требований Евро-4;
- обновление парка порталных кранов и технологического транспорта путем приобретения современных образцов перегрузочного оборудования;
- внедрение современных систем диагностики технического состояния машин и механизмов;

Должно быть ускорено списание средств, ремонт и текущее содержание которых не могут обеспечить их необходимой эксплуатационной надежности.

Нужно повышение квалификации и усиление требований к персоналу, который обслуживает портовую технику и отвечает за ее состояние и эксплуатацию.

Повышение технического уровня нуждается в создании специального фонда для финансирования актуальных научных исследований и разработок для сохранности научного потенциала и проведения фундаментальных исследований.

Неотложной является потребность в разработке государственной программы развития железнодорожных подъездных путей к морским портам, в том числе, в первую очередь, железнодорожной ветке, для соединения порта Рени с основной железнодорожной магистралью Одесса – Измаил, реконструкция железнодорожного моста через Днестровский лиман.

Необходимо разработать план пополнения портового флота ледоколами и служебно-вспомогательными судами.

Технологические. Для улучшения технологий обработки грузов в портах необходимо разработать типичные технологические схемы, которые исключают проведение досмотров, экспертиз и других углубленных видов контроля грузов. Важной задачей является анализ фактической пропускной способности портов, определения приоритетных проектов ее развития.

Необходимо усовершенствовать технологии обработки контейнеров с учетом опыта внедрения новой перегрузочной техники.

Разработке подлежат технологии переориентирования существующих перегрузочных комплексов на перегрузку контейнеров, технологии стафирования различных видов грузов, в контейнеры, технологии перегрузки грузов (зерновых, масел) на специализированных перегрузочных комплексах.

В портах должны внедряться логистические технологии. Рассматривая порты как элементы логистических систем и цепей поставки, все портовые технологии следует проектировать и совершенствовать исходя из системных принципов.

Экономические. В первую очередь решению подлежит проблема ценообразования в деятельности портов. Ставки портовых сборов, тарифы и ставки, на услуги портов должны быть обоснованными и носить рыночный

характер. В предельном варианте портам может быть предоставлено право вести самостоятельную ценовую политику. Как компромиссный вариант можно рассматривать установление нижних пределов аккордных портовых ставок на уровне министерства и предоставления портам права самостоятельно устанавливать приемлемые для себя ставки выше установленных пределов. При этом не исключается обеспечение государственного контроля в вопросах установления, взывания и использования портовых сборов.

Важное значение имеет также оптимизация железнодорожных тарифов с учетом интересов портов. В частности, нужен пересмотр действующих железнодорожных тарифов на перевозку экспортных черных металлов с целью устранения диспропорций, которые приводят к необоснованной переориентации грузопотоков из портов «Большой Одессы», где грузовые тарифы наибольшие (I-ая тарифная группа), на Азовские и Приднепровские порты (II-ая и IV-ая тарифные группы).

Без определенной свободы портов в области ценовой политики нельзя говорить о государственном стимулировании развития конкурентной среды на рынке портовых услуг.

Следует считать целесообразным последующее развитие таких форм привлечения инвестиций, как концессии, строительство и эксплуатация объектов портовой инфраструктуры, частными инвесторами со следующей передачей их в государственную собственность.

Необходимо решить вопрос экономической регуляции деятельности портовых операторов, других субъектов предпринимательской деятельности, в портах.

Можно предложить применение в качестве эффективного источника финансирования инвестиционных проектов в портах финансового лизинга.

#### Вывод

Как видно из вышеизложенного, пути решения проблем существуют однако лишь при четком содействии органов исполнительной власти и местного самоуправления, которые должны поддерживать инициативу портов относительно их развития, поскольку это влияет на перспективы развития всего региона.

На сегодняшний день, в условиях мирового экономического кризиса, видно что морские торговые порты области являются бюджетообразующим звеном (8,2% всех поступлений по Одесской области).

Со стороны местной власти необходимым и целесообразным является согласование проектов развития портов, обеспечение резервирования земель для инфраструктуры морских портов.

Одним из эффективных инструментов влияния оказывается содействие привлечению инвестиций в порты.

В компетенцию местных органов власти входит также необходимое для портов развитие сети автодорог.

Значительную роль местное самоуправление может играть при назначении на должности, защите прав и увольнении руководителей портов.

*Литература*

1. Порты Украины. №01/02 2006 г 1(57) Морские торговые порты Украины в 2005 году, с 67-71.
2. Порты Украины. №01/02 2007 г 1(89) Морские торговые порты Украины в 2006 году, с 56-58.
3. Порты Украины. №01/02 2005 г 1(53) Морские торговые порты Украины в 2004 году, с 53-57.
4. Порты Украины. №01/02 2004 г 1(51) Морские торговые порты Украины в 2003 году, с 56-61.
5. Порты Украины. №01/02 2003 г 1(46) Морские торговые порты Украины в 2002 году, с 68-71.
6. Порты Украины. №01/02 2001 г 1(38) Грузооборот в морских торговых портах Украины в 2000 году, с 33-35.
7. Порты Украины. №01/02, 2005 г, 1(51) В. Михайлова. Еще раз о судьбе ГСХ «Дунай-Черное море», с. 64-65
8. Порты Украины. №09/10, 2004 г, 5(49). В.Стецюк. Перспективы развития ведущих морских портов Украины. с. 11-13
9. Порты Украины. №09/10, 2004 г, 5(49). М.Мельник. Килийский ССРЗ: этапы возрождения. с. 36-37
10. <http://www.blackseatrans.com/pu/1998-5/text/24txt.htm>
11. <http://www.blackseatrans.com/pu/2002-4/31.phtml>
12. Материалы Одесского областного научно-технического совета.

*Abstract*

**E.Shataliuk**

**The problems of development of Ukrainian and Odessa sea trade ports**

General description of the marine port system of Ukraine and place is presented in her marine ports of auctions of the Odessa region, and also. The dynamics of development of marine ports of auctions of Ukraine and Odessa region is considered, the issue of the day of their development is exposed and the ways of decision of questions of problems are invented.