УДК 656.073/235(477)

ТРАНСШИПМЕНТ КАК ПЕРСПЕКТИВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Опанчук Б.А.

У статті розглядається конкурентне положення українських контейнерних терміналів на ринку трансшипмента та фідерних перевезень в Чорноморському регіоні. Запропоновано ряд організаційних заходів щодо сприяння розвитку цього виду перевезень в Україні, який, в свою чергу, сприяє реалізації транзитного потенціалу держави.

Введение. Верховная Рада Украины приняла законопроект, создающий юридические основы в портах для трансшипмента – специального режима транзита грузов в контейнерах, прибывающих и убывающих в водном сообщении. Соответствующее положение закреплено в принятом Законе Украины «О внесении изменений в Закон Украины «О транзите грузов».

Постановка задачи. Тем самым в морскую деятельность Украины впервые вводится понятие трансшипмента, отсутствовавшее в национальной законодательной базе (режим транзита контейнерных грузов без выхода за пределы пункта пропуска или зоны таможенного контроля, с таможенным оформлением без представления грузовой таможенной декларации и без применения мероприятий гарантирования доставки грузов).

Внедрение режима трансшипмента подразумевает упрощенную процедуру оформления контейнеров в транзитном сообщении. Без внесения соответствующих изменений в Закон «О транзите грузов» внедрение системы трансшипмента является невозможным. Принятие вышеупомянутого закона, безусловно, является важным и обязательным условием привлечения этого бизнеса.

Прежде всего, это решение стало следствием отрицательной динамики перевалки контейнеров в украинских портах. Падение объёмов контейнерной перевалки на Черном море в 2009 году было значительным и составило 39%, до 1,45 млн. TEU. Основную роль в этом процессе играла Украина с почти 60% падением объёмов перевалки контейнеров. Доля Украины в общем контейнерообороте черноморских стран в 2009 году составила около 35%.

В первом полугодии 2010 года все страны, кроме Болгарии, показывают высокие темпы роста по сравнению с аналогичным периодом 2009 года. Объём перевалки контейнерных грузов в украинских портах за

первое полугодие 2010 года вырос на 32,7% и составил 293366 TEU. Кроме того, наблюдается тенденция к увеличению доли крупных линий и уменьшению или исчезновению доли рынка у небольших линий.

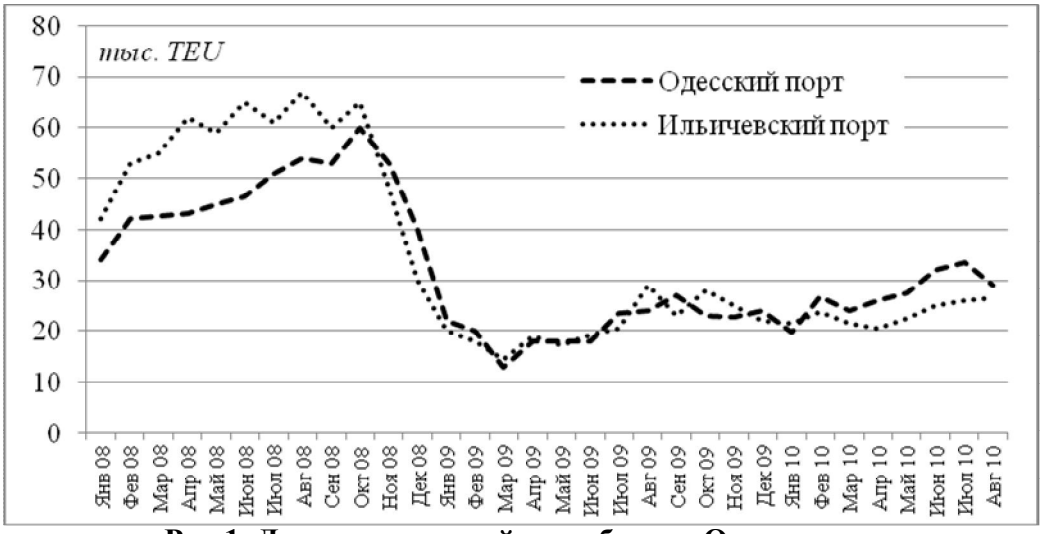

Рис.1. Динамика контейнерооборота Одесского и Ильичевского портов

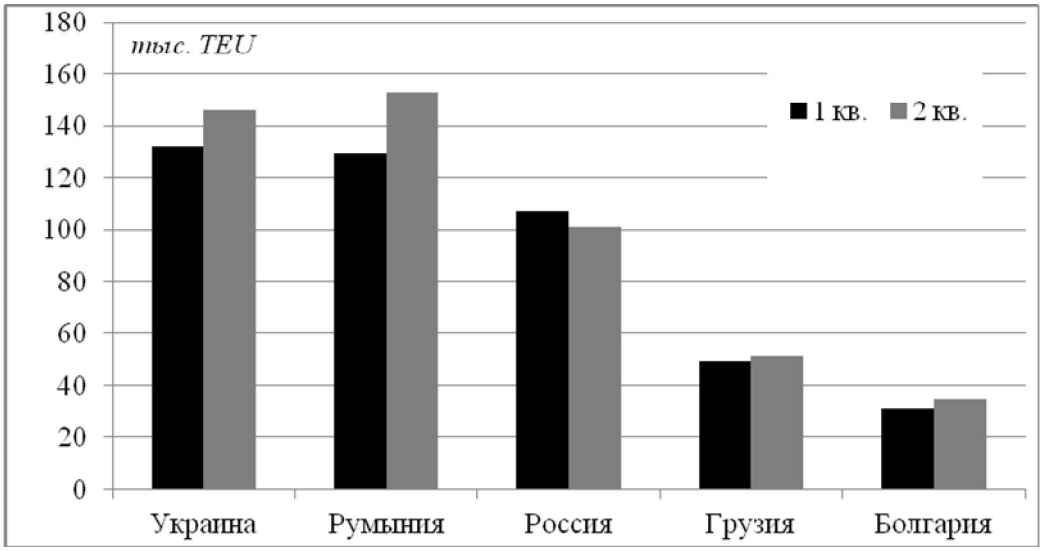

Рис.2. Динамика контейнерооборота Черноморья в первом и втором кварталах 2010 г.

Формирование задания исследования. Как показала практика, закон о трансшипменте еще требует доработки. Также, необходимо реформирование системы принятия тарифных решений в сфере контейнерной перевалки и приведение в соответствие с требованиями

океанских перевозчиков портовой инфраструктуры, способной справляться с ожидаемыми перспективными объёмами контейнеризированных грузов в режиме трансшипмента. Исходя из вышеперечисленных тенденций развития рынка контейнерных перевозок в черноморском бассейне, можно сделать вывод о необходимости создания на Украине условий для привлечения дополнительных объёмов грузов в контейнерах, в частности, объёмов грузов в режиме трансшипмента.

Материалы исследования и научные результаты. В Одесском порту впервые в Украине был применен режим трансшипмента — упрощенная схема оформления транзитных контейнерных грузов, не выходящих за пределы пункта пропуска или зоны таможенного контроля.

Организовать работу в режиме трансшипмента в Украине удалось благодаря инициированным Одесским портом изменениям в Закон Украины «О транзите грузов» и решению Министерства транспорта и связи о предоставлении 50-процентной скидки на погрузочно-разгрузочные работы для данного вида грузов.

В условиях кризиса проблема государственного регулирования тарифов обостряется. Сегодня, в условиях спада перевозки, фиксированный государственный тариф на перевалку грузов выступает как один из коренных негативных факторов, тормозящий, как минимум, честную конкуренцию в отрасли. В условиях спада, когда грузовладельцы любыми методами, пытаются снизить издержки, дифференцировать поставщиков транспортных услуг, сохранение единого государственного тарифа приводит к появлению различных теневых или полутеневых схем, к применению различных методов ценового дифференцирования, и, в конечном итоге, полностью блокирует возможность оценить реальную ситуацию на рынке, понять, по каким расценкам в действительности переваливаются те или иные грузы. Высока актуальность этой проблемы для Украины, касающаяся в полной мере и наиболее нового рыночного явления — трансшипмента.

Помимо приведения в соответствие с требованиями законодательной базы, для привлечения трансшипмента необходимо выполнение ряда существенных требований.

Решение о выборе порта центром трансшипмента принимается океанскими перевозчиками. Для того, чтобы они сделали выбор в пользу конкретного порта как центра трансшипмента, необходимо соответствовать ряду условий. Перечислим их.

1. Географическое расположение порта должно быть наиболее центральным или близким по отношению к другим портам Черного моря. В этом аспекте Одесса и Ильичевск больше подходят, чем Констанца.

2. Собственный рынок контейнеров страны, в которой находится этот порт, должен составлять не менее 500000 TEU. Констанца не соответствует этому фактору. Рынок Румынии составляет сегодня 250000 TEU, а в докризисный период — 500000 TEU. Рынок же Украины составляет сегодня около 500000 TEU, а в докризисный период — 1,0 млн.

TEU. Таким образом, при наличии в Украине соответствующего контейнерного терминала, осуществлять трансшипмент через Украину было бы для линий в два раза выгодней, чем через Румынию.

3. В порту трансшипмента должен быть контейнерный терминал со следующими характеристиками:

3.1. Пропускная способность должна быть определенной величины. Приблизительный расчет приведен ниже:

а) объем национального грузопотока, традиционно идущего через этот терминал. Для Ильичевска это 500000 TEU;

б) объем трансшипмента, ожидаемого для перевалки на данном терминале. Объёмы трансшипмента для Новороссийска, Поти и Варны оцениваются в 500000 TEU. Кроме того, к этой величине, в перспективе, можно добавить около половины объёма контейнерного потока на Румынию (500000TEU).

в) терминал, претендующий на центр трансшипмента, должен иметь 30—40% запас пропускной способности для случаев пика в торговле, скопления судов из-за непогоды, сбоя в графике подачи судов и т.д. Суда в портах трансшипмента должны становиться под обработку сразу с приходом на рейд. А это 400—600 тыс. TEU дополнительной пропускной способности.

Таким образом, для реализации трансшипмента Украине нужен терминал с пропускной способностью около 2,0 млн. TEU. Пропускная способность самого крупного в Украине контейнерного терминала в Ильичевске составляет сегодня 850 тыс. TEU;

3.2. Помимо достаточной пропускной способности, терминал должен дополнительно соответствовать следующим параметрам:

а) осадка у причала должна позволять принимать суда грузовместимостью до 6—9 тыс. TEU. Такие суда имеют осадку в грузу до 16,0 м и длину до 350 м;

б) длина причального фронта должна позволять прием до двух судов такого типа одновременно, таким образом, необходимо минимум 750—800 м причального фронта;

в) причалы должны иметь перегрузочное оборудование, позволяющее обрабатывать океанские суда с производительностью не менее 75 контейнеров в час. Это означает, что на каждом причале для приема океанских судов должно быть минимум по три контейнерных перегружателя типа “суперпостпанамакс”.

4. Есть еще один очень важный критерий: стоимостной. Проведем сравнение ставок на ПРР в порту Констанца и в портах Украины. В порту Констанца выгрузка 20- или 40-футового контейнера из океанского судна на причал и погрузка его на фидерное судно (или наоборот), стоит сегодня $100, в портах Северной Европы — EUR100.

В портах Украины эта же операция стоит: 20’ — $223,6, а 40’ — $268,2, что значительно выше. Ставки портовых сборов также на 50% дороже порта Констанца. Положительным моментом для Украины в этом вопросе является тот факт, что отсутствует необходимость делать ставки

ПРР и портовые сборы ниже, чем в Констанце, так как Украина - значительно больший рынок, чем Румыния, тем самым являясь более конкурентоспособным даже при ставках и сборах на 20—30% выше, чем в Румынии.

5. Важным моментом, гарантирующим наиболее быстрое развитие мощностей контейнерных терминалов и привлечение максимального объема инвестиций, является признание возможности наличия одного оператора на контейнерных терминалах одного порта. Это не несет признаков монополизации рынка, т.к. конкуренция на украинском рынке будет развиваться между различными портами: Ильичевск—Одесса—Южный.

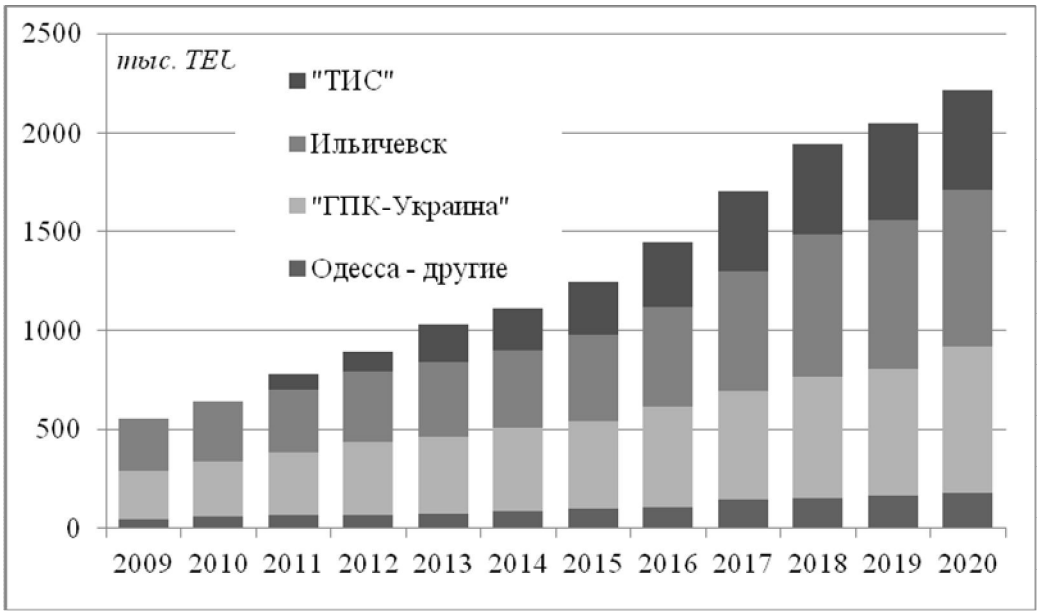

Рис.3. Перспективная контейнерная переработка на терминалах Украины

Основная же конкуренция на контейнерном рынке идет между портами различных стран и, прежде всего, между портами Румынии, Турции и Украины. Признание данного подхода позволит в более короткие сроки ликвидировать отставание украинских терминалов от конкурентов. Это наиболее привлекательная формула для привлечения инвесторов и соответствует подходам к развитию контейнерных терминалов в Северной Европе, где основная конкуренция происходит между портами Антверпен—Роттердам—Гамбург, а не внутри них.

Выводы. Быстрее всех и со значительно более низкими расходами центром трансшипмента может стать терминал в Ильичевске. Но это будет не ранее 2013 г. и если позволят инвестору воплотить намеченную им программу расширения мощностей. А если не позволят, то трансшипмент может прийти на “ТИС”, но через 3—4 года, необходимые для достройки терминала. Но в этом случае объемы трансшипмента будут

значительно ниже, т.к. Россия будет форсировать создание своего большого контейнерного терминала в проекте “Тамань”. Кроме того, начата реализация по увеличению контейнерных мощностей на Карантинном молу Одесского порта. Таким образом, украинские контейнерные терминалы нуждаются в скорейшей реализации своих проектов по расширению контейнерных терминальных мощностей. В соответствии с Программой развития морехозяйственного комплекса Одесского региона общая пропускная способность портов должна составить около 5 млн. TEU.

В перспективе на 10—15 лет объемы трансшипмента могут составить до 1,5 млн. TEU или до 1,0 млн. контейнеров. Таким образом, это позволит украинским портам привлечь $60 млн. дополнительных доходов в год.

Литература:

1. Контейнерный рынок Черноморья. //Black Sea Lines – Одесса, 2010, №6 – С.14 – 15.
2. Положительная динамика. //Black Sea Lines – Одесса, 2010, №7 – С.12 – 13.
3. Hackett B. The Economy and the Short□Term Forecasts of Container Cargo Flows in the Eastern Mediterranean and the Black Sea. Режим доступа: www.hackettassociates.com/presentations. 15.11.2010.
4. К. Шмекер. Одесса: будущий Черноморский хаб. //Порты Украины – Одесса, 2010, №8 – С.20 – 23.
5. Трансшипмент как зеркало транспортных проблем. //Порты Украины – Одесса, 2010, №8 – С.36 – 39.
6. Варваренко В.А. О трансшипменте контейнеров в портах Украины. //Транспорт – Одесса, 2010, №26 – С.70 – 71.

Abstract

Opanchuk B.A.

Implementation of transshipment in Ukraine as container shipping’s prospective area. In the article the competitive position of Ukrainian container terminals on the Black Sea container shipping market is considered. There are many difficulties appearing by handling of containers moving through Ukrainian ports. Taking into consideration the intensive development of neighboring Black sea container terminals, the possibility that Ukraine could get beyond the European transport network, the necessity of taking critical decisions for transit status of Ukrainian ports, is also acute today.