

РОЗВИТОК КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У СВІТІ Й СРЕДИЗЕМНОМОРСКОМ - ЧОРНОМОРСЬКОМУ БАСЕЙНАХ

Розглядаються питання розвитку контейнерних перевезень у світі, робота найбільших портів по переробці контейнерів і тенденції розвитку контейнерних перевезень у Середземноморському - Чорноморському басейнах

Вступ.

Одна з основних тенденцій сучасного світового розвитку - глобалізація економіки. Вона проявляється у високих темпах росту міжнародної торгівлі, мобільності факторів виробництва, міграції капіталу й фінансових потоків. Світовий обсяг експорту за останні 50 років виріс більш ніж в 10 разів і продовжує збільшуватися більш високими темпами, ніж ВВП відповідних країн. Щоденний обсяг валютних операцій у цей час перевищує близько 2 трлн. доларів США, тоді як в 1973 році він становив 15 млрд. доларів. В цих умовах, тобто при постійному вдосконаленні ринкових відносин, незмірно зростають роль і значення світової транспортної системи, як однієї з складових економічної світової системи. Транспорт, будучи матеріальною базою й інструментом товарообміну між окремими регіонами, одночасно виступає як фактор, що створює й організує єдиний світовий економічний простір, сприяє подальшому розвитку територіального розподілу праці й реалізації порівняльних регіональних переваг. За прогнозами фахівців до 2010 року обсяги міжнародних вантажоперевезень по основних транспортних артеріях світу зростуть, як мінімум удвічі, у порівнянні з 2000 роком. При цьому очікується ріст у першу чергу контейнерних перевезень, які є найбільш зручною формою міжнародної торгівлі.

Основні тенденції контейнерних перевезень.

В 2000 році обсяг перевезених морем вантажів склав - 5,33 млрд. тонн. Щорічно збільшуються обсяги транспортування генеральних вантажів: енергоносіїв (нафта та нафтопродукти), насипних – руд, вуглецю, зернових, а також контейнерів, які складають 55% у загальному обсязі вантажоперевезень [1], а до 2010 року вони становитимуть 70% (прогнозні дані).

Слід зазначити, що початок контейнерних перевезень можна віднести до початку 60-х років, коли був розроблений перший морський уніфікований контейнер. Розвиток почався з території США, спочатку усередині країни, однак незабаром контейнер з'явився й на море, що послужило початком розвитку цілої галузі - транспортної логістики. «Американ Президент Лайн» стала першою морською лінією, що застосовувала контейнер на морських транспортних шляхах. Сьогодні напевно немає жодної людини, яка б не користувалася товарами, доставленими в контейнерах. А що ж таке контейнер? Ящик для перевезення вантажів? Саме так взагалі, можна сказати, але для кожної групи вантажів використовують спеціалізовані контейнери, які відповідають умовам зазначеного вантажу в залежності від його властивостей, характеру та технології використання. Торгівля оцінила перевагу уніфікованої тари, швидкість доставки, зручність, високу схоронність вантажу при відносній дешевині транспортного циклу. Ця дешевина далася транспортникам нелегко й далеко не відразу. Необхідно було створити цілі логістичні системи, розробити й побудувати спеціалізований флот, контейнерні термінали, самі контейнери, створити автотранспортну мережу спеціалізованих машин і причепів, розробити перевантажувальне обладнання для підйому важких (до 40 тонн) контейнерів, створити складну систему спостереження за пересуванням кожного контейнера, продумати систему проходження вантажної документації й тощо.

До 1970р., тобто через 10 років від початку застосування контейнерів, в усьому світі налічувалося 75 морських портів, здатних переробляти контейнери в обсязі 4,3 млн. шт. (в 20 футовому еквіваленті - TEU). В 1980р. їх був уже 269 й обсяг виріс до 34,8 млн. TEU, а в 2000 році обсяг оброблених контейнерів знаходився поза межею в 212 млн. TEU та розподілився таким чином: Північна Америка – 29 млн. TEU, Азія – 99 млн. TEU, Європа – 49 млн. TEU. а інші напрями – 35 млн. TEU. Експерти очікують на найближчі десять років підйом щорічних контейнерних перевезень в розмірі 7-10%. Якщо ці прогнози виправдаються, світові перевезення досягнуть в 2007 році - 360 млн. TEU. Сьогодні світовий контейнерний флот нараховує 3618 судів, загальною ємністю понад 9 млн. TEU. На 2007 - 2008 існують суднобудівні замовлення загальною місткістю 1,21 млн. TEU. Основні контейнерні потоки проходять у напрямках між портами Європи, Азії й США, де сконцентрована світова торгівля. Прийнято виділяти наступні основні напрями [2] :

- Азія й Далекий Схід - Тихоокеанське узбережжя США /Канади;
- Азія - Європа (без портів Середземного моря);
- Азія - Середземномор'я;
- Азія - східне (Атлантичне) узбережжя Північної Америки;

- Азія - субконтинент (Індія, Пакистан, Бангладеш);
- Європа - Середземномор'я;
- Східна Азія - Північно-Східна Азія;
- Східна Азія - Південно-Східна Азія;
- Європа - Північна Америка (Атлантичне узбережжя);
- Далекий Схід - Середній Схід.

По цих десятих напрямках, які можна справедливо назвати артеріями, перевозяться більше 70 % контейнерних вантажів.

Але стрімке зростання контейнерного сектора призвело до виникнення деяких проблем. Це виявилось не в самих перевезеннях, не в судах, які здійснюють ці перевезення, а у відсутності відповідної тривалої берегової лінії, яка може прийняти значну кількість судів і наявності відповідних під'їзних шляхів. Як раз в 2004 році це було продемонстровано кризою портів Західного узбережжя США, яка була змушена прийняти ряд заходів (розподіл роботи в вечірній та нічний часи, масовий найом додаткової робочої сили та інші) для її подолання.

Ще однією проблемою є нерівне співвідношення експорту та імпорту, тобто проблема порожніх контейнерів. В 2005 році за даними Drewry Shipping Consultants з кожних 100 перевезених в Північну Америку контейнерів, 60 повертались в Азію порожніми.

Не можливо також не звернутися до вирішення питань безпеки перевезення вантажів, що на сьогодні дуже актуальне. Більшість цих питань можливо вирішити тільки спільноту судовласників, портовиків, країн, міжнародних організацій.

Контейнерні перевезення у світі одержали швидкий розвиток у тих регіонах, у яких визначалося велике зростання виробництва готової продукції (контейнеро-приспособованих вантажів), наприклад, Китай, країни Південно-Західної Азії, або росло споживання необхідної продукції (Європейські країни, США).

У цей час порівняльну дешевину контейнерних перевезень одержали за рахунок транспортування дрібних партій металу, зерна, устаткування, рідких сипучих вантажів. Це обумовлено тим, що вантажовласникам у сучасних умовах ринку більш вигідно поставляти товар дрібними партіями, що у свою чергу полегшує реалізацію й доставку товару споживачеві. Оцінимо реальні масштаби контейнеризації і її динаміку у світових масштабах (табл. 1) у плінні останніх 16 років у найбільших портах світу, починаючи з 1989 по 2005 рр. [3].

Таблиця 1

Контейнерообіг найбільших портів світу, тис.ТЕU за період з 1989 по 2005 рр.

Порти	1989р	1994р	1999р	2004р	2005р	Ріст обсягів, порівняно з 1989р.
Кобе	2263,4	2696,1				
Роттердам	3288,8	4166,6	6011,5	7106,8	8600,0	2,6
Н'ю-Йорк/ Н'ю-Джерсі	2095,0					
Окленд						
Бремен						
Сіетл						
Лонг-Біч		2079,5	4097,7			
Тільбурн						
Мельбурн						
Гонконг	4033,4	9204,2	15136,6	21900,0	20900,0	5,2
Антверпен			3265,3	5445,4	7020,0	
Гаосюн	3082,8	4635,9	6271,1	8840,0		2,9
Сан-Хуан						
Сінгапур	3375,1	9046,1	14582,0	18100,0	21100,0	6,3
Цзилун	1709,8					
Пусан	2065,5	3070,7	5995,6	10366,9	10350,0	5,0
Лос-Анджелес	1652,1	2318,9	3378,0	7178,9	8350,0	5,1
Гамбург	1621,6	2486,1	3546,9	6138,0	8500,0	5,2
Йокогама		2167,8				
Шанхай			3068,4	11280,0	18090,0	
Шеньжень				10614,9	16200,0	
Каошунг					8840,0	
Разом	25187,5	41871,9	65353,1	106970,9	127950,0	

Особливості 1989 - 1994 рр. (табл. 1): швидкий відрив і підйом портів Гонконг і Сінгапур, які й так займали до 1989 року перші позиції. В 1994 році у першій десятці вже 6 азіатських портів, лише по двох європейських й американських, однак у цілому динаміка росту переробки за п'ять років стабілізувалася й у перших десятих портах зросла в 1,66 рази.

За 1994 - 1999 рр. у контейнерній галузі досягнуті нові рекорди. В 1999р. відразу два порти Гонконг і Сінгапур перебороли рубіж в 10 млн. TEU. У цьому ж році число портів - «мільйонщиків» досягло 46. У десятку вперше попадає ще один порт материкового Китаю - Шанхай. Відвойовує позиції Європа - у першій десятці вже три європейських порти: Роттердам, Гамбург, Антверпен. Переробка контейнерів у перших 10 портах виросла в 1,56 рази й склала в 1999р. - 6535 млн. TEU.

В 2004 році порт Гонконг досяг рубежу в 20 млн. TEU. Число портів «мільйонщиків» вже налічується в кількості 70. Перші шість портів - азіатські (з них три - материкового Китаю), за ними американський Лос-Анджелес, замикає десятку європейська трійка - Роттердам, Гамбург, Антверпен. Переробка контейнерів в 2004р. у порівнянні з 1999р. у перших 10 портах зросла до 106971 млн. TEU.

В 2005 році (табл. 1) уперше першість по обсягах перевалки контейнерів зайняв порт Сінгапур - більше 21 млн. TEU, обігнавши при цьому попереднього лідера протягом багатьох років, порт Гонконг. Більш близькі конкуренти – Шанхай (Китай), Пусан (Корея), Коушунг (Тайвань). Інші порти, у тому числі й Гамбург, залишилися далеко за - 8,5 млн. TEU. До 2010р. за прогнозними даними планується розвиток і збільшення обсягів до 150 млн. TEU.

Що очікують в майбутньому морські перевезення в напрямках, пов'язаних з Європою?

На маршруті зі Східної Азії в Європу передвіщається ріст торгівлі на 12,5% - в 2006р., на 10,2% - в 2007р., що означає очевидне зниження приросту в порівнянні з 2006р. Контейнерообіг між Європою й Східною Азією, Європою й Західною Азією, Європою й Північною Америкою [4] наведені на рис. 1,2,3. Як видно з цих графіків з 2004 р. по 2008р. буде йти зростання по всіх напрямках перевезення контейнерів, а саме з Європи в Західну Азію в 1,4 рази, з Європи в Східну Азію в 1,2 рази, з Європи в Східну Америку в 1,2 рази, із Східної Америки в Європу в 1,3 рази, з Східної Азії в Європу в 1,5 рази, а з Західної Азії в Європу в 1,2 рази.



Рис. 1 Контейнерообіг між Європою та Східною Азією

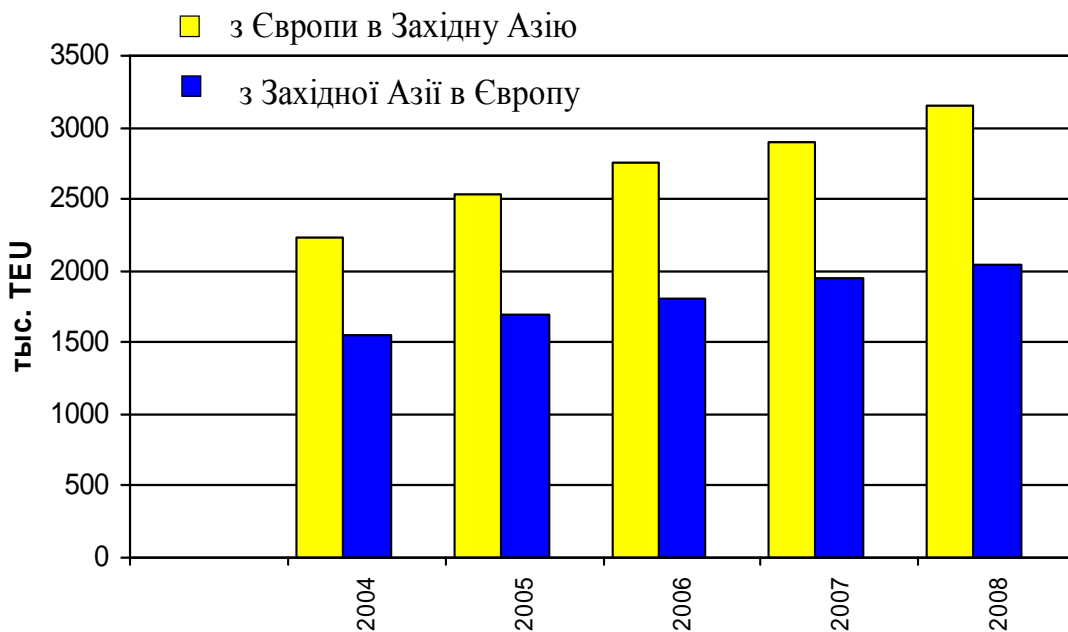


Рис. 2 Контейнерообіг між Європою та Західною Азією

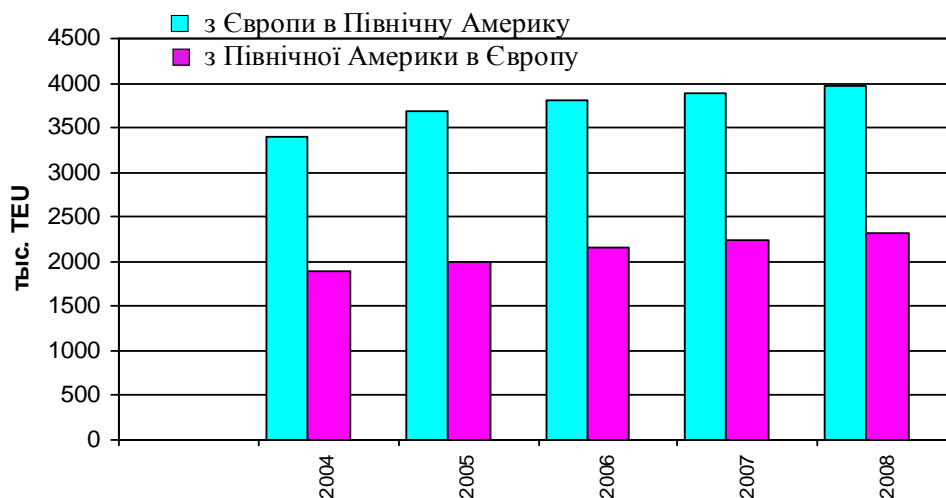


Рис.3 Контейнерообіг між Європою та Північною Америкою

Тенденції змін перевантаження контейнерів у портах Східної Європи за останні 10 років, з 1995 по 2004 роки, по різних групах портів [5] наведені на рис. 4,5,6.

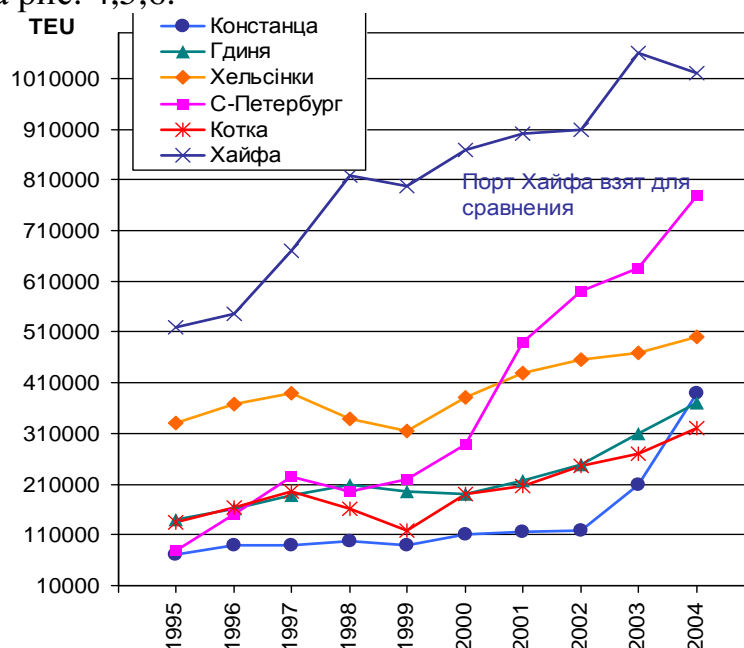


Рис. 4 Тенденції змін обсягів перевантаження контейнерів в портах Східної Європи за 10 років – з 1995 по 2004 роки

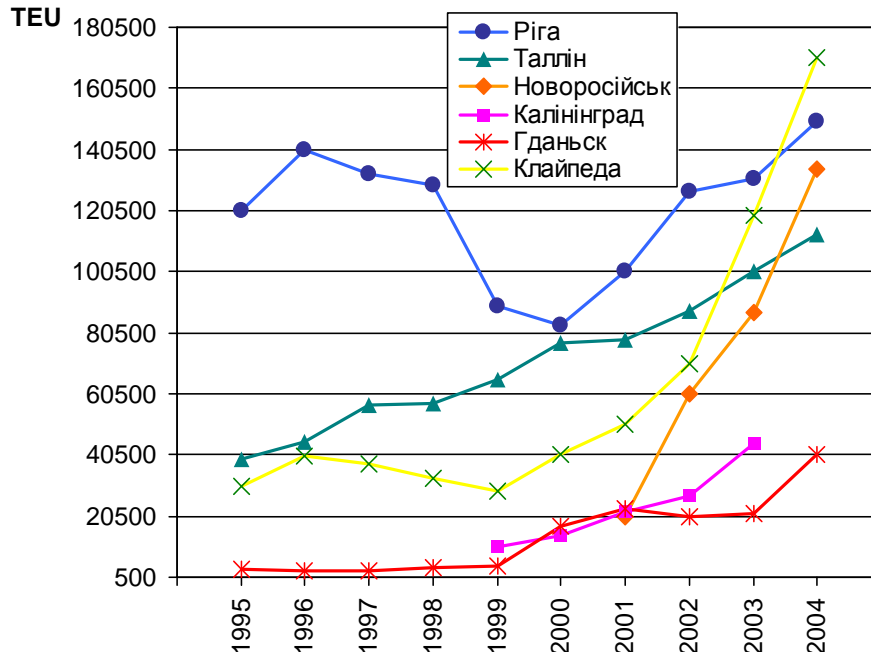


Рис. 5 Тенденції змін обсягів перевантаження контейнерів в портах Східної Європи за 10 років – з 1995 по 2004 роки

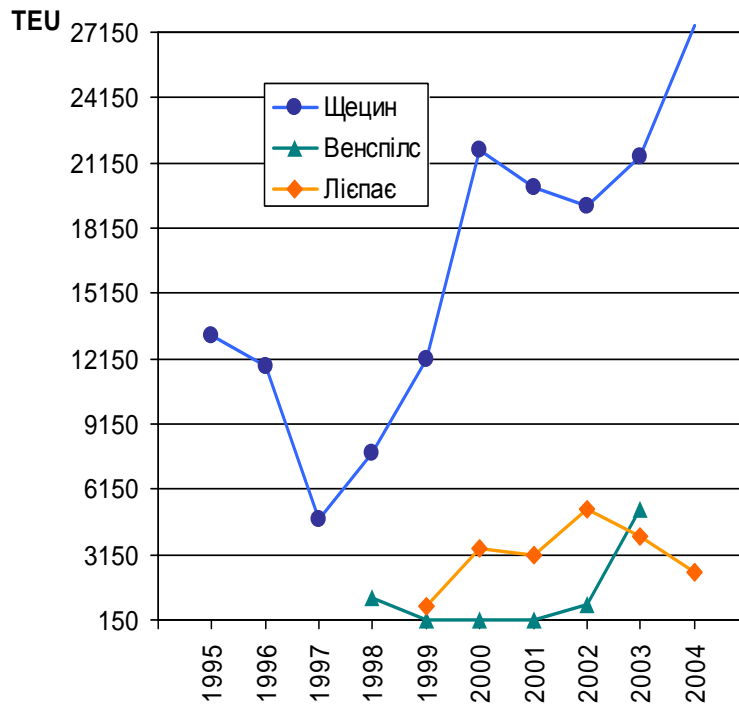


Рис. 6 Тенденції змін обсягів перевантаження контейнерів в портах Східної Європи за 10 років – з 1995 по 2004 роки

Ріст обсягів перевантаження контейнерів у портах Східної Європи за 10 років - з 1995 - по 2004 рр. [5] (цифрами зазначено в скільки разів збільшилися обсяги перевантаження) показаний на рис. 7.

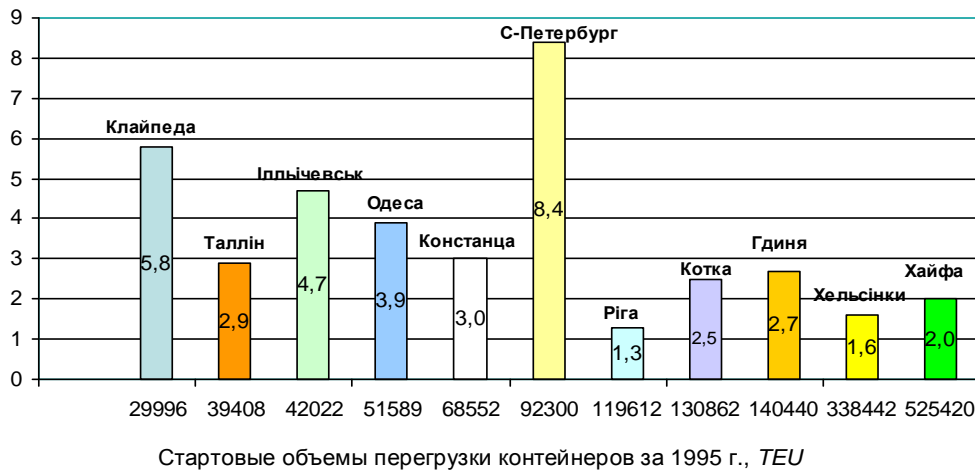


Рис. 7 Ріст обсягів перевантаження контейнерів в портах Східної Європи за 10 років – з 1995 по 2004 роки

Найбільші світові оператори контейнерних ліній.

Двадцять компаній займаються вантажоперевезеннями й стабільно входять до числа 30 найбільших світових операторів контейнерних ліній, з урахуванням компаній засновників, а також дочірніх структур і філій. Статистика по 20 найбільшим перевізникам включає дані по всіх філіях і дочірніх підприємствах компаній на 10 вересня 2005 року [5]. Дані наводяться в табл. 2.

На рівні розвитку світового флоту та зростанню місткості судів за період з вересня 2005 року по травень 2006 року, а саме з 8,20 млн. TEU до 9,13 млн. TEU, відповідно зросли показники місткості судів 20 найбільших світових компаній з 6,6 млн. TEU до 7,2 млн. TEU за той самий період.

І це ще не межа. На сьогодні найбільш використовуються судна місткістю 1000 - 1999 TEU, але спостерігається тенденція поступової заміни судів малої місткості на більшу, тобто в замовленнях на нове будівництво пріоритетною є місткість судів понад 6000 TEU. Можна з впевненістю сказати, що майбутнє світового флоту за „постпанамаксами”. Якщо всі замовлення на будівництво нових судів будуть виконані, то очікується до 2009 року зростання місткості й кількості світового контейнерного флоту до 12,95 млн. TEU й 4769 шт. відповідно.

На чисельність майбутнього флоту також впливає фактор утилізації старих судів. Сьогодні, на жаль, він мінімальний. Торік на металобрухт

Таблиця 2

Флот 20 найбільших контейнерних перевізників миру

Ранг 2005 (2004)	Компанія	До 1000 TEU/ судів	1000/ 1999 TEU/ судів	2000/ 2999 TEU/ судів	3000/ 3999 TEU/ судів	4000/ 4999 TEU/ судів	5000/ 5999 TEU/ судів	Понад 6000 TEU/ судів	Усього TEU/ судів	% власної місткості
1 (1)	AP Moller- Maersk Group ¹	62615 99	164229 112	155263 62	96773 27	209374 48	50500 10	266800 41	1005554 399	54,7
2 (2)	MSC	27047 37	95494 67	183547 74	118190 36	73996 17	51600 10	163934 23	713808 264	51,0
3 (4)	P&O Nedlloyd ²	13294 24	45938 32	98250 39	70010 20	105714 25	76163 14	81066 11	490435 165	47,9
4 (3)	Evergreen Group ³	6609 8	76092 53	80782 30	41363 12	84400 20	100296 18	61385 9	450927 150	77,7
5 (5)	CMA CGM ⁴	37931 68	40820 28	137492 54	53624 15	34359 8	46096 8	76672 11	426994 192	30,8
6 (6)	APL	16971 26	21357 16	17795 7	37550 11	90931 20	137916 26	0 0	322520 106	41,1
7 (10)	CSCL	12591 31	23827 19	35112 14	0 0	79987 19	110931 20	42340 5	304788 108	41,0
8 (9)	Cosco	19765 33	47298 30	30053 11	71369 20	0 0	93976 17	37500 5	299961 116	75,8
9 (7)	Hanjin Group ⁵	0 0	20964 15	20219 8	15085 5	115318 27	110442 20	14910 2	296938 77	28,2
10 (8)	NYK ⁶	7710 14	56295 39	46435 19	44332 13	14229 3	0 0	118136 19	287137 107	58,3
11 (11)	OOCL	9628 15	19562 13	18935 7	19023 6	4402 1	99964 18	64504 8	236018 68	63,5

12 (16)	CSAV Group ⁷	580 1	34965 21	109012 43	40931 13	29620 7	16581 3	0 0	231419 88	2,5
13 (12)	MOL	6823 8	22822 16	39434 15	23612 7	77932 17	23584 4	31906 5	226105 72	40,4
14 (15)	K Line	6076 8	22966 18	27568 11	53684 15	36550 9	72716 13	0 0	219560 74	40,8
15 (17)	Hapag-Lloyd	0 0	28740 19	17096 7	10506 3	85178 18	0 0	74174 10	215694 57	58,5
16 (13)	Zim	13100 19	46153 31	30314 11	56331 16	34332 7	30177 6	0 0	210407 90	32,2
17 (20)	Hamburg Sud ⁸	1912 3	52156 36	81519 35	22434 6	0 0	33312 6	0 0	191333 86	44,6
18 (18)	Yang Ming	1172 2	40516 28	21246 10	54880 15	0 0	72125 13	0 0	189939 68	64,9
19 (14)	CP Ships	5254 8	34555 23	34500 15	59800 19	45100 11	0 0	0 0	179209 76	62,0
20 (19)	Hyundai Merchant Marine	628 1	4677 4	20025 9	12056 4	27939 6	44537 8	32395 5	142257 37	38,8
Всього TEU		249706	899156	1204597	901553	1149361	1170916	1065722	6641003	
Всього судов									2400	47,73

1 - включаючи компанії Maersk SeaLand, Portlink й Safmarine Container Lines NV; 2 - включаючи Farrell Lines Inc and Mercosul Line-Oceanica AGV; 3 - включаючи Hatsu Marine Ltd and Lloyd Triestino de Navigazione; 4 - включаючи ANL Container Line, Feeder Associate Systems Sarl, Ybarra CGM й MacAndrews; 5 - включаючи Senator Lines; 6 - включаючи Tokyo Senpaku Kaisha; 7 - включаючи Companhia Libra de Navegacao S/A, Montemar S/A й Norasia Container Lines; 8 - включаючи Alianca.

було здано судів загальною місткістю 25 тис.ТЕU. Багато хто, особливо китайські судновласники, не поспішають позбуватися від старих судів. Але аналітики вірять, що такий підхід не типовий для провідних країн, і прогнозують, що щорічно на лом буде йти 60 - 70 тис.ТЕU.

Цей крок поступово призведе до відновлення флоту й збільшення його основних показників. Зрозуміло, що ця тенденція не стане для всіх без винятку регіонів. Скажемо в США, де знижується ВВП і внутрішній попит, темпи росту будуть не такими високими. В 2005р. Приріст склав близько 3%. У Європі ситуація залишається стабільною, близько 5-7%. Сприятлива ситуація для Азії й Латинської Америки, найбільше пріоритетне представлених у цій галузі. Тут очікується щорічний приріст від 12 до 16%.

Тенденції розвитку контейнерних перевезень у Чорноморському басейні

На сьогоднішній день майже всі найбільші контейнерні оператори здійснюють перевезення й у басейні Чорного моря. Серед перевізників можна назвати такі компанії як: Maersk Sealand, CMA CGM, MSC, Zim, Cosco, Narag-Lloyd.

Розглядаючи регіон Чорного моря, можна відзначити позитивну динаміку росту контейнерних вантажоперевезень на рівні світових тенденцій.

Так, наприкінці 2004р. Наразія й Нараg-Lloyd спільно запустили новий сервіс АВС. Цей сервіс відповідно до запитів багатьох клієнтів об'єднав порти Азії із ключовими портами західного Середземномор'я й Чорного морів, використавши 7 суден ємністю 3000 ТЕU і швидкістю 22 вузла кожний. В 2006 році Cosco оголосив про відкриття прямого контейнерного сервісу Чорне море – Середземномор'я – Північна Європа в кількості 5-ти контейнеровозів ємністю 1800 ТЕU, об'єднавши більшість сервісів у румунському порту Констанца, що є лідером перевантаження контейнерів у регіоні. Констанца названий Брюсселем головними східними морськими воротами ЄС, які дають вихід у Чорне море. Контейнерообіг порту Констанца за висновками 2006р. перебільшив 1 млн. ТЕU. (+34,5%). Це значно вище, ніж у трьох його найближчих конкурентів (Одеського, Іллічевського та Новоросійського портів) разом взятих. Румунія у своїй стратегії враховує прогнозований ріст контейнерних перевезень і розраховує зробити порт Констанца одним з трьох вершин транспортного трикутника, який буде складатися з панєвропейських транспортних коридорів: Хельсінкі – Стокгольм – Гамбург – Париж – Лісабон, Лісабон – Мадрид – Марсель – Мелан – Трієст – Констанца та Хельсінкі – Таллін – Варшава – Будапешт – Констанца.

Стосовно порту Варна (Болгарія) планується зростання до кінця 2007 року контейнерообігу до 100 тис. TEU (в 2006 році перевантаження контейнерів було на рівні близько 93 тис. TEU).

Росія також розраховує на ріст контейнерних перевезень. Відповідно до генеральної цільової програми (модернізація транспортної системи РФ) обсяги перевалки до 2030 складуть близько 3 млн. TEU, у тому числі на Південному басейні - 700 тис. TEU. Лідируюче положення в Південному басейні віддається Новоросійськові, де передбачається, що ріст обороту генеральних вантажів збільшиться за рахунок контейнеризації в 8 разів. За 2005р. Новоросійським вузловим транспортним експедиторським підприємством перевантажено 57,613 тис. TEU, у тому числі імпорт - 22,970 тис. TEU, експорт - 34,643 тис. TEU. Збільшення вантажообігу в порівнянні з минулим роком склало 65,58%. У рамках розвитку портового комплексу планується будівництво двох нових контейнерних терміналів у Новоросійську, розглядаючи в проектній документації збільшення переробки контейнерів до 1 млн. TEU.

Україна також «йде в ногу з часом» в галузі контейнерних перевезень. Це результат не тільки загальної світової тенденції, а й розвитку економіки зовнішньої торгівлі в Україні, що почалася на рубежах двох сторіч. В Україні в 2002р. середній рівень реального приросту ВВП склав 5,2%, в 2003 - 9,6%, 2004 - 12,1%, в 2005 - 2,6% [6]. Якщо в 1990 - 1999рр. спостерігалось скорочення переробки контейнерних вантажів, то в 2000 - 2005рр. вітчизняні портовики домоглися значного щорічного росту. Після вступу у ВТО для України відкриваються нові можливості в сфері транспортних перевезень. Але збільшення пропускної здатності вимагає більших інвестицій. Насамперед, необхідно вкладати кошти в перебудову причалів для прийняття великої кількості контейнерів, модернізацію й придбання перевантажувальної техніки, відновлення систем керування терміналами. Експерти затверджують, що до 2010р. Україна повністю може відвоювати лідируючі позиції в румунів і росіян на Чорному морі по обсягах контейнерних перевезень, якщо здійснити інвестування морських портів у розмірі декількох десятків млрд. доларів. На сьогодні в Україні є потенціал для переробки морських контейнерних вантажів. Існує п'ять морських портів, здатних обробляти контейнери як на спеціальних, так і на універсальних терміналах: Одеса, Іллічевськ, Маріуполь, Октябрьск, Ізмаїл. Вантажообіг контейнерів за 2004 - 2005 роки [7-8] наводиться в табл. 3.

Таблиця 3

**Вантажообіг контейнерів у морських торговельних
портах України за 2004-2005 рр.**

Порти	Експорт	Імпорт	Транзит	Каботаж	Усього	% у порівнянні із поперед. роком
Іллічевськ						
2004 тис. т	541,0	856,4	58,4	4,1	1459,9	129,4
2004 шт.	55909	52946	2384	322	111561	127,1
2005 тис. т	758,2	1174,7	54,2	-	1987,1	136,1
2005 шт.	83033,0	75091,0	2692,0	-	160816,0	144,2
Маріуполь						
2004 тис. т	51,7	62,5	54,3	3,8	172,3	135,7
2004 шт.	5562	4600	2566	173	12901	124,1
2005 тис. т	29,1	48,7	53,4	10,2	141,4	82,1
2005 шт.	3793,0	2525,0	2364,0	407,0	9089,0	70,5
Одеса						
2004 тис. т	794,3	1292,7	174,3	2,4	2263,7	132,2
2004 шт.	58478	64431	8758	149	131816	128
2005 тис. т	874,4	1782,6	193,7	-	2850,7	125,9
2005 шт.	84724,0	91477,0	8851,0	-	185052,0	140,4
Октябрськ						
2004 тис. т	1,5	0,5	1,8	-	3,8	422,2
2004 шт.	121	71	235	1	428	411,5
2005 тис. т	-	0,8	-	0,4	1,2	31,6
2005 шт.	16,0	86,0	8,0	30,0	140,0	32,7
Ізмаїл						
2004 тис. т	0,8	0,8	3,7	-	5,3	112,8
2004 шт.	342	84	172	-	598	170,9
2005 тис. т	-	-	-	-	-	-
2005 шт.	-	-	-	-	-	-

Як видно з таблиці 3 по обсягах перевалки виходять на лідируюче положення два порти України, це - Іллічевськ та Одеса. Графік [4] обсягів перевалки між цими портами в 2004 – 2005 роках представлений на рис. 8.

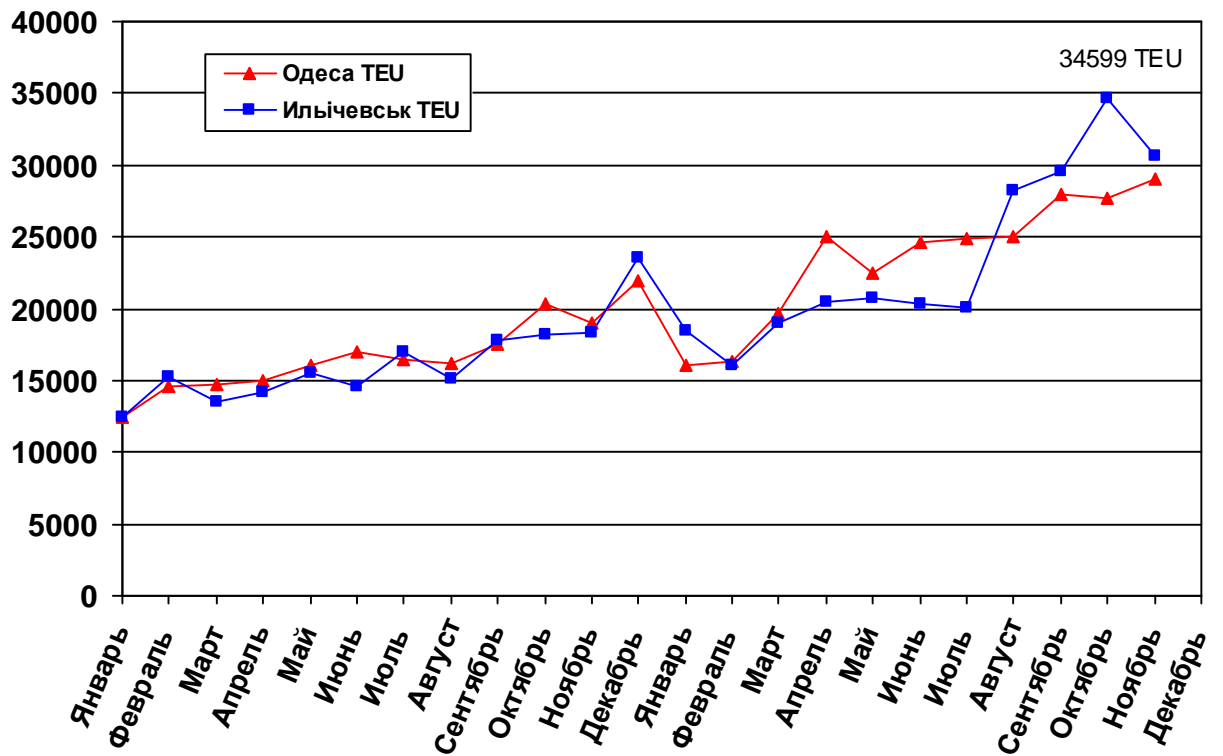


Рис. 8 Обсяги перевалки в Ильичевском и Одесском портах в 2004 – 2005 гг.

Висновок

Аналіз структури контейнерного парку вантажообігу контейнера, вивчення роботи відповідних об'єктів інфраструктури, розміщених на основних міжнародних транспортних напрямках, досвід роботи вітчизняних і міжнародних експедиторських компаній, логістичних центрів, дозволяє виявити ряд істотних тенденцій в галузі розвитку контейнерних перевезень, як на світовому так і на вітчизняному ринку транспортних послуг.

Аналіз міжнародного ринку транспортних послуг показує, що до числа загальносвітових транспортних тенденцій варто віднести: переважний розвиток технологій контейнеризації вантажів і ринку контейнерних перевезень; розвиток портової інфраструктури й портових потужностей по обробці контейнерів; зростаюча конкуренція на ринку контейнерних перевезень, про що свідчить високий рівень концентрації послуг з обробки контейнерів у декількох світових центрах, так наприклад, дані по обробці контейнерів за 2005р. показують, що ці контейнери були оброблені в трьох провідних центрах Північної Америки, Азії, Європи. До числа портів по переробці контейнерів входять 7 азіатських портів, а також північно-західні порти Європи, які спільно переробили стільки

контейнерів, скільки порт Гонконг; формування стратегічних альянсів й асоціацій ринку контейнерних перевезень, злиття судноплавних компаній, створення транспортно-логістичних груп або компаній контейнеро-перевізників, які здобувають частку власності в контейнерних терміналах, що надають широкий спектр послуг і отримуючи доходи не тільки від транспортної діяльності; збільшення будівництва спеціалізованих контейнерів.

Література

1. В. Касапчук «На стратегическом направлении» // Порти України № 4 за 2004р. - 10 с.
2. Вестник Аналитики №4 за 2006г. / Под ред. В. Гусейнова. – М.: 2006 – с. 156-160
3. www.seanews.com. Офіційний сайт журналу «Seanews».
4. «Black Sea Lines» №6 (26) 2006. Додаток до журналів «Порти України» й «BlackSeaTrans»
5. «Black Sea Lines» №9-10 (19-20) 2005. Додаток до журналів «Порти України» й «BlackSeaTrans».
6. Статистичний щорічник України. „Консультант”, 2005. - 576с.
7. Маркетинг. Грузооборот в морских торговых портах за 2004р. // Порти України №1 за 2005р. – с. 55-57.
8. Маркетинг. Грузооборот в морских торговых портах за 2005р. // Порти України №1 за 2006р. – с. 69-71.