

ПРОБЛЕМИ ТА СПЕЦИФІКА ФОРМУВАННЯ ЕФЕКТИВНОЇ СИСТЕМИ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ.

Ільченко С.В.

В статье рассмотрено современное состояние мирового рынка контейнерных перевозок, ситуации, в которых оказались украинские порты. Представлен анализ ведущих контейнерных терминалов Украины и предложены конструктивные способы выхода из этой ситуации.

Важливим результатом розвитку транспорту є економічне зростання, яке обумовлюють такі чинники, як низькі транспортні витрати; мобільність населення; інвестиції в транспортний комплекс, підвищення якості життя населення і т.ін.

Потенціал ефективності транспорту здатний стати базовою точкою зростання національної економіки і підвищення якості життя населення. Орієнтація на оптимально функціонуючий комплекс повинна розглядатися як важливий чинник стійкого економічного розвитку, а відхилення від оптимальних значень є індикатором додаткового резерву для зростання.

Введення

У сучасному світі темпи зростання торгівлі послугами майже в два рази вище за темпи зростання торгівлі товарами. Наприклад, частка доходів від транзиту в загальному об'ємі експорту послуг Голландії складає більше 40%.

Україна займає вигідне геостратегічне розташування і, якщо врахувати що основні фінансові і товарні потоки в найближчому майбутньому будуть зосереджені в трикутнику США-Європа-Азія, то для української транспортної системи це матиме найсприятливіші наслідки.

Контейнеризація прискорила розвиток глобальної транспортної системи - відтепер вантаж і справді може бути доставлений в будь-яку точку земної кулі. Потрібна раціоналізація транспортних технологій підвищила ефективність транспортування і обробки вантажів приблизно у 50 разів.

Разом з тим витрати на створення такої системи виявилися високі. За оцінками експертів 65 млрд. доларів США вже інвестовано в цю сферу. Багатьом робітникам і морякам глобалізація коштувала робочих місць. Відпала необхідність і в численних експертизах, які проводяться при традиційній обробці генеральних вантажів.

З другого боку, перевага контейнерного транспортування вантажів вище за всі очікування. По-перше, використання контейнерів в транспортних цілях можливе всюди протягом багатьох років. По-друге, вантажні операції достатньо прості і проводяться по однаковій схемі. І, нарешті, контейнерне перевезення оформлюється стандартизованими вантажними документами.

Постанова задачі. Транспортники розуміють глобалізацію як "створення загальносвітової транспортної системи, здатної задовольняти

потреби в перевезенні вантажів і пасажирів по всій земній кулі без скільки-небудь істотного впливу на цей процес національних меж". Одним з перспективних напрямів реалізації транспортного потенціалу будь-якої країни є контейнеризація вантажопотоків. Світова практика підтверджує стійку тенденцію зростання контейнерних перевезень до недавнього часу. Це обумовлено їх безпекою, скороченням термінів доставки, і можливістю надання послуг «від дверей до дверей».

За оцінками експертів, за останні 30 років торговий оборот потроївся якраз під час бурхливого розвитку контейнеризації. Контейнерні перевезення, за прогнозами, - на сьогоднішній день з оборотом близько 12 млн. TEUs і експлуатацією 50 млн. TEUs за рік матимуть частку в середньому 7-10% за рік.

Всі питання вдосконалення контейнерної системи розвиваються, вивчаються, їм присвячені дослідження і публікації як наукового, так і прикладного характеру [1-4], в яких розкриваються питання, як ества контейнеризації, так і основних форм взаємодії транспортних потоків, у тому числі і в Україні. Проте, полягання економік всіх країн, не виключаючи й Україну, за останній рік змінювалося настільки стрімко, що були потрібні найтерміновіші рішення і заходи щодо регулювання ситуації, що склалася.

Представлена стаття пропонує аналіз сучасного положення ринку контейнерних перевезень, включаючи і його інфраструктурну складову, і своє бачення заходів, які допоможуть стабілізувати ситуацію, щоб дати можливість Україні використовувати всі ресурси для зміцнення свого статусу морської держави.

Результати

Понад 95% світову торгівлю здійснюється морем. Тисячі контейнерних портів зв'язані постійними судноплавними лініями Контейнерні перевезення міцно затвердилися на маршрутах «схід-захід», «північ-південь». Так званий «контейнерний пояс» продовжує розширяться і «ущільнюватися». Перспективи, що відкриваються, все ж таки не відмінюють ризиків ні для транспортних операторів і пов'язаних з ними галузей, ні для морських страховиків.

Сучасні контейнери дозволяють транспортувати будь-які види вантажів: штучні в звичних контейнерах, насипні в контейнерах для сипких вантажів (dry-bulk), рідкі в контейнерах-цистернах (tank containers).

Сьогодні можна контейнеризувати практично будь-який тип вантажу. Виключно великі вантажі, заводи і частини проектів, так звані out-of-gouge (OOG), можуть перевозитися на спеціальній палубі, зібраній із сполучених контейнерів – платформ. Структуру світового контейнерного парку з 6 млн. TEUs 95% складають універсальні судна і 5% спеціалізовані – рефрижератори, контейнери-цистерни, контейнери-платформи. Сам по собі повністю комірчастий контейнеровоз став більше. Середній розмір комірчастого контейнеровоза виріс з 20 600 двт або 1 180 TEU (1987 р.) до 34 900 двт або 2 620 TEU на початку 2009 р. Різноманіття контейнерів демонструє їх популярність і універсальність. Використовування контейнерів відобразилося на конструкції суден, на роботі портів, на залізничних і автомобільних перевезеннях і на складському господарстві. Вони зажадали нові підходи як в управлінні, так і в обслуговуванні. Це привело до створення інтегрованих

транспортних систем, що забезпечують обслуговування від складу до складу (або «від дверей до дверей») на найважливіших світових маршрутах і для швидкопсувних, і для генеральних вантажів. Ентузіасти контейнеризації затверджують, що до 80% всіх перевезень може бути виконано в контейнерах і тому майбутнє вантажоперевезень залежить від розвитку і вдосконалення транспортування вантажів в контейнерах. Зрозуміло, що сам процес контейнеризації, розвиток інтермодальних перевезень – це складні процеси, пов'язані із значними інвестиціями, що зачіпають інтереси різних видів транспорту і вимагають вдосконалення законодавчо-нормативної бази. І тому, при всій давно доведеної світовим досвідом ефективності, вони не можуть розвиватися стихійно. За даними Держкомстат України загальний об'єм прямих іноземних інвестицій до України у 2008 році ледве перевищив 10 мільярдів доларів (\$217 на душу населення). В поточному році – 2009 р. - за прогнозами державного агентства України по інвестиціях і інноваціях, відповідний показник буде майже в два рази скромніше.

При цьому в національному банку України відзначають, що близько половини поступаючих в країну прямих іноземних інвестицій складають засоби українських компаній, які раніше були виведені в оффшори, а зараз повертаються в країну. Таким чином, чисті іноземні інвестиції у 2009 році – 2,5 мільярди доларів. Це 55 доларів США в рік на душу населення.

Для порівняння: прямі іноземні вкладення в такі морські країни як Польща і Румунія в 2008 році склали 15,5 млрд. доларів і 14,5 млрд. доларів відповідно. З розрахунку на душу населення це \$430 і \$630.

Всесвітня торгова організація (ВТО, Прес реліз 554/2009) опублікувала наступну інформацію про розвиток всесвітньої торгової системи:

- Всі прогнози щодо розвитку світової торгівлі повинні бути переглянуті через спад економічного зростання, що почався до кінця 2008 р. Попередній прогноз зростання світової торгівлі у розмірі 4,5% повинен бути скоректований як мінімум на 2%. У відповідність з висновками ВТО скорочення найбільшою мірою торкнеться експорту розвинених країн. Зростання валового внутрішнього продукту знизилося по всьому світу. З цим зіткнулися як Європа, так і Північна Америка і Азія, причому в азіатській частині найбільшою мірою постраждала Японія, що продемонструвала падіння ВВП до -0,7%. Для порівняння, країни, що експортують нафту – країни Південної і Центральної Америки, країни СНД, Африки і Близького Сходу досягли показників зростання ВВП на більш, ніж 5%.

- Країни, що розвиваються, показали зростання рівня виробництва в 2008 р. на 5,6%, досягнувши рекордних показників при зростанні експорту в 38% і скороченні імпорту в 34%.

- Європа в 2008 р. показала дуже повільне зростання – в 4%, показники імпорту впали з -1,0% до -3,5%.

- Товарна торгівля в Азії різко скоротилася, причому показники експорту радикально змінилися – зростання всього в 4,5% в 2008 р., при показниках в 11,5% в 2007 р. Зростання імпорту в 2008 р. було ще незначним – всього 4%. Таким чином, в цьому регіоні показники експорту перевищили величину імпорту.

- Економіка Росії, як сировинної країни, знаходиться в сильній залежності від кон'юнктури на світовому ринку сировини. В умовах світової кризи, коли відбувається падіння вартості нафти, експортні доходи Росії різко знижуються, що, у свою чергу, міняє ситуацію з бюджетом і динамікою зміни ВВП. На думку більшості аналітиків, 2009 р. став найважчим для світової економіки. Спад в провідних країнах світу призвів до падіння попиту на енергоносії, який не компенсується скороченням пропозиції. Следствием глобальної кризи стало скорочення всіх зовнішньоторговельних потоків контейнеропридатних вантажів і об'ємів міжнародних контейнерних перевезень. За даними ФТС Росії, в першому півріччі 2009 р. сукупний зовнішньоторговельний вантажопотік РФ знизився на 49,7%, у тому числі експорт – на 49,6%, а імпорт – на 32%.

- У Україні фінансовими аналітиками прогнозується зростання ВВП у розмірі 6,5%. Для відновлення показників 2008 р. буде потрібно як мінімум 5 років. Згідно аналітичним даним Держкомстату України, частка експортних товарів, відправлених контейнерами, за підсумками 2008 р., склала 3%. У вартісному виразі контейнеризований експорт склав \$1,692 млрд. В імпорті частка контейнеризації більш вагома - 11,3% або \$9,721 млрд. Як вказує Держкомстат, основна частина, понад 90% зовнішньоекономічного обороту контейнерних вантажів, доводиться на морське повідомлення. Ця частка склала \$10,01 млрд. Друге місце – за залізничним транспортом, де оборот склав \$1,138 млрд. Автомобільний транспорт узяв на себе контейнерні вантажі в об'ємі \$264 млн. Характерною межею морських і залізничних контейнерних перевезень України залишається значне, аж до 7-кратного, превалювання імпорту над експортом. Більш згладжена картина на автомобільному транспорті, тут імпорт перевезений в об'ємі, що двократно перевищує експорт.

Якомога побачити, на сьогодні всі ведучі економіки світу переживають рецесію. Втрати ВВП за 2009 г.: Румунія – близько 30%; Росія - більше 30%; Україна – приблизно 60%. Глобальне падіння виробництва викликано різким зниженням попиту і скороченням об'ємів міжнародної торгівлі, спровокованих також і кредитною кризою. Виробництво, замовлення і поставки скорочуються у всіх розвинених країнах. Світова економіка за останні роки не стикалася з подібною рецесією. Динаміка міжнародної торгівлі сповільнилася, що значною мірою вплинуло на розвиток ринку контейнерних перевезень – показники падіння об'ємів світової контейнерної торгівлі в 2009 р. склали - 8,4% - див. рис. 1.

На найближче майбутнє можливості різкого поліпшення ситуації практично не видно, і тарифи і об'єми близькі до мінімуму, контейнерні лінії зазнають відчутні збитки, близько 10% контейнерного флоту виведено з ладу, «портфель замовлень» на контейнеровози в стані стагнації.

Ситуація в Україні відображає загальносвітове положення. Основними українськими портами, що надають крупні контейнерні термінали, є Одеса і Ільчівськ. Узагальнені показники результатів роботи українського контейнерного ринку за 2009 р. складаються в наступне:

- Імпорт – 45,5% (скорочення на 7 пунктів);

- Експорт – 19,1% (зростання на 10 пунктів);
- Наземний транзит – менше 3%;
- Залізничні поставки – менше 8%.



Рисунок 1. Падіння об'ємів світової контейнерної торгівлі.

Таблиця 1

Значення обсягів переробки контейнерних вантажів

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
54%	36%	28%	45%	22%	47%	18%	-62%

За прогнозами експертів, в найближчі роки динаміку світової торгівлі будуть визначати країни, що розвиваються, і країни з ринками, що зароджуються. Що ж може запропонувати в цих умовах Україна? Сучасний український контейнерний термінал повинен задовольняти цілій низці вимог:

- Наявність глибин до 15 м як на підходах до порту, так і біля його причалів;
- Забезпечення навігаційної безпеки для входження суден, розмірами до 330 м;
- Надання розвинутої інфраструктури всіх видів наземного транспорту, в першу чергу залізничного;
- Розвиток сучасної системи управління контейнерним терміналом;
- Забезпечення прямого і безперешкодного доступу до головних автострад і залізничних колій країни;
- Зручність доступу до основних центрів споживання і розподілу;
- Розвиток інженерних і комунікативних систем;
- Можливість рішення питань, пов'язаних з екологічною складовою при обробці вантажів, особливо небезпечних;

- Наявність кваліфікованої робочої сили;
- Наявність ліцензійного сертифікату
-

І останнє, але від цього не менше важливе:

- Забезпечення рентабельного виробництва.

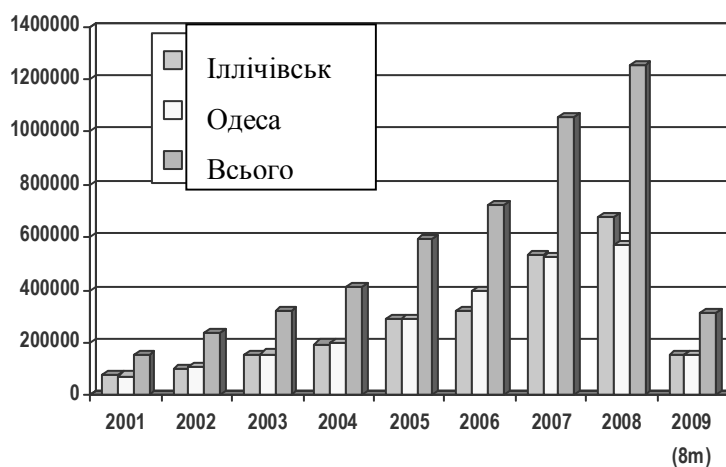


Рисунок 2. Об'єми контейнерних вантажів, перероблених українськими портами, TEU (8m)

Враховуючи перераховані вище вимоги, можна укласти, що тільки три термінали в Україні можуть стати конкурентоздатними в майбутньому. Це НРС Україна, «Укртрансконтейнер» (за умови вирішення всіх законодавчих суперечок) і «Трансінвестсервіс». На сьогоднішній же день ситуація така, що

- Робота «Укртрансконтейнеру» припинена через виниклі правові суперечки;
- У порту Іллічівськ проводиться обробка незначних об'ємів вантажів на причалі №1, проте виплатити надані порту СБРР кредити порт поки не здатний;
- Термінал «Brooklyn-Kiev» в Одеському порту з моменту початку своєї роботи і по сьогоднішній день переробив украї незначну кількість вантажів;
- «Металзюкрейн» припинив перевантаження контейнерів в Одеському порту;
- Термінал «НРС Україна», що є дочірнім підприємством «НРС Гамбург» закупив і поставив ще один контейнерний перевантажувач типа STS (ship-to-shore) - кран класу Post Panamax виробництва концерну Liebherr (3 + 2);
- «Трансінвестсервіс» призупинив відкриття терміналу на 6 місяців через стагнацію ринку;
- Проект споруди терміналу на Карантинному молу в Одеському порту був заблокований до недавнього часу, і ряд інвесторів вимушені були відмовитися від інвестування цього проекту;

- Іллічівський порт розглядає проект по виділенню потужностей на переробку контейнерних вантажів у порту;
- Решта проектів або зовсім відмінена, або відкладена на невизначений час.

У таблиці 2 представлені прогнозні значення об'ємів переробки контейнерних вантажів на 2010 і 2015 рр.

Таблиця 2

Прогнозні значення об'ємів переробки контейнерних вантажів

Існуючі термінали/проекти	Прогнозні значення на 2010 р., млн. TEU	Прогнозні значення на 2015 р., млн. TEU
Іллічівськ «Укртрансконтейнер»	0.8	0.8
Іллічівський порт (причал №1)	0.3	0.3
Іллічівський порт (причал №2)	0.0	0.4
Одеса Бруклін-Київ-Порт	0.25	0.4
Проект на Одеському карантинному молу	0.0	0.0 (на розгляданні у міської владі)
Одеса «MetalsUkraine»	0.0	0.0
Южний, «ТІС»	0.4	1.0
Іллічівський рибний порт	0.0	0.3
Ітого	1.75 (збиток в 1 млн.)	3.2 (збиток в 2.7 млн.)

З наданої інформації видно, що має місце катастрофічне скорочення об'ємів експорту і імпорту, відсутність перевізників, цінова конкуренція, тенденція до використання більш крупних судів, надлишок потужностей Одеського і Іллічівського портів і т.д.

Не дивлячись на те, що на сьогоднішній день показники роботи терміналів демонструють значення 2004 р., існують певні конструктивні способи виходу з цієї ситуації. Вони можуть бути підсумовуванні в наступне:

- Наявність інвесторів для вкладення засобів в розвиток інфраструктури (з можливістю інвестування як власними засобами, так і зовнішніми позиками);
- Орієнтація на споживача;
- Готовність до можливих змін, як типів товарів, так і типів судів;
- Підтримка митних і інших державних органів у вдосконаленні законодавчо-правового поля;
- Пошук і залучення додаткових вантажопотоків – по всіх напрямках – у тому числі і транзитних;
- І, що важливе, наявність творчого підходу.

Висновки

Загальний спад в економіці наближається до кінця. Багато що поліпшується і в економіці, і у фінансах, і в судноплаванні. І оптові, і роздрібні продавці почали поповнювати свої матеріальні запаси, ринок завдяки цьому активізується і в азіатських, і в європейських країнах. Банки відновили видачу кредитів. Проте слід зазначити, що швидкість відновлення економік різна. Лідером в цій ситуації є азіатські країни, складніше з країнами Східної Європи. На думку ведучих фінансових представників в 2010 р. очікується поступове поживлення світової торгівлі, перш за все за рахунок зростання попиту на сировину і напівфабрикати (чорні і кольорові метали, продукцію ЦБК, хімічної промисловості) з боку Китаю, Індії, країн Близького Сходу і Південно-Східної Азії. Проте відновлення світового споживання і, відповідно, потоків контейнеропридатних вантажів до рівня 2008 р. можливе не раніше 2011-2012 рр., а саме помірне відновлення в 2010 р., і помірне зростання в 2011 р.

Підкреслимо, що сьогодні світовий ринок, у тому числі і український, є ринком споживача, і споживацький попит представляється базовим елементом в судноплаванні. Українські порти можуть надати перевантажувальні потужності, відповідні найвищим вимогам. Українські контейнерні термінали можуть переробляти 2 млн. TEU на цьому ринку; і наростити потужності до 5 млн. TEU в найближчому майбутньому. Проте, для реалізації таких проектів необхідні певні дії. Це:

- Заходи щодо зрівнювання попиту і пропозиції;
- Формування національної стратегії розвитку портів;
- Поліпшення досвіду ведення бізнесу в портах;
- Проведення організаційної і законодавчо-правової реформи;
- А також, що украї актуальне саме сьогодні, розробка сучасної форми концесійного договору.

Список використаної літератури

1. Матеріали III-го Міжнародного Чорноморського контейнерного самміту, 2009. Одеса;
2. Інтернет-видання «РЖД-Партнер» за 02.03.2009 р.;
3. Institute of Shipping Economics and Logistic (ISL), Bremen, 2009 – Shipping Statistics and Market Review, May-June 2009;
4. Дані Міжнародного валютного фонду, опубліковані в огляді ринку міжнародних контейнерних перевезень РБК, грудень 2008 г

Abstracts

S.Pchenko

Problems and specific forming of effective system of container transportations in Ukraine.

The modern world market condition of container transportations is considered in the article, situations Ukrainian ports appeared in which. The analysis of leading container terminals of Ukraine is represented and the structural methods of exit from this situation are offered.