

ПОРТОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ УКРАИНЫ

Кухарчик В.Г.

У статті розглядаються питання розвитку портового потенціалу України. Надана стратегія розвитку портового потенціалу Одеської області. Визначені напрямки розвитку портового комплексу України.

Украина обладает мощным портовым потенциалом. На побережье Черного и Азовского морей находится 18 морских торговых портов (Ренийский, Измаильский, Усть-Дунайский, Белгород-Днестровский, Ильичевский, Одесский, Южный, Николаевский, Октябрьский, Херсонский, Скадовский, Евпаторийский, Севастопольский, Ялтинский, Феодосийский, Керченский, Бердянский, Мариупольский) и 12 портпунктов, не считая значительного числа портов и пристаней, принадлежащих предприятиям, не подведомственным Министерству инфраструктуры Украины.

Анализ состояния. Вопросам развития транспортного комплекса, а также портового потенциала Украины были посвящены труды отечественных ученых, таких как: Абрамова А.П., Бакаева О.О, Белова И.В., Гурнака В.М., Дмитриева В.А., Загоруйко В.М., Кулаева Ю.Ф., Котлубая М.И., Котлубая А.М., Лившица В.М., Макаренко М.В., Морозовой И.В., Персианова В.О., Примачова Н.Т., Роздобудько Н.К., Сыча Е.М., Хачатурова Т.С., Цветова Ю.М., Чекаловца В.И и других.[5,9,10]

Постановка проблемы. Можно говорить о недостаточном внимании к проблемам эффективного использования портового потенциала Украины. Отсутствует четко выработанная портовая политика Украины. До настоящего времени не принят «Закон о портах Украины».

Цель статьи. Разработка направлений развития и перспектив эффективного использования портового потенциала Украины.

Основной материал. 20 октября 2010 года Кабинет Министров Украины утвердил «Транспортную стратегию Украины на период до 2020 года». В этом документе констатируется тот факт, что морские порты Украины по качественным и техническим характеристикам : таким как глубины, средства перегрузки и хранения грузов, техническое состояние причалов и оборудования, уровню автоматизации и компьютеризации , остались на уровне конца 80-х-начала 90-х годов прошлого столетия. В

наследство от СССР нам достались портовые мощности, которых хватало для освоения собственных грузопотоков. Поэтому в первое десятилетие мощности торговых портов почти не росли. Первая нехватка портовых мощностей была связана с ростом контейнерных перевозок (2002-2003 годы), а также с ростом массовых навалочных грузов, перевозимых крупнотоннажным флотом (2007-2008 годы). В этот период начался заметный рост мощностей в морских торговых портах: до 156,3 млн. тонн в 2005 году, 174 млн. тонн в 2008 году и 176 млн. тонн в 2010 году. Во второе десятилетие развития Украины активно начали строиться и развиваться частные терминалы такие как: «ТИС», «Авлита», «Нибулон» и т.д. (таблица 1).

Таблица 1

Использование потенциала морских торговых портов Украины

№	Порт	Установленная мощность, тыс т				Грузооборот в 2010 г.	% использо- вания
		2000 г.	2005 г.	2008 г.	2010 г.		
1	Измай- льский	7600	8500	8500	8500	6633,1	78
2	Рени	7000	7700	7700	7700	1587,4	20,6
3	Усть- Дунайский	5000	5600	5600	5600	28,1	0,36
4	Б- Днестровск	2050	2250	2250	2250	1049,5	46,6
5	Ильичевск	23650	26250	32100	32100	15053,5	46,9
6	Одесса	38100	42500	45485	45575	24700,8	54,2
7	Южный	16200	18000	21800	23000	18220,6	79,2
8	Николаев	7600	8450	9515	9515	7204,4	75,7
9	Октябрьск	2470	2570	2570	2570	2475,1	96,3
10	Херсон	2930	3130	3130	3130	2347,1	74,9
11	Скадовский	1020	1120	1120	1120	400,3	35,7
12	Евпатория	2100	2200	2900	2900	1216,2	41,9
13	Севас- тополь	730	1050	1050	1050	447,9	42,6
14	Ялта	540	600	600	600	106,2	17,7
15	Феодосия	6750	7550	8320	8320	3180,2	38,3
16	Керчь	2430	2680	3180	3180	4859	152,7
17	Бердянский	2100	2300	2300	2300	2197,5	95,5
18	Мариупольс- кий	12560	13850	15960	16500	15934,8	96,5
Всего установленная мощность		140820	156300	174080	175820	107642	61,6
Грузооборот		84100	109000	132100	107642		
Исп-ние		60	70	76	61,6		

мощности, %						
-------------	--	--	--	--	--	--

Технические нормы проектирования морских портов предусматривают, что коэффициент занятости универсальных причалов должен находиться в пределах 0,6-0,7%.(то-есть 60-70% использования причалов). Поскольку в наших портах большинство грузовых причалов относятся к разряду универсальных, то это обуславливает необходимость не превышать пределы 70% использования установленной мощности, чтобы не создавать очередей судов на рейде, а также простоя железнодорожных составов и автомобильного транспорта, увеличивая транспортные издержки перевозки грузов. Технические нормы проектирования морских портов для контейнерных терминалов предусматривают коэффициент занятости 0,4-0,5%, поскольку здесь имеет место работа с более дорогостоящими судами. По прогнозу «ЧерноморНИИ проекта» оборот торговых морских портов может достичь в 2015 году 142.7 млн.тонн., следовательно желательно чтобы установленная мощность в портах была 203-204 млн.т, то-есть она должна вырасти на 25-27 млн.т., следовательно, нужны новые инвестиционные проекты. Стоимость создания одного условного миллиона тонн дополнительных мощностей находится на уровне от 60 до 90 млн. долларов.(90 млн - в случае строительства оградительных гидротехнических сооружений и большого объема дноуглубительных работ).

Из этого видно, чтобы прибавить 25 млн. тонн мощностей нашим портам понадобится не менее 1,5 млрд. долларов. Однако не надо забывать о состоянии морских портов сегодня: требуют замены около 600 порталных кранов, отработавших нормативный срок (объем затрат на обновление этого парка оценивается в 2.5 млрд. долларов); гидротехнические сооружения также имеют значительный износ (по данным «ЧерноморНИИ проекта» не менее 40% причального фронта портов, а это около 15 км причалов требуют капитального ремонта или реконструкции). Если учесть, что усредненная стоимость капитального ремонта или реконструкции причала находится на уровне 30-35тыс.долларов, то на восстановление необходимы средства в размере 0,5 млрд.долларов. По этим трем основным направлениям выведение наших портов на уровень мировых стандартов составит 4,5млрд. долларов.[3, с. 25] По программе развития морских торговых портов на период 2010-2015 годы капвложения должны быть выделены на уровне 912 млн. долларов. Порты Украины имеют наибольшие резервы по нефтеналивным грузам в размере 11,2 млн. т. Наименьшие резервы по углю (дефицит 1.7 млн.т.; руда и контейнеры-0)

Стратегия развития портового хозяйства Одесской области на период до 2015 года включает в себя:

- создание и модернизация терминальных комплексов, внедрение прогрессивных транспортно-технологических систем, их соответствие мировым стандартам;

- создание условий, способствующих увеличению объемов международных транзитных перевозок через порты Украины, доведение до международных стандартов качества транспортных услуг;

- разработка и создание нормативно-правовой базы транспортного и транспортно-технологического обеспечения работы портов во взаимодействии со смежными видами транспорта, приведение действующего законодательства в этой сфере деятельности в соответствии с требованиями международного транспортного права;

- реформирование методов управления и форм хозяйственной деятельности портов с целью приведения их в соответствие с требованиями развития рынка транспортных услуг и мировой практики управления портами путем структурных преобразований и обособления административных и хозяйственных функций;

- регулирование деятельности портов на государственном и региональном (муниципальном) уровнях с учетом их значимости в общей системе экономики области, Украины, международных и местных транспортных путях;

- создание информационно-справочных систем, которые позволят повысить конкурентоспособность портов Одесской области, а также создание условий информационной и технологического взаимодействия и координации работы различных видов транспорта.

Перспективные объемы грузопереработки планируется освоить за счет наращивания мощности перегрузочных комплексов, в том числе специализированных для отдельных видов грузов и развития внутрипортовой транспортной инфраструктуры и железнодорожного грузовых фронтов отдельных перегрузочных комплексов портов в целом.

В период до 2015 года будет осуществлен комплекс организационно-правовых, экономических и технико-технологических мероприятий для развития портов области, который в частности предусматривает:

1. Совершенствование производственного потенциала морских торговых портов:

- строительство новых перегрузочных комплексов;
- контейнерных (Одесса, Ильичевск, Южный);
- угольного (Южный - до 12 млн. тонн);
- комплексы по переработки сои и шрота (Ильичевск - 1,5 млн. тонн, Рени - 0,7 млн. тонн);
- комплекс по переработки накатных грузов (Рени - 0,415 млн. тонн, завершение строительства);
- комплексы по переработки генеральных грузов (Ильичевск - 2

млн. тонн, Одесса - 0,9 млн. тонн, Южный - 1,0 млн. тонн);

- комплекс по переработки лесных грузов (Белгород-Днестровский - 0,5 млн. тонн);
- комплекс по переработки жидких химических продуктов (Ильичевск - 1 млн. тонн);
- комплекс по переработки гранулированной серы (Ильичевск - 3,0 млн. тонн);
- комплексы по переработки сжиженных газов (Ильичевск - 1,2 млн. тонн, Рени - 1,2 млн. тонн);
- комплекс по переработки растительного масла (Одесса, вторая очередь - 0,5 млн. тонн);
- бункеровочных базы (Ильичевск - 1,2 млн. тонн);
- реконструкция существующих перегрузочных комплексов:
- для минеральных удобрений (Ильичевск - прирост грузооборота 0,7 млн. тонн);
- растительного масла (Ильичевск - прирост грузооборота 0,6 млн. тонн);
- каменноугольной смолы (Рени);
- генеральных грузов (Одесса - прирост грузооборота 0,5 млн. тонн);
- приобретение портового флота:
- морские буксиры, буксиры-толкачи, буксирные катера (Ильичевск, Одесса, Южный);
- лоцманские суда (Ильичевск, Одесса, Южный);
- бункеровщики, маслозаправщик, водолеи (Ильичевск, Южный);
- плавпричал (Южный);
- природоохранный флот (Ильичевск, Южный);
- приобретение современного высокотехнологичного перегрузочного оборудования, а именно мобильных кранов, контейнерных перегружателей, порталных кранов и т.д.

2. Привлечение частного капитала, кредитов и отечественных и иностранных инвестиций, бюджетное финансирование для отдельных объектов государственного значения.

Предоставление в концессию крупных инфраструктурных объектов с длительным сроком окупаемости. Привлечение средств грузовладельцев, заинтересованных в совершенствовании поставок продукции, особенно путем создания совместных предприятий, участия в уставном капитале.

3. Обеспечение безопасности судоходства и предотвращения загрязнения окружающей среды в морских торговых портах:

- гармонизация национальных норм, стандартов и правил с законодательством ЕС по вопросам обеспечения безопасности судоходства и предотвращением загрязнения окружающей среды;

- решение задач по навигационно-гидрографического обеспечения судоходства в акваториях, подходных каналов и путей в соответствии с нормами безопасности;

- переоснащение береговых систем обеспечения безопасности (оборудование районов А-1 и А-2, ГМССБ, СУДС, АИС и другое);

- создание и сертификация системы управления безопасностью и предотвращением загрязнения на базе международных стандартов;

- создание системы мониторинга за судовыми балластными водами и состоянием атмосферного воздуха.

4. Активизация деятельности судоходных компаний под украинским флагом, создание привлекательных условий для регистрации флота на территории Одесской области, в том числе на острове Змеином. К 2015 году реализовать программу обновления флота ОАО "Украинское Дунайское пароходство" (до 50%).

5. В области судоремонта:

- содействие созданию совместных предприятий с участием отечественного и иностранного капитала;

- проведение инвентаризации и передача производственных мощностей, не используемых по назначению, портам или другим заинтересованным организациям с целью уменьшения налогового давления и непроизводственных затрат на их содержание;

- поддержка программ по наращиванию мощностей Килийского судостроительного-судоремонтного завода по строительству современных судов для ОАО "Украинское Дунайское пароходство" и других судоходных компаний.

6. Обеспечить развитие системы базовой морского образования, повышения квалификации и переподготовки кадров морской отрасли в учебных заведениях Одесской области.

Выводы. Основные предложения по обеспечению сбалансированного состояния портовой деятельности в Украине следующие:

1.Пропускная способность портов формируется на базе внешнеторговых грузопотоков, поэтому необходимо прогнозировать перспективные грузопотоки на основе взаимоотношений Украины с зарубежными странами, а также прогнозировать каботажные перевозки и транзитные грузопотоки.

2.Стратегия развития транспортной системы Украины должна учитывать стратегические грузопотоки, формируя развитие каждого порта как элемента портовой системы.

3.Изменение транспортной политики ЕС и России должны стать основой для формирования транспортной политики Украины.

4.Единая транспортная и портовая система Украины должна учитывать региональные особенности и возможности специализации

портов.

5. Принять на законодательном уровне «Закон о портах Украины» как основной документ развития портового потенциала государства.

Литература

1. Васьков Ю. «Транзитный потенциал Украины», Black Sea Trans, 2008, №8. С.9-15
2. Закон Украины «О Комплексной программе утверждения Украины как транзитного государства в 2002-2010.» Ведомости Верховного Совета. 2002, №24. С.166
3. Ильницкий К. Цена совершенства// Порты Украины -2011 г.- №3 С.24-25
4. Крыжановский С.В. Морские порты Украины: интеграция по-европейски // Судоходство-2006 г.-№3(118) март С.36.
5. Примачев Н.Т., Примачева С.И. Морские торговые порты в системе интермодальных транспортных сообщений. -Одесса: ИПРЭЭИ, 2001. С. 214
6. Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.1999р.//Відомості Верховної Ради України .-1999.-№51. С.446
7. Товарооборот. Транспортное хозяйство. Формирование тарифов на транспорте [Электронный ресурс] / Режим доступа к ресурсу: <http://tovarooborot.ru/215>
8. Транспорт і зв'язок України за 2009р.// Держкомстат України за ред. Н.С. Власенко; Відп. за вип. І.В.Калачова. - К.: Інформаційно-аналітичне агентство,2010.- 266с.
9. Экономические основы функционирования морского рынка транспортных услуг./ПримачевН.Т. и др.-Одесса: Афтограф, 2004.-320с.
10. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавання в Україні/ Котлубай О.М..Одеса:ІПРЕЕД НАН України,2004.-453с.

ABSTRACT

Kukharchyk V.G.

Port potencial of Ukraine.

The port's potential of Ukraine is examined. The development strategy of port potential of Odessa region is presented. The directions of development of the port complex of Ukraine are determined.