

УДК 656.078.339.165

## УЗАГАЛЬНЕННЯ СВІТОВОГО ДОСВІДУ ЛОГІСТИЧНОГО РОЗВИТКУ ПОРТІВ

*Липинська О.А.*

---

*Розглядаються питання розвитку та організації логістичної діяльності у світовій портової системі. Відзначено важливе значення портової системи для розвитку світової економіки та створення нових робочих місць. Виявлено основні відмінності у підходах до розвитку логістичної діяльності портів по країнах і континентах, обґрунтовано основні причини згаданих відмінностей. Відзначені джерела фінансування і організаційні основи логістичної діяльності.*

Діяльність портів завжди розглядається в якості каталізатора, що дозволяє стимулювати економічну активність і створювати робочі місця. За наявними оцінками, у Сполученому Королівстві, хоча воно вже й не є великим центром товарної торгівлі, в 2011 році завдяки наданню морських послуг було створено 262 700 робочих місць, а вартість послуг склала 13,8 млрд. Фунтів стерлінгів (21,5 млрд. дол.) [11]. У сфері розподілу в Сполученому Королівстві в цілому в 2007 році, за оцінками, було зайнято 2670000. Чол., Або 10% від загального числа зайнятих. Аналогічним чином очікується, що наближається до завершення проект створення терміналу "Лондон Гейтвей" з шістьма причалами дозволить створити 12 тисяч нових робочих місць, а опосередковано ще 20 000 робочих місць [9]. Практично всі державні органи загальнонаціонального, регіонального або місцевого рівня, а також самі порти мають плани розвитку портового господарства, покликані підвищити добробут громадян завдяки наданню тих чи інших послуг. Ці плани можуть розроблятися з урахуванням потреб споживачів в рамках складання стратегії регіональної інтеграції або просто з урахуванням прагнення країни залучити частину вантажопотоків. Виходячи з цього **метою цієї статті** є короткий огляд деяких тенденцій у сфері логістики розвитку портів які слід враховувати і в українській практиці.

Розвиток логістичних послуг обумовлює розширення контейнерних вантажоперевезень на всьому Африканському континенті. За даними нещодавно підготовленого дослідження, в 2011 році обсяг вантажопотоків, що пройшли через Західну Африку, склав 3 млн. ДФЕ [3]. Широко представлена в Африці французька транспортна компанія КМА-КГМ продала 49% капіталу свого підрозділу, що займається експлуатацією терміналів, "Термінал лінк" фірмі "Чайна Мерчантс" за 400 млн. євро (538 млн. дол.) [7]. Завдяки цій угоді французька компанія отримує капітал для вкладень за своїм основним профілем - у секторі лінійного судноплавства – в період, коли судноверфі пропонують будувати дешеві судна, а банки неохоче

йдуть на їх кредитування. Для покупця ж даний контракт є засобом швидко розширити глобальну присутність на зростаючому ринку. Інша велика компанія лінійного судноплавства, МСК, приділяє пильну увагу порту Ломе в якості можливого регіонального транспортного вузла.

У Центральній Африці на думку цілого ряду зацікавлених сторін порт Пуент-Нуар (Конго) також вдало розташований і може стати великим перевалочним вузлом для морських перевезень за маршрутами Північ-Південь і за маршрутами Схід-Захід до портів Латинської Америки. У числі проектів з розвитку інфраструктури, що здійснювалися останнім часом іноземними інвесторами, можна назвати споруду третього причалу в порту Дакаркомпанією "ДП уорлд", третьої причальної стінки в порту Ломе для компаній "Болоре" і "Ті / МСК" (нині частина капіталу належить компанії "Чайна Мерчантс") та інфраструктурних об'єктів в Котону (Бенін) і Пуент-Нуаре для компанії "Болоре" [3]. В Абіджані, Кот-д'Івуар, плани розширення порту передбачають доведення вантажообігу до 1-1,5 млн. ДФЕ. На початку 2013 року адміністрація абіджанського порту і "Чайна харбор інжиніринг компанілімітед" підписали контракт на суму 933 млн. доларів. Проект передбачає днопоглиблення підхідного каналу та акваторії гавані, спорудження контейнерного терміналу і терміналу накатних вантажів, а також реконструкцію хвилелому, що захищає підхідний канал. АПМТ вкладає 40 млн. Дол. В контейнерний термінал, який дозволить обробляти в Абіджані судна місткістю 8000 ДФЕ [18].

У Камеруні з підписанням угоди між міністром шахт, промисловості і технологічного розвитку та австралійською компанією "Санденсресурсез" (через її основного партнера "Камайрен") просувається реалізація проекту розробки Мбаланського родовища залізної руди. Угода дозволить розробникам родовища приступити до мобілізації коштів у розмірі 8,7 млрд. дол., необхідних для здійснення будівельних робіт, які передбачають, зокрема, будівництво залізничної лінії протяжністю в 510 км для транспортування залізної руди з шахти Мбарга до камерунського узбережжя, а також 70-кілометровою залізничної гілки, яка забезпечить зв'язок з Конго. У Лолабе поблизу Криби буде побудований глибоководний термінал для експорту залізної руди, який зможе приймати балкери для перевезення залізної руди "чайнамакс". Регіон Камеруну-Конго-Габону порівнюють з регіоном Пилбара в Західній Австралії, де знаходяться одні з найбільших родовищ залізної руди в світі [8]. У Гані Управління портів і гаваней Гани і "Чайна харбор інжиніринг компані" підписали угоду про початок реалізації першого етапу проекту розвитку інфраструктури порту Такоради вартістю 150 млн. доларів. Проект, розрахований на три роки, передбачає знесення та перебудову офісних будівель порту, розширення і реконструкцію під'їзних доріг, розширення та освоєння прибережної смуги та будівництво водогосподарських споруд та електроенергетичних об'єктів [4].

У Кенії уряд виділив 12 млн. Дол. (1 млрд. Кенійських шилінгів) для покупки території, що дозволяє здійснити проект розвитку порту Момбаса зі створенням вільного порту, де виробники зможуть здійснювати діяльність при знижених ставках оподаткування [5]. Порту Момбаса обробляє

порядку 19,6 млн. т вантажів, у тому числі близько 4 млн. імпортних вантажів і 5 млн. т вантажів, що прямують в сусідні країни. Найбільшим одержувачем транзитних вантажів є Уганда, на яку припадає майже 85% (4,2 млн. т) цих вантажопотоків, де частка імпорту становить 90%. Другим за величиною транзитним ринком є Демократична Республіка Конго (8%, або 430 000 т). Із загального обсягу вантажів, що проходять через Момбаси, 72% призначено для внутрішнього ринку Кенії, 22% – для Уганди, 2,3% – для Демократичної Республіки Конго, 1,5% – для Руанди і менше 1% – для Об'єднаної Республіки Танзанія, Бурунді, Південного Судану і Сомалі [15].

У травні 2013 року в Сьєрра-Леоне був підписаний меморандум про домовленість (МОД) між Міністерством гірничодобувної промисловості і мінеральних ресурсів і компанією "Чайна Кінховенерджі груп ко. Лтд.". МОД передбачає, зокрема, здійснення інвестицій в обсязі 6 млрд. дол. Для будівництва залізниці від тонколіс до Сулими і глибоководного порту з вивантаженням товарів на причал (AwarenessTimes, 2013).

В Об'єднаній Республіці Танзанія в 2013 році було оголошено про укладення з урядом Китаю угоди про будівництво нового порту вартістю в 10-11 млрд. дол. В історичному портовому місті Багамойо. Новий порт стане найбільшим у всій Африці і після завершення робіт зможе обробляти близько 20 млн. ДФЕ на рік (в даний час вантажообіг порту Дар-ес-Салам становить 800 000 ДФЕ). Проект передбачає будівництво 34-кілометрової автодороги від Багамойо до Мландізі і 65-кілометрової залізничної гілки, яка з'єднає Багамойо із залізницею Танзанія-Замбія і Центральної залізничною лінією. Згідно з цим двосторонньою угодою, Китай повинен виділити в 2013 році 500 млн. Дол. Для початку робіт з будівництва порту, а інша частина пакета китайської фінансової допомоги розрахована на 2014 і 2015 роки [16]. Очікується також, що керувати роботою порту будуть китайські оператори; порт буде обслуговувати морські судна, але не обов'язково тільки з Китаю. Новий порт дозволить розвантажити порт Дар-ес-Салам, який, ймовірно, знайде інші можливості в нішевих секторах. Китай вже фінансує проект вартістю в 1,2 млрд. дол. по спорудженню газопроводу протяжністю 532 км, від недавно відкритих покладів газу на півдні Об'єднаної Республіки Танзанія і в північній частині Мозамбіку до порту Дар-ес-Салам (WorldSocialistWebSite, 2013). Спорудження нового порту є приємною звісткою для сусідніх країн що не мають виходу до моря -Руанди, Бурунді і Уганди, у яких з'являться альтернативні можливості при здійсненні перевезень імпортних та експортних вантажів через Момбаси, Кенія, або Дар-ес-Салам. Споруда нового порту може негативно позначитися на становищі Момбаси, оскільки судноплавні лінії, можливо, віддадуть перевагу організувати заходження суден безпосередньо в новий порт Багамойо. Через неефективність операцій в порту Момбаса терміни транспортування імпортних вантажів в країни, що не мають виходу до моря, можуть зростати на 50-80% [16].

На Американському континенті головними чинниками, що визначають розвиток портів, є очікуване відкриття розширеного Панамського

каналу і ті наслідки, які це викличе для портів східного узбережжя. В силу обмежень розміру суден, які історично накладалися шириною Панамського каналу, порти східного узбережжя і Карибського басейну, як правило, поступалися в розмірах своїм побратимам на узбережжі Тихого океану. Роботи з розширення Панамського каналу планується закінчити у грудні 2015 року, а повноцінно канал повинен заробити у січні-лютому 2016. В результаті вантажомісткість контейнеровозів, які зможуть проходити через нього, зросте з максимального рівня близько 4800 ДФЕ в даний час до 13 000 ДФЕ. На Ямайці "Чайна харбор інжиніринг компані" має намір вкласти в створення перевалочного порту порядку 1,2-1,5 млрд. доларів. Управління портів Ямайки і "Чайна харбор інжиніринг компанії лімітед" підписали МОД про будівництво нового перевалочного порту в Форт-Огасте. Проте потім масштаби проекту виросли, і тепер потрібно знайти нове місце з більшою територією, яке поки ще не визначено. Ці плани є складовою частиною великої програми інфраструктурних інвестицій, розробленої з урахуванням прагнення Ямайки стати до 2015 року глобальним логістичним транспортним вузлом; програма також передбачає модернізацію автомагістралі "Хайвей 2000", що йде з півночі на південь та здійснення днопоглиблювальних робіт в Кінгстонській гавані, для того щоб в неї могли заходити більші вантажні судна [13]. У Нікарагуа в червні 2013 року конгрес затвердив плани будівництва каналу, який буде змагатися з Панамським. Вартість проекту оцінюється в 40 млрд. дол. Канал буде побудований і експлуатуватися китайською компанією "Гонконг Нікарагуа канал девелопментінвестментКо. Лтд". Компанія отримала 50-річну концесію на будівництво та експлуатацію каналу з можливістю продовження концесії ще на 50 років. Канал, цілком ймовірно, буде в три рази довше Панамського каналу (близько 250 км), при цьому проект передбачає створення двох зон вільної торгівлі, аеропорту, вантажний залізниці та нафтопроводу [17]. Найголовніше, канал в Нікарагуа буде ширше Панамського каналу і зможе пропускати найбільші у світі вантажні судна, у тому числі судна компанії "Маерск" класу "Triple E" місткістю 18 000 ДФЕ [4]. Уряд Нікарагуа розраховує протягом десяти років отримувати від експлуатації каналу по 10 млн. дол. на рік [17]. Міністерство транспорту та зв'язку Перу і Міністерство земельних ресурсів, транспорту і морських справ Республіки Корея підписали МОД про модернізацію планів розвитку чотирьох перуанських портів (Ікітор, Іло, Салавері і Сан-Хуан-де-Маркона). За повідомленням Національного управління портів, в цей сектор країни в 2015 році буде вкладено понад 2 млрд. доларів. Плани здійснення капіталовкладень у державні порти включають реалізацію першої черги програми компанії "ДП Уорлд" по вкладенню 617 млн. дол. В термінал Муель-Сур в порту Кальяо в Лімі, інвестування 228 млн. дол. в термінал порту Пайта, керованого консорціумом "Терміналеспортуаріосеуроандінос", і 332 млн. дол. у термінал з експорту СПГ в Пампа Мельчоріта (Fruitnet, 2011). За період після вступу двосторонньої угоди в силу 1 серпня 2011 корейський експорт в Перу збільшився на 29%, зокрема експорт залізної руди зріс на 263%, кольорових телевізорів – на 268%,

нафтохімічної продукції – на 57% і легкових автомобілів – на 42,5% (близько третини всіх нових автомобілів, проданих в Перу, вироблено в Республіці Корея). Крім цього, інвестиції з Республіки Корея надходять, зокрема, в сектор нафти і вуглеводнів та гірничодобувну промисловість [8].

У Сполучених Штатах Управління портів Вірджинії отримало від компанії "АПМ терміналз" ініціативну пропозицію, що передбачає сплату 3,9 млрд. дол. за право експлуатувати морські термінали Управління протягом 48 років, а від компанії "Джі-Пі Морган" – пропозиція заплатити 4,66 млрд. дол. за 50-річну концесію. Конкурентна пропозиція "Джі-Пі Морган" спочатку було представлено фондом "РРЕФ Америка", що входять до Групи Німецького банку. Третя пропозиція, що надійшла від "Карлайлінфрастракчерпартнерз", підрозділу "Карлайл груп", яке займається інвестиціями в інфраструктуру, було відкликано [14]. У кінцевому рахунку Управління відхилило всі пропозиції і пішло по шляху раціоналізації своїх управлінських та фінансових структур. Вважають, що участь іноземних ділових кіл у Вірджинії та інших портах східного узбережжя Сполучених Штатів не за горами, оскільки після розширення Панамського каналу в регіон, цілком ймовірно, прийдуть більш великі судна, яким потрібна більш розвинена інфраструктура портів. У Нью-Йорку ведуться роботи з підвищення висоти байонського моста, щоб під ним могли проходити більш великі судна, які прямують в морський термінал НьюАрк – Елізабет, що є найбільшим контейнерним портом на східному узбережжі.

В Азії здійснення проектів розвитку портів значною мірою стимулюється імпортом сировини та збільшенням випуску промислової продукції. Провідні позиції у світі по вантажообігу та ефективності портів які раніше займає Китай, який все більше перетворюється на постачальника кадрів фахівців з питань будівництва портів та здійснення управління ними. Принаймні через зростання вартості робочої сили в Китаї деякі виробничі процеси переносяться в сусідні країни, і китайським компаніям вдається скористатися цією тенденцією, надаючи інші послуги більш високого рівня, наприклад послуги фахівців в області портового будівництва. У Камбоджі з урахуванням різкого збільшення вантажопотоків, що проходять через існуючі порти країни, в 2013 році в столиці відбулася офіційна церемонія відкриття нового вантажного терміналу. Термінал розташований в окрузі Кіенсвай в провінції Кандаль в 30 км від діючого порту в Пномпені, і його вартість перевищила 28 млн. доларів. Після завершення другої черги проекту термінал, будівництво якого фінансувалося урядом Китаю, зможе обробляти 300000 ДФЕ [12]. В Індії опрацьовуються плани надання трестам, керуючим роботою портів, права здавати в оренду земельні ділянки приватним компаніям з метою створення промислових або особливих економічних зон та збільшення обсягів перевезення. Ця пропозиція торкнеться 12 великих портів (Ченнаї, Когчі, Еннор, ДжавахарлалНеру, Калькутта (включаючи Халдей), Кандла, Мармагао, Мумбаї, Нью-Мангалор, Парадіп, Тутікорін і Вішакхапатнам), які в змозі обробляти понад 740 млн. т вантажів щорічно і через які проходить приблизно 58% перевезених морем зовнішньоторговельних вантажів Індії. Пропонована політика розпо-

рядження портовими територіями дозволить портам за згодою своїх опікунських рад здавати земельні ділянки в оренду на строк до 30 років. Орендні угоди терміном понад 30 років і максимум до 99 років слід за рекомендацією опікунської ради порту направляти до Міністерства судноплавства для затвердження у відповідному комітеті [10]. Створений при Кабінеті міністрів Комітет з економічних питань розглядає в даний час два нових проекти розвитку портів в інших районах Індії. Один порт, Дугараджапатнам, розташований в 45 км від Гудур і приблизно в 140 км на північ від порту Ченнаї. Відповідно до запропонованого проекту порт, який буде розташований на території в 5000 акрів і згідно з розрахунками зможе обробляти 50 млн. т вантажів на рік, стане після Вішакхапатнаме другим за величиною контрольованим центральним урядом портом в штаті Андхра-Прадеш. Другий проект передбачає створення трохи більш великого порту з розрахунковим вантажообігом в обсязі 54 млн. т на рік на острові Сагар в Західній Бенгалії. Ці проекти є складовою частиною "політики східної орієнтації", що проводиться урядом, завдяки якій до 2020 року на основі ДПП національні потужності з навантаження вантажів на судна повинні бути збільшені втричі до 3,13 млрд. т. Контейнеризовано трохи більше однієї п'ятої частини індійських вантажоперевезень, що становить приблизно половину від середньосвітового рівня (The Economist, 2013a). Уряд планує підвищити цей показник в результаті створення контейнерних терміналів уздовж східного узбережжя країни в портах Еннор, Какінада, Карайкал, Каттупаллі і Кришнапатнам [6].

Також в Індії в даний час у стадії розгляду знаходиться проект нормативного документа, що наділяє великі порти правом встановлювати свої тарифи з урахуванням кон'юнктури ринку. В даний час ставки тарифів регулюються Управлінням по тарифам великих портів. Вважають, що приватний сектор, перш ніж здійснювати інвестиції, чекає, яке остаточне рішення буде прийнято щодо механізму розрахунку тарифів. Дійсно, це міркування називалося в якості однієї з головних причин того, що жодна приватна компанія не брала участь у трьох проводилися останнім часом конкурсах за проектними пропозиціями для портів Ченнаї, Тутікорін і Вішакхапатнам [2]. Пропонується коригувати структуру нового тарифу один раз на рік з частковою індексацією з урахуванням інфляції. Примітно, що статистичні дані про вантажопотоки, добової продуктивності причалів, середньої оборотності суден, середньому часу очікування подачі до причалу, частці простою в загальному часу стоянки судна біля причалу, а також про фактичні тарифних ставках, які стягуються на причалах і в терміналах, що належать кожному крупному порту, повинні представлятися протягом 15 днів після закінчення кожного місяця. Однак існує також думка, що діяльність індійських портів регулюється надто жорстко і що приватні порти країни прибутковіше державних і що, можливо, слід провести подальшу лібералізацію. У М'янмі діючий порт Янгон за своїми можливостями не відповідає вимогам часу, і для того щоб допомогти країні більш ефективно інтегруватися у світову торгівлю, потрібно будувати нових терміналів. Однак як і раніше не дуже ясно, де вони розміщувати-

муться. Виділено дві можливі майданчики: одна в Кьяукпью на північ від Янгона, де завершується будівництво нафтопроводу і газопроводу через М'янму в китайську провінцію Юньнань, а інша - на південь в Тавое, який знаходиться лише в 250 км від Бангкока і може стати цінним джерелом транзитних вантажів. Необхідно додатково проаналізувати питання попиту, доходів, інвестицій, термінів, а також технічні аспекти. Для безпосереднього обслуговування Янгона на південь від міста буде побудовано новий порт Тхілава, який обійдеться в 200 млн. Дол.

У Шрі-Ланці в 2013 році став до ладу третій контейнерний термінал, передбачений першим етапом програми розширення порту Коломбо, при цьому останній етап планується завершити до 2016 року. Порт приймає судна осадкою до 18 м, а виліт консолі контейнерного крана перекидає 24 ряду контейнерів, що дозволяє йому обробляти найбільші контейнеровози, в тому числі контейнеровози компанії "Maersk" класу "Triple" E. Новий термінал зможе ефективніше обслуговувати перевезення вантажів з індійських портів і до них, хоча конкуренція між портами регіону загостриться [6].

У Таїланді новий закон про ДПП повинен скоротити терміни реалізації проектів. Законом буде встановлений граничний термін у розмірі 180 днів для підписання договору після виграних державних торгів, а також створено Комітет з п'ятирічним стратегічним планом розвитку. Цей контрольний комітет у складі 17 членів очолить прем'єр-міністр. У законі також передбачено, що член Комітету не може входити до складу компанії яка виграє торги протягом трьох років після виходу зі складу Комітету. За весь час дії попереднього закону про ДПП 1992 було розглянуто лише 40 проектів, у тому числі 33 за участю приватного сектора і національних державних агентств і 7 за участю органів влади на рівні провінції. Реформи в інфраструктурному секторі країни передбачають, зокрема, будівництво протягом майбутніх семи років високошвидкісних залізниць, ще чотирьох портів та інших об'єктів транспортної інфраструктури, інвестиції в які складуть в загальній складності 67600 млн. доларів. Порти повинні розміщуватися на берегах головної річки Бангкока і узбережжі Сіамської затоки і Андаманського моря. Уряд вважає, що ці проекти дозволять підвищити темпи економічного зростання Таїланду на 1% на рік і створити 500 тисяч робочих місць. Залучаючи кошти з-за кордону, можна уникнути затримок, що виникають через щорічної процедури затвердження бюджету, і заспокоїти таким чином інвесторів, що побоюються затримок у реалізації проектів. При фінансуванні проектів з регулярного річного бюджету можуть виникнути проблеми при зміні уряду або політичного курсу, оскільки при цьому може бути припинено фінансування затверджених програм. Законопроект про запозичення дозволить приватним інвесторам впевненіше планувати свої інвестиції в інфраструктурні об'єкти.

У Європі тенденції в галузі розвитку портів пов'язані головним чином з будівництвом нових терміналів в діючих портах, а не з будівництвом абсолютно нових об'єктів. В результаті значною мірою процес реформ стосується швидше організаційних та експлуатаційних аспектів діяльності

портів. У Бельгії виникла необхідність перегляду організаційної практики з метою підвищення показників діяльності. Компанія "ДП Уорлд" та її партнери, які експлуатують термінал "АнтверпГейтвей", а також термінал Дерганк компанії ПСА, заборгували адміністрації порту Антверпена близько 70 млн. євро (93 млн. дол.) У вигляді штрафів за невиконання зобов'язань щодо обсягів операцій, що викликалося головним чином скороченням вантажоперевезень через глобального спаду [7]. У концесійні угоди про експлуатацію контейнерних терміналів можуть включатися застереження про мінімальних обсягах вантажообігу. У випадку падіння вантажообігу нижче встановленого рівня орендар, тобто оператор терміналу, повинен надати відшкодування власнику, яким зазвичай є управління порту. Однак управління порту Антверпен оголосило, що воно знизить штрафи за недосягнення встановлених за договором обсягів для терміналу "АнтверпГейтвей" компанії "ДП Уорлд" до 4,0 млн. євро (5,1 млн. дол.) і до 9470000. євро (12,1 млн. дол.) для терміналу Дерганк компанії ПСА [7]. Європейська комісія виступила з новою ініціативою щодо вдосконалення роботи 319 основних морських портів. Ця рекомендація передбачає внесення змін до законодавства, які допоможуть операторам портів підвищити рівень обслуговування і модернізувати свою базу, наділяючи їх в той же час більш широкою фінансовою автономією. В даний час 74% товарів, що надходять до Європи чи відвантажуються з неї, перевозяться морським шляхом, причому одна п'ята з цієї кількості проходить всього через три порти: Роттердам, Гамбург і Антверпен. Така концентрація виливається в переваженість портів і спричиняє додаткові витрати для вантажовідправників, транспортних операторів і споживачів. Нова пропозиція може дозволити європейській економіці заощадити до 2030 року до 10 млрд. євро (12,8 млрд. дол.) і сприяти розвитку нових коротких морських маршрутів. Згідно з цією пропозицією обробка вантажів та обслуговування пасажирів виключаються зі сфери дії правил про доступ до ринків. Передбачається створення нового комітету соціального діалогу, який займатиметься врегулюванням питань реформи на ринку праці. Планується посилити процедури надання концесій та державних підрядів, а також фінансові процедури, що підвищать прозорість порядку встановлення розміру зборів. При цьому порти наділяються більш широкими правами стягувати інфраструктурні збори і знижувати збори у разі суден з більш оптимальними екологічними характеристиками. У Нідерландах для судноплавства відкрита нова зона порту Роттердам Маасвлакте 2, в результаті чого тепер доступ в цю зону забезпечується по суші, залізниці і воді. Наприкінці 2013 року розпочато операції з перевантаження вантажів із судна на судно. Спорудження двох контейнерних терміналів в зоні Маасвлакте 2 – термінал "Роттердам уорлдГейтвей" компанії "ДП Уорлд" і терміналу базується в Нідерландах АПМТ – йде за графіком, і термінали повинні бути здані в експлуатацію на початку 2015 року.

Таким чином, порти всього світу продовжують розвиватися, незважаючи на те, що останнім часом спостерігається невизначеність ситуації у світовій торгівлі, а може бути, і в результаті такої невизначеності. Зазви-



чай порти відносять до числа довготривалих інвестиційних об'єктів, які забезпечують постійний дохід, чим і пояснюється їх привабливість для компаній, керуючих довгостроковими активами. Разом з тим зростає і капіталомісткість портів, що пояснюється зростанням міст, що породжує територіальні обмеження, через які портам при розширенні доводиться виносити свої структури все далі в море; крім того, проекти розвитку портів здорожує складністю супер структур і операцій з обробки вантажів. Проте країни повинні виграти як від того, що власникам інвестиційних портфельів потрібно вкладати кошти в довгострокові стабільні підприємства, так і від того, що міжнародним операторам терміналів, відпрацьованим свої методи в деяких найбільш завантажених портах світу, тепер потрібні нові ринки, на яких вони могли б докласти свій досвід. Без реформи портів країнам буде складно доставляти свою продукцію на ринки за конкурентоспроможними цінами, так само як і задовольняти свої потреби за розумними цінами. Ефективність діяльності портів є предметом занепокоєння для ЮНКТАД і для багатьох країн, що розвиваються, але, завдяки поширенню сучасних методів інформаційного управління, стане реальністю в результаті зусиль самих керуючих портами або ж тих, хто користується послугами цих господарських структур.

#### **Література:**

1. Awareness Times (2013). \$6Billion Chinese investment for Sierra Leone. 13 May.
2. Business Standard India (2013). Private bidders give port sector a miss. 11 May.
3. CATRAM (2013). Market study on container terminals in West and Central Africa. Final report – MLTC/CATRAM. 23 January. 1–133.
4. CNNMoney (2012). Nicaragua OKs canal to be built by Chinese company. 27 September.
5. Daily Nation (2012). Sh1bn set aside for free port project. 5 December.
6. Drewry Container Insight (2013). Competition heating up on India's East Coast. 17 March.
7. Dynamar B.V. (2013a). DynaLiners Weekly. 5 April.
8. Financial Times (2013c). Peru: the South Koreans are coming. Beyondbrics blog. 4 May.
9. Holman Fenwick Willan LLP (2013). Global investment in ports and terminals. Ports and Terminals. Holman Fenwick Willan LLP. London.
10. Livemint (2013b). Policy aims to attract port infrastructure investments. 21 April.
11. Oxford Economics (2013). The economic impact of the UK maritime services sector. Oxford Economics. February. Available at <http://www.oxfordeconomics.com/publication/open/239345> (accessed 26 September 2013).
12. PortCalls Asia (2013). Cambodia opens new container terminal. 28 January.

13. RJR News (2013). Plan for trans-shipment port at Fort Augusta abandoned, larger site being sought. 30 April.
14. Suffolk News-Herald (2013). VPA punts port bids. 26 March.
15. The East African (2012). Congestion at Mombasa port slows down trade in EAC bloc. 13 December.
16. The East African (2013). With \$11bn Bagamoyo port, Tanzania prepares to take on EA hub Mombasa. 11 May.
17. The Guardian (2013). Nicaragua waterway to dwarf Panama canal. 12 June.
18. World Socialist Web Site (2013). New Chinese president courts Africa. 28 March.

### **Abstracts**

**Lypynska O.A.**

#### **Summary of world experience logistics port development**

The issues of development and organization of logistics activities in the global port system. The importance of the port system for the development of the world economy and create new jobs. The basic differences in approaches to the development of the logistics port operations across countries and continents, proved the main reasons for these differences. Marked funding and organizational basis for logistics activities.