

Секція 7. Міжнародна економіка

Казак Марина Константиновна

Одесский Национальный Экономический Университет

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ (НА ПРИКЛАДІ ДП «Іллічівський МТП»)

В даній статті проведено аналіз сучасного стану транспортних перевезень морськими портами України та виокремлено проблеми функціонування та розвитку контейнерських перевезень на прикладі ДП «Іллічівський МТП». Значна увага приділена основним перспективам розвитку міжнародних морських контейнерських перевезень портової галузі держави.

Ключові слова: морські перевезення, морський транспорт, перспективи, транспортні послуги, контейнерські перевезення.

Постановка проблеми. Морський транспорт широко використовується для міжнародних і внутрішніх перевезень. Він відіграє надзвичайно важливу роль у формуванні зовнішньоекономічних зв'язків України, особливо з країнами далекого зарубіжжя і характеризується високою ефективністю перевезень порівняно з іншими видами транспорту. Незважаючи на кризові явища, що відбуваються останній час у світовій економіці, обсяг міжнародної торгівлі, що здійснюється шляхом перевезення вантажів морем, збільшився у 2014 році на 3,8% порівняно до аналогічного показника 2013 року [1]. Загальний темп зростання обсягів перевезень морем дещо уповільнився відносно динаміки попередніх років, проте темпи зростання перевезення і перевантаження контейнерних вантажів залишилися на тому ж рівні, що й в 2012 році, а саме: щорічне підвищення складає близько 5% [3]. Це свідчить про те, що морська галузь покращує ефективність своєї роботи навіть у кризових умовах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові дослідження теоретичних і практичних аспектів функціонування і розвитку морських портів, морського

транспорту та інфраструктури міжнародних контейнерських морських перевезень розглядаються в роботах вітчизняних і закордонних учених, таких як Александров-Дольник М., Андреев-Голубев Н., Блудова Т., Брухис Г., Аксютин Л., Винников В., Гуревич Г., Буркинський Б., Котлубай М., Кендалл Л., Махуренко Г., Сич Є., Постан М., Цветова Ю., Чекаловця В., Abell D., Branch A. та багатьох інших. Але розвиток сучасних міжнародних морських контейнерських перевезень потребують подальшого дослідження в умовах євроінтеграції.

Постановка завдання. Метою дослідження є визначення основних перспектив розвитку міжнародних морських контейнерських перевезень на прикладі ДП «Іллічівський МТП».

Виклад основного матеріалу. Найдавніший і найбільший ринок транспортних послуг утворює морський транспорт, який зараз переважно займається перевезенням вантажів. Морський транспорт вважається найбільш універсальним видом транспорту, який спеціалізується на обслуговуванні міжнародної торгівлі. Сучасна конкурентна боротьба на ринках світової морської торгівлі має тенденції до змін в співвідношенні між обсягами випуску товарів та послуг і місцем основних, орієнтованих на експорт галузей, в світовому розподілі праці. Це має певний вплив на напрями, структуру та обсяги вантажопотоків, які обслуговуються засобами морського транспорту[5].

Таким чином, слід зазначити, що не тільки генеральні, але й навалочні, насипні та наливні вантажі все частіше транспортують в універсальних великотоннажних контейнерах з попереднім кантуванням їх у вертикальне положення при навантаженні, що дозволяє підвищити їх наповнюваність та краще використовувати місткість. Відповідно до стандарту ISO 830 під вантажним контейнером розуміється предмет транспортного устаткування:

- що має постійний характер і досить міцний для багаторазового використання;

- спеціальної конструкції, що дозволяє здійснювати перевезення вантажів одним або декількома видами транспорту без проміжного перевантаження вантажів;

- оснащений пристосуваннями, що дозволяють здійснювати його перевантаження, зокрема передачу з одного виду транспорту на іншій;

- має внутрішній обсяг 1 м³ (35,3 куб. футів) та більше.

Україна намагається не відставати від світової тенденції контейнеризації вантажів, адже вона розташована на перетині міжнародних транспортних коридорів Північ – Південь, Європа – Азія, що відкриває певні перспективи. Приріст переробки контейнерних експортно-імпортних і транзитних вантажопотоків в Україні становить більше 20 % щорічно [2].

Серед найбільших і найперспективніших портів України для розвитку міжнародних контейнерських перевезень можна виділити саме «Іллічівський МТП». ДП «Іллічівський морський торговельний порт» підпорядковується Міністерству інфраструктури України. Порт має 29 причалів, на яких забезпечується цілодобова безперебійна обробка транспортних засобів. [8].

Порт обслуговується двома залізничними станціями та має 5 сучасних залізничних в'їздів на перевантажувальні термінали та комплекси, що забезпечують можливості загального вагонообігу до 1 300 вагонів на добу. У ДП «Іллічівський морський торговельний порт» за 2014 рік перевантажено 15 518,7 тис. тн. вантажів, що на 13,7 тис. тн. більше ніж було заплановано та на 983,5 тис. тн. або на 7,3% більше рівня аналогічного періоду 2013 року.

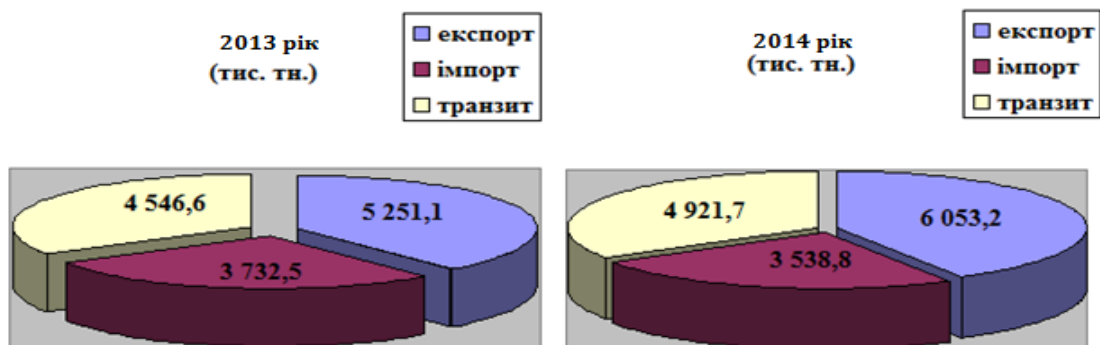


Рис. 1.1 Структура вантажопереробки порту за 2013 та 2014 роки за напрямками

За звітний період перевантажено 1 656,7 тис. тн. наливних вантажів, що на 356,7 тис.тн. більше плану (план 2014 року – 1 300 тис .тн.) та на 374,3 тис. тн. більше 2013 року (факт 2013 року – 1 282,4 тис. тн.). Збільшення вантажопереробки як до плану так і до факту відповідного періоду 2013 року відбулось за рахунок збільшення переробки олії наливом на 364,6 тис. тн. (план 2014 року – 1 200 тис. тн.) та на 435,1 тис. тн. (факт 2013 року – 1 129,5 тис. тн.). Проблемою скорочення вантажопотоку через ДП «ІМТП» є багаторічна хитка ринкова позиція власників технологічної частини, що самостійно проводять ринкову комерційну політику. Як наслідок, динаміка обсягів проходженням через ДП «ІМТП» є неусталеною [1;4].

За підсумками роботи ДП «Іллічівський морський торговельний порт» у звітному періоді отримано чистого доходу (виручки) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) в сумі 873 850 тис. грн., що менше плану на 234 370 тис. грн. (план 2014 року – 1 108 220 тис. грн.). При цьому не виконано план доходів по обробці вантажів на 243 808 тис. грн. та портовому флоту на 11 628 тис. грн. Недоотримання доходів по обробці вантажів у порівнянні з фактичними даними 2013 року склало 215 160 тис. грн. (звіт 2013 року – 737 117 тис. грн.) [3;5].

При розробці фінансового плану розрахунок доходів від обробки вантажів було закладено курс 1\$ - 8,1 грн., а фактично у поточному році курс 1\$ - 12,9911 грн., таким чином втрати доходів за навантажувально-розвантажувальні роботи за рахунок зміни курсу валют по фактичній вантажопереробці склало близько 9,1 млн. грн.

Недоотримання доходів від зберігання вантажів проти плану на складах порту обумовлено, як було зазначено вище, зменшенням доходів від зберігання контейнерів в зв'язку з виходом зі складу порту контейнерного терміналу та зменшенням у звітному періоді в зрівнянні з аналогічним періодом 2013 року середнього терміну зберігання вантажів з 19,5 до рівня 15,4 діб та середню доходну ставку з 0,46 до 0,16 грн. за 1 т/добу. До того ж, фінплан ДП «ІМТП» на 2014 рік передбачав залучення кредитних коштів в сумі 171 276 тис. грн. на розвиток виробництва. Тривала процедура затвердження Фінплану та отримання

дозволів на залучення кредитних коштів, призвело до переносу строків реалізації проектів (придбання портального крану та днопоглиблення підхідного каналу до 17,0 м) на 2015 рік, від реалізації інших (незначних за обсягами фінансування) проектів довелося взагалі відмовитися [9].

Рівень контейнеризації імпорту в Україну у 2014 р. становив 9,9 % (у контейнерах на морських судах відправлялось 9,3 % загального обсягу експорту товарів, у контейнерах на залізничному транспорті – 0,3 %, вантажних автомобілях – 0,3 %). Для ДП «Іллічівський МТП» ці показники є ще меншими. Різниця між показниками експорту та імпорту порту обумовлена диспропорціями у зовнішній торгівлі товарами, коли імпортується переважно готова продукція з високим ступенем обробки (яка підлягає контейнеризації), а експортуються сировинні низькотехнологічні види товарів [7].

Для подальшого розвитку контейнеризації ДП «Іллічівський МТП» необхідно змінити товарну номенклатуру вантажів, що перероблюються у портах (причалах). У портах здійснюється переробка переважно наливних (18,9 %) та сипких (55,5 %) вантажів (в основному, руди, зерна, вугілля, нафти, нафтопродуктів), частка перероблення вантажів у контейнерах залишається на рівні 4,3 %, на поромах - 2,1 %, у трейлерах і інших шасі - 0,2 %. Контейнерні перевезення морем з Одеси є фінансово вигідними, оскільки вартість транспортування вантажу морем суттєво нижча за вартість перевезення іншими видами транспорту. Перевезення морським транспортом до Одеси має лише один недолік – воно потребує більше часу. Фрахтування цілих контейнерів FCL через Одесу є ідеальним для оптимізації транспортних операцій з імпорту та експорту морським шляхом. При цьому власник вантажу має виключне право на використання усієї ємності контейнеру [6].

В Європі, завдяки реалізації програми «Морські магістралі» (Motorways of the sea), стався перерозподіл: 20 % вантажопотоків були перенаправлені на екологічні види транспорту (зокрема водний). При цьому найбільшого поширення набула технологія перевезень Ро-Ро (roll-on roll-off). В Україні перспективи розвитку мультимодальних перевезень із залученням водного транспорту

експерти пов'язують з реалізацією нового Європейського проекту ЛОГМОС в рамках регіональної програми ТРАСЕКА «Логістичні процеси і морські магістралі II», метою якого є підтримка міжнародної торгівлі, спрощення руху товарів шляхом удосконалення логістики, сумісності транспортних систем і розвитку мультимодальних перевезень. В проекті беруть участь: Азербайджан, Болгарія, Вірменія, Грузія, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румунія, Туреччина, Узбекистан та Україна.

ДП «Іллічівський МТП» не розвиває морські контейнерські перевезення через наступні причини: недосконалу нормативно–правову базу, диспропорції між рівнями розвитку потужностей портів з перероблення вантажів та залізничної інфраструктури, що до них примикає, що гальмує розвиток контейнерних і контрейлерних перевезень, високі ризики мультимодальних операторів при організації контейнерських перевезень на значні відстані за участю двох і більше видів транспорту, відсутність в Україні розвинутої мережі транспортно-логістичних центрів, а також інституту логістичних операторів, недостатність високопрофесійних і досвідчених спеціалістів з питань перевезень даного типу [3].

Висновки та перспективи подальших досліджень. Отже, поширення контейнеризації на водному транспорті не тільки для ДП «Іллічівський МТП», а й для всієї держави сприятиме ефективній організації виробництва в системі водного транспорту. Це дозволить значно збільшити обсяги перевезень вантажів територією України, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності ДП «Іллічівський МТП» порту на світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі існуючих транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України до світової транспортної системи. Для розвитку міжнародних морських контейнерських перевезень в Україні, зокрема у ДП «Іллічівський МТП», необхідно реалізувати наступні заходи.

1. Створити правове підґрунтя для розвитку контейнерських перевезень та їх інтеграції з європейською мультимодальною мережею (TEN-T).

2. Підвищувати конкурентоспроможність порту ДП «Іллічівський МТП» з метою залучення додаткових обсягів вантажів.

3. Підготувати необхідну технічну, організаційну, технологічну та правову базу для широкого впровадження принципу “єдиного вікна” при митному оформленні вантажів, що перетинають державний кордон, впровадження системи електронного декларування товарів із застосуванням електронного цифрового підпису.

4. Здійснювати підготовку високопрофесійних фахівців в Україні у сфері організації міжнародних морських контейнерських перевезень шляхом підготовки фахівців у вищих навчальних закладах. Розвиток перевезень даного типу сприятиме інтеграції транспортної системи України до світової системи перевезень, що дозволить в повній мірі використати свій транзитний потенціал.

Література:

1. Бандур С.І., Заяць Т.А., Куценко В.І. та ін. Соціальний розвиток України: сучасні трансформації та перспективи / - Черкаси: Брама - Україна, 2012. – С.1120113.

2. Буркинський Б. Про роздержавлення морських торгових портів України: [Морські порти України - практично єдині об'єкти в структурі морського господарства країни, які перебувають у повному державному управлінні і є одним з найбільших платників податків] // Економіка України. - 2010. - С.12-18.

3. Винников В.В. Системы технологий на морском транспорте (перевозка и перегрузка) / В.В.Винников, Е. Д. Крушкин, О. Д. Быкова; под общ. ред. В. В. Винникова: учебное пособие. – 2-е изд., перераб. и доп. – Одесса: Феникс, 2010. – 576 с.

4. Коба В.Г., – Визначення ємності вантажних перевезень судноплавними компаніями України / В.Г. Коба, І.В. Гладка // Економіка, менеджмент, бізнес : Зб. наук. праць. – К. : Державний університет інформаційно-комунікаційних технологій, 2014. –С. 137–140.

5. Конкуренстоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: моно- графія / За ред. О.М. Котлубая. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2011. – С/321-323..

6. Котлубай О.М. Економічні механізми розвитку торговельного мореплавства в Україні : моно- графія / О.М. Котлубай. – Одеса : ІПРЕЕД НАН України, 2011. – С/253-254.

7. Украина – держава морская : монография / Макогон Ю.В., Лысый А.Ф., Гаркуша Г.Г., Грузан А.В.; Под ред. Ю.В. Макогона. – Донецк : ДонНУ, 2010. – С.292-294.

8. Ханин М.С. Экономические проблемы развития морского транспорта России и повышение его роли в мирохозяйственных связях : автореф. дис. д-ра экон. наук. спец. 08.00.14 «Мировая экономика» / М.С. Ханин. – Москва, 2012. – С.17-19.

9. Shipping statistics and Market Review [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.isl.org