

РАЗВИТИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Опанчук Б.А.

У статті розглядається конкурентне положення українських контейнерних терміналів на ринку контейнерних перевезень в Чорноморському регіоні. Особлива увага приділяється проблемам розвитку контейнерних перевезень в Україні, пов'язаних з суміжними з морським видами транспорту, проблемам залучення вантажопотоків. Пропонується перегляд державного регулювання, тарифної політики Мінтрансу та створення нормативно-правової бази для функціонування NVOCC.

Введение. В последнее десятилетие морские контейнерные перевозки являются одним из основных факторов экономического роста государств, поскольку прямой доступ к магистральным линиям во многом способствует удешевлению ресурсов производственного потребления, их увеличению за счет сокращения сроков доставки и значительному притоку финансовых ресурсов в свободно конвертируемой валюте в денежный оборот страны.

Постановка задачи. В настоящее время конкурентное положение украинских контейнерных терминалов на рынке контейнерных перевозок в Черноморском регионе определяется следующими обстоятельствами.

Среди четырех стран Черноморского бассейна - Румынии Болгарии, Украины и Грузии Украина занимает 2-е после Румынии место по контейнерообороту, переработав в 2007 году чуть более 1 млн. TEU, а в 2008 году – более 1,2 млн. TEU (рис.1). Украина на сегодняшний день обладает крупнейшим потенциалом и имеет весьма солидный контейнерный рынок и занимает в регионе одну из лидирующих позиций [1].

В Румынии порт Констанца, основной морской порт страны, занимающийся контейнерной переработкой, в 2007 году переработал более 1,4 млн. TEU, при использовании собственной производственной мощности более чем на 93%. Основные глобальные операторы терминалов, присутствующие в порту, — это APM Terminals и DP World, инвестирующие немалые средства в расширение деятельности по контейнерной переработке. В течение ближайшего времени пропускная способность терминалов Констанцы должна превысить 2 млн. TEU.

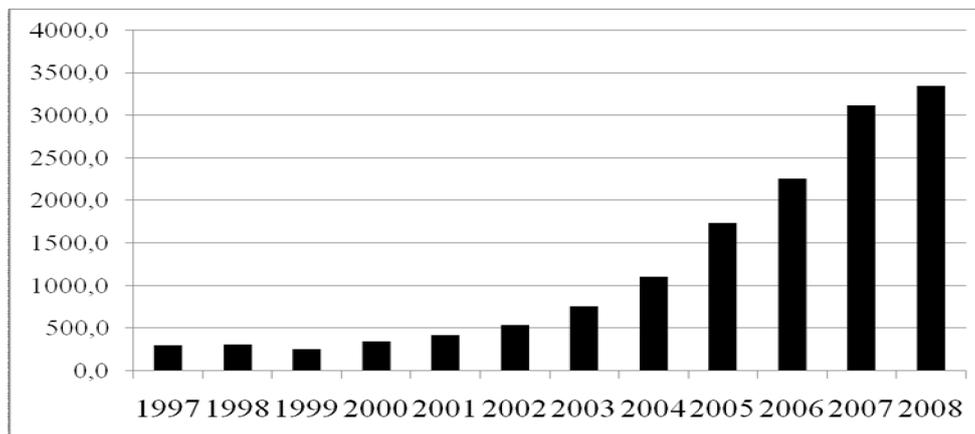


Рис.1. Объемы контейнерной торговли стран Черноморского региона, тыс. TEU

В порту Новороссийск в прошлом году было переработано 380 тыс. TEU. Порт также обладает рядом программ по расширению мощностей и увеличению пропускной способности порта до 1,5 млн. TEU. Российское правительство хочет добиться такого положения, при котором Новороссийск станет главным портом Черноморского бассейна, и при этом в переработке российских грузов станет полностью независим от других портов региона.



Рис.2. Контейнерные терминалы Черноморского региона в 2008 году

Основная доля контейнерооборота России и Турции приходится не на Черное море. У России — это Балтика. А контейнерные мощности Турции сосредоточены в основном в Мраморном море, на Черном море эта страна не имеет контейнерных терминалов. Тем не менее, существенное влияние на конкурентное положение черноморских портов эти страны все-таки оказывают. В первую очередь, в результате развития российских терминалов Балтийского моря линия раздела зон тяготения контейнеропотоков этих бассейнов постоянно смещается к югу. Кроме того, из-за высоких терминальных затрат в украинских портах и недостаточных резервов производственных мощностей, в порту Констанца, глубин и оснащенности остальных контейнерных терминалов Черного моря, Турция в Мраморном море перерабатывает более 2 млн. TEU из которых около 30% охватывает зону тяготения портов западной и даже северо-западной частей Черного моря (рис.2).

Основными контейнерными портами Украины являются Одесса и Ильичевск. В Ильичевске в настоящий момент работают два оператора. Один — собственно порт Ильичевск, другой — совместное предприятие порта и компании «Укртрансконтейнер». По существующему плану развития мощностей, программе «4М», пропускная способность терминала, оператором которого является «Укртрансконтейнер», будет в ближайшие годы доведена до 4 млн. TEU.

Далее — порт Одесса. Переработка контейнеров осуществляется такими стивидорными компаниями, как ГПК-Украина, Металзюкрейн и Бруклин-Киев. В прошедшем году в порту переработано примерно столько же контейнеров, что и Ильичевске, — 520 тыс. TEU. При этом пропускная способность существующих терминалов составляет около 750 тыс. TEU. Кажется странным, что при столь солидных имеющихся мощностях постоянно примерно 5-6 судов должны дожидаться причала на рейде. Причин тому несколько. Можно, например, упомянуть ситуацию с Босфором, когда несколько судов, вынужденных дожидаться прохода через пролив, приходят в Одессу практически одновременно. Да и порт не в состоянии принять любые суда в любое время и в любом количестве. Поэтому кажущийся 30% резерв может быть реализован по сути только для организации фидерного сообщения в Черном и Азовском морях [2].

Исходя из изложенного **целью** настоящей статьи является исследование проблем развития контейнерных перевозок в Украине и оценка перспектив их разрешения.

Проблемы, связанные с железнодорожным транспортом. Железнодорожная часть транспортного процесса очень важна для контейнерных перевозок. Много делается в последние годы по повышению эффективности ж./д. контейнерных перевозок, однако, проблемы остаются, и самыми острыми являются проблемы технического и технологического плана. Необходимо насыщение ж./д. станций оборудованием для перегрузки контейнеров.

1. Фактическое отсутствие ж./д. экспедиторов и контейнерных операторов.
2. Хаотичная загруженность ж./д. платформ.

3. Возможности портов по отгрузке контейнеров на железную дорогу в 4 - 5 раз выше, нежели использует «Укрзализныця».

4. Нехватка фитинговых платформ (в наличии 3628 штук, уже закуплено 35 удлинённых единиц подвижного состава, планируется закупить ещё 100 штук).

5. Технологические ограничения, препятствующие внедрению двухъярусных контейнерных платформ [3].

Проблемы, связанные с автомобильным транспортом. Автодороги Украины по техническим характеристикам и стандартам не предусмотрены для перевозки контейнеров. Если применить все существующие правила дорожного движения, то ни один тягач с контейнером за пределы порта или завода выехать не имеет права. Легально можно возить только порожние контейнеры, и то не везде и не всегда. Автодороги строятся с недостаточными нагрузками, недостаточной шириной, количеством полос, недостаточными радиусами поворотов и разворотов. Объездных магистралей вокруг крупных городов еще нет, парковок и сервисных станций для большегрузного транспорта и автоконтейнеровозов очень мало.

Проблемы речного транспорта. Особенностью Украины является то, что индустриальные регионы в стране тяготеют к главной водной артерии — Днепру и, соответственно, национальной системе речных портов. Аналитическая оценка существующих и перспективных контейнеропотоков позволяет с уверенностью утверждать, что в будущем каждый третий контейнер будет направляться или уходить из Киевской, Запорожской, Днепропетровской, Херсонской областей и близлежащих территорий. В Европе уже давно внутренние водные пути используются для доставки контейнеров: речные перевозки на 20-30 % экономичнее железнодорожных, существенно экологичнее, исключают целый ряд коммерческих браков, свойственных сухопутным перевозкам. Речные порты Украины, безусловно, нуждаются в модернизации. Но и сегодня в них обеспечены глубины до 4 м, которых достаточно для приема судов типа «река — море» компании «Укрречфлот», располагающей судами контейнеровместимостью от 32 до 331 TEU, грузоподъемностью от 1,4 до 6 тыс. тонн.

Между Днепропетровском и Киевом в интересах судоходства Днепр по-прежнему не используется. Пропускные способности Запорожского и Днепропетровского портов используются всего на 20-25 %, и то в основном благодаря привлечению экспортно-импортных грузов.

Работает только одна контейнерная линия из портов Турции до порта Днепропетровск.

В то же время десятки тысяч контейнеров длительное время простаивают в морских торговых портах из-за отсутствия необходимого количества железнодорожного и автомобильного транспорта для их вывоза.

При подсчете расходов, в частности сборов, оказалось, что провоз одного контейнера по реке стоит на 30 % дороже, чем железнодорожным или автомобильным транспортом.

Главная причина - это высокие сборы с судовладельцев за прохождение шлюзов, за подъем пролетов железнодорожных мостов и экологический сбор за использование судами Днепра, являющегося источником пресной воды.

Указанные сборы равняются железнодорожному тарифу (до их повышения) и «съедают» 50 % фрахта при перевозке грузов из Киева до устьевых портов Днепра. Непонятно, почему в Украине не был учтен опыт СССР по развитию водных перевозок, когда при строительстве железнодорожных мостов через водные магистрали железнодорожные ведомства давали гарантии, что фермы пролетов мостов будут подниматься за их собственные средства.

Нигде в Европе не взимаются сборы за шлюзование судов, не говоря уже о так называемом экологическом сборе за прохождение водными магистралями.

Верховная Рада приняла Закон «О железнодорожном транспорте», в котором говорится о том, что подъем ферм мостов должен оплачиваться судовладельцем. А это немалые расходы. Например, чтобы судну типа «Сормовский» пройти под Кременчугским и Днепропетровским мостами, нужно уплатить 3,7 тыс. грн. и столько же - на обратном пути [4].

Проблемы привлечения грузопотоков. При постоянно увеличивающемся мировом объеме перевозок грузов в контейнерах весомое значение в транзитных перевозках приобретают морские порты Украины, расположенные на маршрутах доставки контейнеров из стран Дальнего Востока в порты Европы и России. Но пока, несмотря на выгодное географическое положение и явное преимущество в протяженности маршрута при следовании в Европу из ЮВА, ситуация с транзитом в Украине выглядит не оптимистично. Одним из основных вариантов обслуживания транзитных контейнеропотоков является траншипмент. На сегодняшний день в украинском законодательстве так и не закреплен упрощенный порядок оформления товаров, которые перемещаются транзитом в границах пункта пропуска через государственную границу Украины, для морского сообщения, то есть траншипмента. Также отрицательно на транзитных объемах сказывается процедура оформления документации на транзитные контейнеры. Обязательным условием для развития транзитных перевозок является существование такой системы, при которой транзитный груз, проходящий через территорию Украины, не испытывает никаких неудобств, временных задержек и тем более прямых финансовых потерь.

Для увеличения объемов транзитных контейнеров, проходящих через украинские порты, необходимо содействие и активная позиция законодательной и исполнительной властей в вопросах развития и инвестирования терминалов, совершенствование законодательной базы.

Украинские порты сегодня необходимо рассматривать не только как национальные, а как часть транспортной европейской сети. Для формирования единого европейского рынка транспортных услуг необходимо своевременное развитие в Украине контейнерных терминалов, упрощение процедур таможенного и других видов контроля при пересечении границ, возможность осуществления траншипмента [5].

Сегодняшняя ситуация. С начала 2009 года темпы падения объёмов перевалки грузов в контейнерах в украинских портах оказались в 2 раза выше, нежели в западноевропейских. Если раньше из Одесского порта ежедневно автотранспортом вывозилось около 1000 контейнеров, то на сегодняшний день

– не более 100 единиц. Это в основном и породило проблему занятости у автоперевозчиков, которые испытывают значительные финансовые трудности в связи с падением спроса на их услуги (у большинства перевозчиков подвижной состав приобретен в кредит). Поэтому решение проблемы их занятости необходимо искать не в банковской сфере, а посредством упрощения всех организационных процедур прохождения контейнеров через украинские порты.

Среди основных причин падения объемов перевалки контейнеров в украинских портах можно отметить следующие:

1. Общемировая экономическая ситуация;
2. Экономическая ситуация в Украине (значительное снижение спроса на товары народного потребления и покупательской способности населения), в значительной мере за счет девальвации гривны;
3. Таможенная администрация в конце прошлого года создала такие условия таможенного оформления грузов в порту, при которых предпринимателям стало экономически не выгодно забирать из порта свои грузы для последующей таможенной очистки и дальнейшей реализации (что привело в ноябре к накоплению критического для вместимости терминала количества контейнеров).

Министерство транспорта не может эффективно управлять портами, так как до сих пор использует административные рычаги управления. С другой стороны, порты чувствуют на себе очень сильное конкурентное давление рынка, но не могут свободно действовать в условиях жесткого управления сверху (в частности это можно проследить по затруднению инвестиционной деятельности в морских портах).

Действия органов власти и всех причастных к развитию контейнерных мощностей государства должны иметь неотложный характер.

Неспособность Минтранса своевременно реагировать на потребности контейнерного рынка характеризуется, например, сравнением уровней терминальных расходов при переработке 1-го контейнера в Одессе и Констанце. Так, контейнеровоз вместимостью 1500 TEU платит за судозаход в Одессу 35,6 тыс. долларов США, а в Констанце всего 16,5 тыс., Контейнеровоз вместимостью 5000 тыс. TEU платит соответственно 149 тыс. долларов и 69,2 тыс. долларов. Ставки за переработку контейнеров в портах Украины составляют 260 долларов за 20' и 315 долларов за 40' контейнер, а в Констанце эти ставки соответственно равны 40 и 70 долларов США. Таким образом, Украинские порты по сравнению с портом Констанца в сегментах судов вместимостью 1500 – 5000 TEU оказываются дороже в 5,5 раза [6,7].

Кроме того, в Украине отсутствует законодательная база для деятельности NVOCC, которые доминируют в секторе LCL и постоянно увеличивают свою долю мирового контейнерного рынка в секторе FCL. По данным ФМК США в 2007 году в этой стране было зарегистрировано более 3000 NVOCC, широкое развитие этот вид деятельности получил так же в Китае и других странах ЮВА. Комиссия ООН по торговле и развитию еще в конце прошлого века рекомендовала развивающимся странам использовать именно этот вид деятельности в качестве трамплина для выхода на мировой рынок контейнерных перевозок как не требующий капитальных вложений.

В частности, в 2008 году из-за отсутствия национальных NVOCC в финансовый оборот Украины не было вовлечено более 1 млрд. долларов США (в ценах на июль 2008 г.), а компании регистрирующиеся как NVOCC, например, в Китае вынуждены платить 120 тыс. долларов США только за получение лицензии [8].

Выводы. Таким образом изложенное обстоятельство позволяет заключить, что контейнерные перевозки следует рассматривать как важнейший стратегический ресурс Украины, использование которого может послужить определяющим фактором развития национальной экономики. Для его реализации в первую очередь необходимо решить представленный в статье комплекс организационно-правовых вопросов, что повысит инвестиционную привлекательность соответствующей сферы деятельности и создаст необходимые предпосылки для решения уже технических и технологических проблем.

Список использованных источников:

1. Steve Wray. Analysis of East Med Hubs and Opportunities For New Facilities in The Black Sea Region, Odessa, 2008.
2. Шмекер К. Контейнерные мощности и инвестиции в развитие черноморских портов. //Порты Украины – Одесса, 2008, №8.
3. Михайлова В. Контейнерный поток: на стыке интересов. //Порты Украины – Одесса, 2008, №8.
4. Биленко Ж. Судоходство по Днепру: реальность и перспективы. //Порты Украины – Одесса, 2005, №6.
5. Васьков Ю. Транзитный потенциал Украины. //Порты Украины – Одесса, 2008, №8.
6. Режим доступа: <http://www.port.odessa.ua>. 10.03.2008, 09:15.
7. Режим доступа: <http://www.portofconstantza.com>. 10.03.2008, 10:45.
8. Режим доступа: www.fmc.gov/bureas/bureau_of_certification_and_licensing 11.03.2008, 09:30.

Abstracts

В.Орanchuk

Issues of development of Ukrainian container shipping market. In the article the competitive position of Ukrainian container terminals on the Black Sea container shipping market is considered. Special attention is paid to problems, associated with related transport modes and issues of freight flow involvement. Revision of state regulation, tariff policy of Ministry of transport is suggested, as well as initiation of regulatory-juridical base for NVOCC's operation.