

СУЧАСНИЙ МОМЕНТ І ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ДІЯЛЬНІСТЬ МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Наукові праці МАУП, 2010, вип. 1(24), с. 106–111

Дається оцінка сучасного стану транспортної системи України, та розглядаються фактори, що впливають на підвищення ефективності взаємодії морського та залізничного транспорту.

Діяльність морських торговельних портів у рамках транспортної системи країни визначається відповідними законами й нормативними актами уряду України: “Про транзит вантажів”, “Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави”, Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні та ін. Усі керівні документи розробляються виходячи з “Концепції реформування транспортного сектору економіки” [1], затвердженої 09.09.2000 р. У плані науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт Державного департаменту морського й річкового транспорту на 2008 р. передбачено параграф “Розробка й забезпечення затвердження Концепції генерального плану розвитку морських портів України” [2].

Перспективними для розвитку причорноморського регіону є рішення Міністерства транспорту і зв'язку України про розширення сфери інтермодальних перевезень на базі Одеського транспортного вузла. Таке рішення зумовлене необхідністю концентрації усіх головних сухопутних підходів міжнародного значення до портів Великої Одеси у зв'язку із проходженням через Україну міжнародних транспортних коридорів. Тому Україна, яка володіє тепер розвинутою транспортною мережею, має активізувати дії щодо інтеграції в європейську транспортну систему [3; 4].

При розгляді перспектив діяльності морських торговельних портів України як вузлових елементів транспортної системи країни необхідно враховувати особливості економічної ситуації, що нині

склалася у цій галузі. Характеризуються ці особливості такими обставинами:

а) Обставини, що сформовані в країні системою відносин до власності.

Стабільність стану ринку портових послуг, за інших рівних умов, визначається сформованою системою відносин власності. Світовий досвід доводить, що в портовому бізнесі з обліком його внутрішньої специфічності й ролі портів у транспортній безпеці національної економіки спостерігається широкий спектр підходів до вибору форми власності на основний капітал [5].

Майно порту складається з основних фондів і оборотних коштів, а також інших цінностей, вартість яких відображається в самостійному балансі.

Майно, закріплене за державним або комунальним портом, є відповідно державною або комунальною власністю і належить порту за правом повного господарського ведення. Майно недержавного порту перебуває в приватній або колективній власності.

Наприкінці ХХ ст. ринкова модель економіки остаточно затвердилася в усьому світі. Разом з тим ця модель може мати серйозні відмінності відповідно до специфічних умов окремих країн. Формування ринкової економіки в країнах з перехідною економікою перебуває на різних стадіях. В Україні цей процес ще далеко не закінчений і буде вимагати значних зусиль.

Політична складова, представлена органами державної влади, а також громадськими організаціями, визначає цілі й напрями розвитку суспільства, його ідеологію, зовнішню й внутрішню

державну політику в різних сферах, а також шляхи й кошти, за допомогою яких уряд має намір її здійснювати.

Ситуація в Україні характерна тим, що дотепер не завершено процес нормальної приватизації на морському транспорті [5]. При цьому умови функціонування організацій, що є основою діяльності морських портів, характеризуються жорсткістю конкуренції, швидкою зміною кон'юнктури й підвищенням ступеня невизначеності ринку. Для безлічі морських портів характерна наявність державної форми власності і різних відтінків корпоративних прав.

Одним із чотирьох “Пріоритетних напрямів державного регулювання ...морського транспорту” Концепції реформування транспортного сектору економіки є: розробка механізму приватизації та реструктуризації підприємств морського транспорту, що відповідає вимогам ринкових перетворень, та підтримка інституційних та цінових реформ [1].

У такий спосіб загальний напрям для України декларовано конкретно.

б) Обставини, що мають об'єктивну оцінку стану і взаємодії матеріальної бази інфраструктури транспортної системи.

Колегія Міністерства транспорту та зв'язку України 25.07.08 оцінила поточну ситуацію у сфері розвитку транспорту в такий спосіб [6]:

...В умовах стрімкого розвитку світової економіки, вступу України до Світової організації торгівлі та орієнтації національної транспортної системи на інтеграцію у світовий транспортно-логістичний простір пріоритетним напрямом роботи Міністерства має стати прогнозування, на основі якого здійснюється формування та реалізація стратегій і програм розвитку інфраструктури транспорту, в тому числі транспортно-логістичних послуг.

...З метою забезпечення потреб економіки та населення в перевезеннях, підвищення їх ефективності Мінтранзв'язком проведена певна робота по розробці концепцій і програм реформування та розвитку транспортної інфраструктури та ринку транспортно-логістичних послуг, вдосконаленню координації діяльності і взаємодії залізниць і морських портів.

...Визначені та реалізуються заходи, спрямовані на забезпечення спільного скоординованого розвитку інфраструктури морських портів і припортових залізничних станцій, за результатами яких переглядається технологія їх взаємодії та вносяться відповідні зміни до єдиних технологічних процесів (ЄТП).

...За період 2003–2007 рр. освоєні зростаючі обсяги перевезень вантажів залізничним транспортом відповідно з 445,5 млн т до 514,2 млн т або на 15,4 %. При цьому близько 20 % залізничних перевезень здійснюється через морські порти.

...Переробка вантажів у портах усіх форм власності за цей період зросла з 134 млн т до 177 млн т, з яких зростання вантажопереробки приватними морськими портами (причалами) становило більше 300 % (з 9,5 млн т до 30,0 млн т). Морськими торговельними портами за цей період переробку збільшено лише на 112 % (з 110,5 млн т до 123,7 млн т).

...Але вже сьогодні потужність транспортної інфраструктури як у портах, так і на залізницях недостатня для стрімко зростаючих обсягів вантажопотоків.

У результаті аналізу потенційних можливостей діючої транспортної інфраструктури було констатовано, зокрема, таке:

...Практично вичерпані резерви пропускної спроможності інфраструктури на ряді залізничних напрямків до основних Чорноморських портів Одеського й Миколаївського регіонів, Криму та державного кордону. Використання пропускної спроможності становить на окремих ділянках 99 %, а в літні місяці – понад 100 %.

...Майже вдвоє відстає пропускна спроможність припортових залізничних станцій від переробних потужностей Одеського, Іллічівського, Ренійського, Маріупольського морських торговельних портів.

...Вичерпали свій резерв пропускної спроможності контейнерні термінали в Одеському та Маріупольському морських торговельних портах.

...Потребує посилення науково-дослідна діяльність, першочерговими завданнями якої мають стати аналіз та прогнозування обсягів перевезень, формування стратегій і програм розвитку транспортної інфраструктури, координації взаємодії усіх видів транспорту, транспортної логістики тощо.

Безумовно, вичерпання резервів пропускної спроможності інфраструктури залізничних напрямків мають об'єктивні причини. Вони повною мірою розглянуті в роботі [7]. Після розподілу мережі залізниць колишнього Союзу, на залізницях України спостерігався різкий спад обсягів перевезень, що тривав аж до 1999 р.

Аналіз техніко-економічного стану залізничного транспорту показав значний знос його матеріально-технічної бази, яка потребує інновацій-

ного оновлення основних фондів залізниць, що зумовлює низку протиріч організаційного, економічного та технологічного характеру, розв'язання яких пов'язане з проблемою підвищення ефективності розвитку відновлювальних процесів у галузі. Залізничний транспорт стає головною ланкою в транспортному конвеєрі і визначає економіко-технологічний потенціал всієї транспортної галузі [8].

З метою підвищення ефективності транспортного забезпечення економіки України і зовнішньої торгівлі та входження в європейський транспортно-логістичний простір Колегія Міністерства транспорту та зв'язку України 25.07.08 вирішила [9]:

...Прийняти до відома інформацію щодо тенденцій розвитку ринку транспортно-логістичних послуг; роботи, проведеної Мінтрансзв'язку по розвитку та координації взаємодії різних видів транспорту.

...Щорічно передбачати в галузевих планах науково-дослідних робіт (НДР) дослідження з питань прогнозування перевезень, комплексних проблем транспортної логістики, розвитку транспортної інфраструктури, координації взаємодії всіх видів транспорту.

...Департаменту розвитку та координації систем транспорту та зв'язку, Департаменту залізничного транспорту, Укрзалізниці розробити та подати на затвердження до 30 грудня 2008 р. Програму комплексного розвитку залізничної інфраструктури портів переробних комплексів, припортових залізничних станцій та підходів до них до 2015 р.

...Департаменту залізничного транспорту, Укрзалізниці, Департаменту розвитку та координації систем транспорту та зв'язку переглянути до 30 грудня 2008 р. методологію формування ЄТП роботи припортових залізничних станцій та морських торговельних портів з урахуванням прогресивних логістичних технологій, передбачивши механізм систематичного коригування ЄТП з урахуванням змін пропускних спроможностей припортових станцій або переробних потужностей портів переробних комплексів та напрями вдосконалення щомісячного й оперативного (щодобового) планування перевезень.

...Заступникам міністра, Укрзалізниці, Департаменту залізничного транспорту, Департаменту розвитку та координації систем транспорту та зв'язку розробити та до кінця 2008 р. забезпечити затвердження заходів, спрямованих на розширення мережі терміналів та узгодження перспектив

розвитку транспортної інфраструктури (перевізних можливостей та потужностей для зберігання) у схемах комбінованих (мультимодальних) перевезень залізничним та морським транспортом.

На виконання рішення Колегії Міністерства транспорту та зв'язку України 25.07.08 № 25 були розроблені, зокрема, документи: “Проект програми комплексного розвитку залізничної інфраструктури портів переробних комплексів, припортових залізничних станцій та підходів до них до 2015 року” і “Зведений перелік спільних дій та заходів з розвитку інфраструктури залізничного транспорту в морських торговельних портах і припортових станціях”. У всіх документах, що характеризують проблемні питання транспорту, відображається друге з чотирьох “...Пріоритетних напрямків державного регулювання... морського транспорту” Концепції реформування транспортного сектору економіки, а саме: створення умов злагодженої роботи різних видів транспорту в приморських транспортних вузлах [6].

До сьогодні диспропорції в транспортних вузлах, основою яких є морські торговельні порти, досягли значних величин. Питанням диспропорції була присвячена техніко-економічна Рада 4 лютого 2009 р. в м. Одесі. Результатом роботи Ради став “Протокол техніко-економічної Ради під головуванням заступника міністра транспорту та зв'язку України з питань розвитку залізничної інфраструктури припортових станцій та підходу до них”, в якому схарактеризовано ситуацію й запропоновано шляхи розв'язання проблем. Зокрема, було констатовано, що перероблювальна спроможність припортових станцій і пропускна спроможність дільниць на підходах до них нижче перероблювальної спроможності портів, і становить відповідно:

- Одеського МТП — 933 вагони, станції Оdesa–Порт — 432 вагони;
- Іллічівського МТП — 1420 вагонів, станції Іллічівськ — 755 вагонів;
- МТП “Южний” — 546 вагонів, станції Берегова — 456 вагонів;
- Миколаївського МТП і ТОВ СП “Нібулон” — 705 вагонів, станції Миколаїв-Вантажний — 310 вагонів;
- СМП “Октябрьск”, ТОВ МСП “Ніка-Тера”, ТОВ “Євронешторг” — 473 вагони, станції Жовтнева — 250 вагонів.

Пропускна спроможність дільниць Чорноморська—Берегова, Помічна—Колосівка, Долинська—Миколаїв вичерпана. Загальне вантажопереоблення підприємств у районі Малого Аджалик-

ського лиману становило в 2008 р. 22 млн т. У найближчі часи обсяги вантажоперевезень збільшаться як мінімум у два рази.

Для підвищення пропускної спроможності дільниць та переробної спроможності припортових станцій необхідне будівництво двоколіїних вставок, інших головних колій, укладання додаткових приймально-відправних та сортувальних колій на станціях. Усі пропозиції із усунення диспропорцій мали екстенсивний характер і вимагали певних інвестицій.

За деякими оцінками, стабільне зростання міжнародної торгівлі дає можливість морським торговельним портам нарощувати вантажопереробку й залучати закордонні інвестиції для розвитку портових перевантажувальних комплексів, бо залізниця таких можливостей не має [10]. Також, на сьогодні в Україні відсутня законодавча база для зовнішніх інвестицій і одержання інвесторами відповідних дивідендів від багатогалузевого державного підприємства і його структур, до числа яких належать припортові станції. У зв'язку з цим, на думку деяких фахівців [10], кошти, вкладені в розвиток портів і залізниць, мають бути зіставлені.

Необхідно звернути увагу на те, що традиційний погляд на пріоритети морського і залізничного видів транспорту цілком однозначний. Аналіз витрат на спорудження технічних засобів морських транспортних вузлів показує [11], що витрати на устаткування морського транспорту й судів у 20–30 і навіть більше разів перевищують витрати на залізничне устаткування портів і залізничний рухомий склад. Таким чином, при розрахунках прийнято віддавати перевагу устаткуванню морського транспорту і на прикладі потужності морського порту визначати потужність припортових станцій, районних парків і з'єднувальних колій. Саме такий підхід нині реалізується в Україні.

Механізм, запропонований в “Протоколі техніко-економічної Ради...”, припускає процедуру, яка морським торговельним портам пропонує керуватися таким:

- “...визначити обсяги перевезень на період до 2015 року і надати інформацію для виконання розрахунків можливості забезпечення підвозу вантажів на залізницю та можливості перевалки вантажів — у морські порти. Термін: до 01.04.2009”;
- “...при розробці ТЕО та робочих проектів до розділу “Залізничний транспорт” включати розрахунки переробної спроможності при-

портових станцій та підходів до них з урахуванням збільшення обсягів перевезень та узгоджувати їх із залізницями до кінця будівництва”;

- “...морські торговельні порти при збільшенні обсягів перевезень та підприємства, що планують будівництво нових перевантажувальних комплексів, мають отримувати технічні умови залізниць, які обов'язково передбачають необхідний розвиток залізничної інфраструктури припортових станцій та підходів до них”. Такі технічні умови вже отримали практично всі МТП, які взаємодіють з Одеською залізницею.

Проте, у роботі [10] пропозиції для виходу із ситуації, в якій нині перебувають морські торговельні порти, забезпечувані Одеською залізницею, припускають:

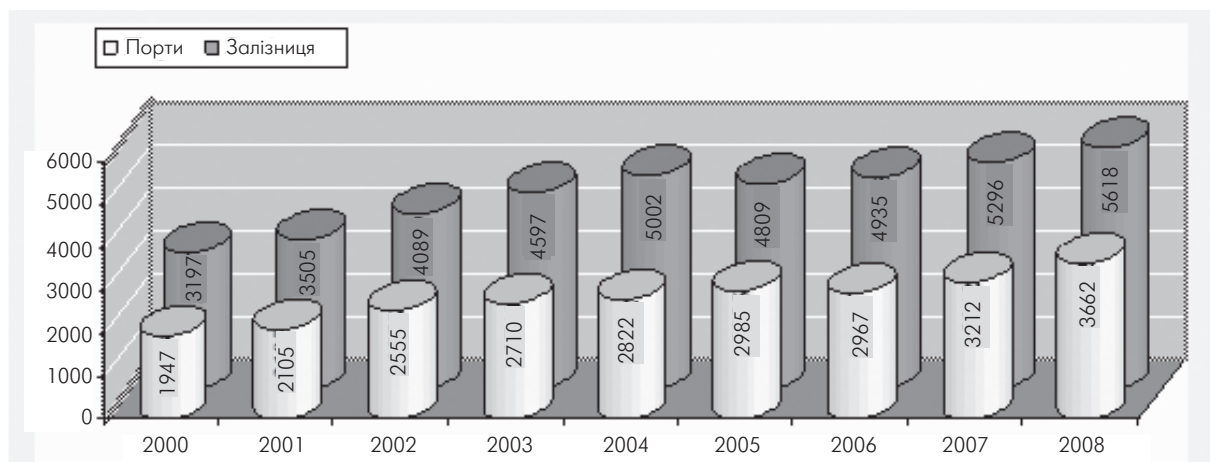
- посилення пропускної спроможності напрямків, відновлення парку локомотивів і вагонів, заміну застарілих технічних засобів, виконання ремонту шляху за рахунок коштів залізниці;
- підвищення перероблювальної спроможності припортових станцій і підходів до них за рахунок коштів інвесторів і морських торговельних портів.

Пропозиції засновані на двох моментах:

- 1) на безумовній зацікавленості розвитку двох сторін: Одеської залізниці з одного боку і морських торговельних портів — з другого (рисунок);
- 2) на наявності значної диспропорції у пропускній спроможності Одеської залізниці і морських торговельних портів (таблиця).

Пропозиції заслуговують на серйозне вивчення і є доцільними в сьогоденні. Практична реалізація їх потребує структурних змін у відносинах між МТП і припортовими станціями. Досвід, накопичений Миколаївським морським портом у цій галузі з 2003 р., може виявитися корисним. Як приклад, — діяльність Миколаївського морського торговельного порту на виконання наказу Міністерства транспорту України № 303 від 18.04.03, і наказу начальника Миколаївського морського торговельного порту № 513 від 15.07.03. Виникає необхідність узагальнити й систематизувати цей досвід. Така робота дасть можливість разом з екстенсивними заходами, спрямованими на усунення наявних диспропорцій у взаємодії морських торговельних портів і залізниці, розробити заходи структурного, організаційного характеру. Перегрупування на одному з найваж-

Для морських портів при навантажуванні–розвантажуванні Одеської залізниці, вагонів/доб.



Взаємна зацікавленість розвитку Одеської залізниці і МТП

Диспропорція в перероблювальній спроможності МТП і залізниці

Переробна спроможність припортових станцій та пропускна спроможність ділянок на підходах до портів					
Станція	Порти та контрагенти	Переробна спроможність вагонів/потягів	Фактична переробка вагонів/потягів	Переробна спроможність станцій, вагонів/потягів	Диспропорція, пар/потягів
Одеса-Порт	ГП "Одеський МТП", елеватори	933/17	533/10	432/8	-9
Іллічівськ	Іллічівський МТП, елеватори	1420/26	548/10	755/14	-12
Берегова	ГП МТП "Южний", Термінал "Трансбункер Южний"	546/11	454/9	456/9	-2
Миколаїв-вантажний	ДП Миколаївський МТП, нафтотермінал, "Нібулон"	705/13	448/9	310/6	-7
Жовтнева	СМП "Октябрськ" ТОВ "Ніка-Тера", ТОВ "Євронешторг"	473/9	283/6	250/5	-4
Чорноморська-Хімічна	ТОВ "Трансінвестсервіс"	275/6	321/6	17 пар потягів	-6
Чорноморська-Промислова	ЗАТ "Одеський припортовий завод"	330/6	162/3		
Чорноморська-Берегова	ГП МТП "Южний"	546/11	454/9		

лівіших на даний момент напрямів, а саме – розвитку залізничної інфраструктури припортових станцій і підходів до них, може значно послабити напруженість.

Основою національного морського комплексу є морські торговельні порти. За оцінками фахівців [12], технічні засоби портів не були знищені в період розпаду СРСР, а економічні втрати 1993–1996 рр. були пов'язані з помилковою організаційною й тарифною політикою. Морські торговельні

порти, що забезпечують ефективні транспортно-економічні зв'язки, відновили свій потенціал і стабілізували становище в обробці національних і транзитних вантажопотоків. Однак, ряд портів із зовнішніх причин мають істотні проблеми з функціональною і фінансовою стабільністю. Проте, існують потенційні можливості їх розвитку. У цьому зв'язку комплексний, системний підхід до вирішення питань усунення диспропорцій у взаємодії морських портів і залізниці є найбільш доцільним.



Література

1. *Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Статуту залізниць України"* від 6 квітня 1998 р. № 457 // Офіц. вісн. України від 23.04.98. — 1998. — № 14. — С. 150.
2. *Наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644 Правила обслуговування залізничних під'їзних колій.* — http://www.mtu.gov.ua/article/show/article_id/2210/highlight/644 11.09.2008 р.
3. *Цветов Ю. М. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины: Моногр. / Ю. М. Цветов, А. О. Един, М. В. Макаренко и др. — К.: ОАО "ЦКТП-Центр", 2000. — 202 с.*
4. *Слободян А. В. Взаємодія залізничного і водного видів транспорту на прикладі Білгород-Дністровського морського порту: Дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01. — К., 2004. — 159 с.*
5. *Примачев Н. Т. Морские торговые порты в системе интермодальных транспортных сообщений: Моногр. / Н. Т. Примачев, С. И. Примачева. — Одесса: Ин-т проблем рынка и эконом.-экол. исслед., 2001. — 214 с.*
6. *Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки"* від 9 листопада 2000 р. № 1684 // Офіц. вісн. України від 01.12.2000. — 2000. — № 46. — С. 183. — Ст. 1994.
7. *Макаренко М. В. Організаційно-економічні основи реструктуризації залізничного транспорту України: Дис. ... д-ра екон. наук: 08.07.04 / М. В. Макаренко. — К., 2004. — 410 с.*
8. *Ільчук В. П. Управління розвитком інноваційно-інвестиційних систем на залізничному транспорті України: теорія і практика: Дис. ... д-ра екон. наук: 08.07.04. — К., 2005. — 445 с.*
9. *Наказ Міністерства транспорту та зв'язку "Про введення в дію рішення Колегії від 25.07.2008 № 25" від 13 серпня 2008 р. № 1023.* — <http://zakon.nau.ua/doc/?code=v1023650-08> 13.08.2008 р.
10. *Левицкий И. Припортовые станции и подходы к ним // Порты Украины. — 2009. — № 2. — С. 7–8.*
11. *Резер С. М. Взаимодействие и координация разных видов транспорта // Новое в жизни, науке, технике. Сер. "Транспорт". — М.: Знание, 1989. — № 1. — С. 25–26.*
12. *Вінніков С. В. Принципи ефективного розвитку морського транспорту України: Дис. ... канд. екон. наук: 08.07.04. — Одеса, 2004. — 204 с.*
13. *Вінніков В. В. Організаційно-економічний механізм комплексного розвитку морського транспорту України: Дис. ... д-ра екон. наук: 08.07.04. — Одеса, 2006. — 373 с.*

Попри втрати, спричинені помилковою організаційною і тарифною політикою, морські торговельні порти забезпечують ефективні транспортно-економічні зв'язки. Хоча ряд портів із зовнішніх причин мають істотні проблеми з функціональною й фінансовою стабільністю, існують потенційні можливості їх розвитку.

Невзирая на потери, связанные с ошибочной организационной и тарифной политикой, морские торговые порты обеспечивают эффективные транспортно-экономические связи. Хотя ряд портов, в связи с внешними причинами, имеют существенные проблемы с функциональной и финансовой стабильностью, имеются потенциальные возможности их развития.

Despite loses, caused by fool mistaken policy marine trade harbors promote effective transit and economic connection.

Надійшла 3 лютого 2010 р.