

Попель С.А., Неліпович О.В., Мотюк К.Д.

МІЖНАРОДНІ МОРСЬКІ ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ УЧАСТІ В НИХ УКРАЇНИ

У статті визначено роль та основні особливості здійснення морських вантажних перевезень у світі, наведено основні переваги морської галузі. Проведено аналіз сучасного стану вантажних транспортних перевезень морськими портами України за видами вантажів та виокремлено проблеми функціонування та розвитку портової галузі. Значна увага приділена основним напрямкам підвищення конкурентоспроможності портової галузі держави.

Ключові слова: вантажні перевезення, морський транспорт, каботаж, міжнародне морське судноплавство.

ВСТУП

Морський транспорт вважається найбільш універсальним видом транспорту, який спеціалізується на обслуговуванні міжнародної торгівлі. Морський транспорт широко використовується для міжнародних і внутрішніх перевезень. Він відіграє надзвичайно важливу роль у формуванні всіх зовнішньоекономічних зв'язків, особливо з країнами далекого зарубіжжя і характеризується високою ефективністю перевезень порівняно з іншими видами транспорту. Згідно із даними дослідження міжнародної організації International Maritime Organization на морські та річкові вантажні перевезення припадає близько 90 % світових вантажопотоків [1]. В Україні ж морські вантажні перевезення значно поступаються залізничному і наземному видам транспорту за об'ємами вантажообігу.

Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортно-логістичного комплексу на світовому ринку.

Основними перевагами портової галузі є:

- високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізрудного концентрату та зернових вантажів;

- наявність потужностей з обробки вантажів;
- вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків;
- наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі;
- наявність висококваліфікованих спеціалістів портової галузі [7].

Останнім часом вивчення теоретичних і практичних аспектів функціонування морського транспорту та інфраструктури морських перевезень, набуває все більшого поширення. Серед чисельних наукових праць, які заслуговують на увагу слід відзначити дослідження таких вітчизняних і зарубіжних науковців, як: Бакаєв О.О., Буркинський Б.В., Воркут А.І., Котлубай М.І., Кулаєв Ю.Ф., Дергачов В.О., Новікова А.М., Примачов М.Т., Лимонов Е.Л., Махуренко Г.С., Сич Є.М., Постан М.Я., Цветов Ю.М., Чекаловець В.Г., Abell D.F., Branch A.E. і багатьох інших. Але в наукових дослідженнях і в господарській практиці приділяється недостатньо уваги аналізу основних тенденцій, що характерні для галузі морських перевезень, які б відображали доцільність стимулювання розвитку перевезень морським транспортом в Україні. Таким чином, недостатня розробленість обраної теми, її теоретична і практична значущість та актуальність зумовлюють потребу в проведенні її поглибленого дослідження.

Метою статті є визначення ролі та основних особливостей морських вантажних перевезень у світі та Україні, здійснення аналізу сучасного стану вантажних транспортних перевезень морськими портами України та виокремлення основних напрямків підвищення конкурентоспроможності портової галузі.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

В системі морського торговельного судноплавства зародилися і отримали розвиток основні правові інститути та організаційні форми міжнародних перевезень вантажів та пасажирів.

© Попель Сергій Анатолійович, молодший науковий співробітник Державного науково-дослідного інституту митної справи, м. Хмельницький, тел. (096)6751621, e-mail: popelsa89@gmail.com

Неліпович Олена Володимирівна, старший науковий співробітник Державного науково-дослідного інституту митної справи, м. Хмельницький, тел. (068)2060839, e-mail: lena_neli@mail.ru

Мотюк Катерина Дмитрівна, молодший науковий співробітник Державного науково-дослідного інституту митної справи, м. Хмельницький, тел. (097)3492395, e-mail: mkattrin@yandex.ua

Система економічних і правових відносин між учасниками процесу перевезення на інших видах транспорту розвивалася в тій чи іншій мірі під впливом міжнародної практики морського торгового судноплавства. Слід зазначити, що у порівнянні з іншими видами транспорту (автотранспорт, авіатранспорт, залізничний транспорт), основною відмінною рисою морського транспорту є його вантажопідйомність. Саме морським транспортом найбільш вигідно здійснювати транспортування великих партій товару в міжконтинентальному повідомленні.

Світова практика свідчить, що до основних особливостей морських транспортних перевезень відносять:

– різноманіття способів перевезення вантажів (перевезення вантажів навалом (зерно, руда, вугілля і т.п.); перевезення наливних вантажів (нафта, нафтопродукти, добрива і т.п.); контейнерні перевезення; перевезення великогабаритної і великотоннажної продукції);

– значна кількість посередників (морські перевізники працюють напряму лише з замовниками, що здійснюють значні обсяги поставок), тому інтереси вантажовласника (одержувача) представляє експедитор;

– більша частина перевізників зареєстровані закордоном (93,3% вантажів в Україну прибули на судах іноземного флоту);

– більша частина морських портів має чітку спеціалізацію, що зумовлює певні особливості постачання товарів;

– значна частина транзиту в загальному обсязі вантажопотоку (біля 25 %);

– широка географія руху вантажів.

Слід зазначити, що морський транспорт є важливою галуззю економіки України. Його ефективне функціонування є необхідним чинником становлення України, як морської держави, сталого розвитку її транспортно-дорожнього комплексу і економіки у цілому. Україна має сприятливі передумови для розвитку морського транспорту - на півдні її територію омивають води Чорного та Азовського морів, які практично не замерзають і з'єднуються з Середземним морем через протоки Босфор, Мармурове море і протоки Дарданелли. Загальна довжина морської берегової лінії України понад 2000 км. Морський транспорт України концентрується винятково на півдні на узбережжі Чорного і Азовського морів, у так званому Азово-Чорноморському басейні, який через протоки Босфор і Дарданелли зв'язаний із Середземномор'ям, а відтак – зі світовим океаном. Найбільшими портами країни є Одеса, Іллічівськ, Херсон, Миколаїв, Севастополь, Євпаторія, Південний, Керч, Маріуполь, Бердянськ. Саме вони забезпечують участь країни у міжнародній системі морських транспортних перевезень.

Проблеми розвитку морського транспорту пов'язані, насамперед, із значним моральним і фізичним зносом судів і портового устаткування (особливо засобів обробки вантажів). Середній вік судів торгового значення більший за 15 років, а деякі

порти західних країн забороняють вхід судів із таким терміном експлуатації. Портова інфраструктура не розрахована на нові технології портових робіт, що істотно знижує продуктивність як портів (до 50 % від продуктивності портів західних країн), так і інших видів транспорту (особливо залізничного), пов'язаних з обробкою вантажів [2, с. 55-58].

Переважаюча частина суден торгового флоту є малотоннажною. Так, середня водотоннажність українських суден у 3-5 разів менша від аналогічного показника в таких країнах, як США, Японія, Греція, Ліберія та ін. Зазначимо, що структурні зміни флоту в сторону збільшення середньої водотоннажності у перспективі зумовлюватимуть потребу в розв'язанні ряду проблем, які вимагають значних капіталовкладень [6].

Досить серйозними також є проблеми пов'язані із логістичною інфраструктурою портів, а саме: низька конкурентоспроможність і привабливість вітчизняних портів, низька якість послуг, що надаються морськими портами, тривалий час доставки вантажів, їх втрата і псування, висока собівартість перевезень та ін. [4 с. 148].

Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року [7] виділяє наступні проблеми функціонування та розвитку портової галузі:

– зниження рівня прибутковості морських портів у зв'язку із значним зносом основних засобів (більш як 70%);

– повільне оновлення основних фондів морських портів, невідповідність їх технічного рівня вимогам щодо надання послуг із здійснення операцій з вантажами;

– відсутність дієвого механізму залучення приватних інвестицій для розвитку морських портів та захисту прав інвесторів;

– зменшення обсягу транзитних вантажопотоків у зв'язку з недостатньо розвинутою інфраструктурою морських портів (зокрема, недостатньою глибиною та довжиною причалів), низькою якістю виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, довгостроковістю здійснення процедури оформлення транзитних документів;

– недосконалість законодавства з питань митного оформлення, перетинання державного кордону, що суттєво ускладнює здійснення прикордонних операцій, збільшуючи їх тривалість та вартість та ін.

Існують і інші не менш важливі проблеми морських перевезень в Україні, які можна згрупувати в такі категорії: економічні, фінансові, організаційні, адміністративні і інституційні. Під впливом існуючих проблем морським флотом України було практично втрачена можливість гідно конкурувати на міжнародному ринку морських перевезень. Для того, щоб краще ознайомитися із ситуацією, яка на сьогоднішній день склалася в сфері морських вантажних перевезень і виявлення можливих шляхів вирішення вище окреслених проблем, слід провести детальний аналіз стану даної галузі.

Для початку слід проаналізувати обсяги вантажних перевезень морським транспортом і

зробити порівняльний аналіз із іншими видами транспорту (табл. 1).

Як бачимо з даних табл. 2.1 обсяги вантажів транспортованих морським видом транспорту є досить незначним у порівнянні із вантажообігом інших видів транспорту, зокрема залізничного і наземного. Також варто відзначити, що частка

морських вантажних перевезень у загальній структурі за досліджуваний період не перевищувала 1%, максимальне значення - 0,8 % було досягнуте у 1990 році, після чого відбулося поступове зниження і станом на кінець 2011 року частка перевезення вантажів морським транспортом у загальному обсязі становить 0,2%.

Таблиця 1 Перевезення вантажів за видами транспорту [5]

| Вид транспорту | 1990 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | | 2011 | |
|----------------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|
| | тис. т. | % | тис. т. | % | тис. т. | % | тис. т. | % | тис. т. | % | тис. т. | % |
| Транспорт | 6286 | 100 | 1990 | 100 | 1972 | 100 | 1625 | 100 | 1765 | 100 | 1887 | 100 |
| наземний | 6167 | 98,4 | 1965,4 | 98,8 | 1953 | 99 | 1615 | 99,4 | 1754 | 99,4 | 1877 | 99,5 |
| залізничний | 974 | 15,5 | 514 | 25,8 | 499 | 25,3 | 391 | 24,1 | 433 | 24,5 | 469 | 24,9 |
| автомобільний | 4897 | 77,9 | 1255 | 63,1 | 1267 | 64,2 | 1069 | 65,8 | 1168 | 66,2 | 1253 | 66,4 |
| трубопровідний | 296 | 4,7 | 196 | 9,9 | 187 | 9,5 | 155 | 9,5 | 153 | 8,7 | 155 | 8,2 |
| водний | 119 | 1,6 | 24 | 1,2 | 19 | 1 | 10 | 0,6 | 11 | 0,6 | 10 | 0,5 |
| морський | 53 | 0,8 | 9 | 0,7 | 8 | 0,4 | 5 | 0,3 | 4 | 0,2 | 4 | 0,2 |
| річковий | 66 | 0,8 | 15 | 0,8 | 11 | 0,6 | 5 | 0,3 | 7 | 0,4 | 6 | 0,3 |

Слід також звернути увагу і на ту обставину що, протягом досліджуваного періоду відбулося зниження загального обсягу транспортованих вантажів з 6286 тис. т. у 1990 році до 1625 тис. т. у 2009 році, хоча у останні два роки відбулося незначне зростання обсягів вантажних перевезень і станом на 2011 рік вони становили 1887 тис. т. Про поступове зниження обсягів транспортованих вантажів, як морськими видами транспорту так і загального обсягу свідчить динаміка індексів обсягу перевезення вантажів за видами транспорту.

Обсяги морських вантажних перевезень іншими видами транспорту за 1990-2011 роки значно скоротилися і станом на кінець 2011 року обсяги морських перевезень становили лише 8% від обсягів 1990 року, а загальні обсяги транспортних перевезень становлять лише 30% від рівня 1990 року (рис. 1). Це свідчить про значний потенціал зростання обсягу перевезення вантажів морським транспортом за умови створення сприятливих чинників.

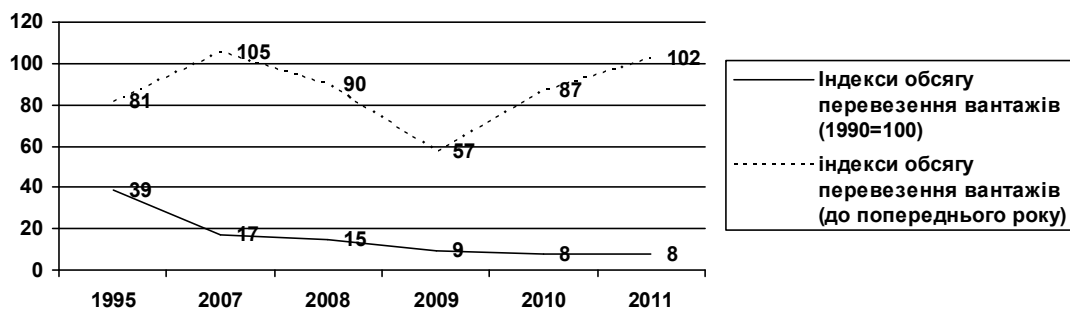


Рис. 1 Індекси обсягу перевезення вантажів морськими видами транспорту

Слід відзначити, що з 2010 року почали збільшуватися обсяги транспортованих вантажів майже всіма видами транспорту, а з 2011 року вперше за досліджуваний період продемонстрували позитивну тенденцію і обсяги морських вантажних перевезень.

Далі дослідимо товарну структуру вантажів, які транспортуються морськими видами транспорту (табл. 2).

На основі даних відображених в табл. 2 можна зробити висновок, що обсяги перевезення вантажів морським транспортом за досліджуваний період скоротились більше ніж в 12 разів (або на 92,3%) з 53253 тис. т. у 1990 році до 4146 тис. т. у 2011 році.

Як бачимо зниження даного показника спостерігалось до 2010 року і лише в 2011 році відбулося незначне зростання обсягів морських перевезень вантажів.

Якщо розглядати обсяги морських перевезень за видами вантажів, то в першу чергу слід відзначити, що найбільшу частку вантажів у структурі перевезень становлять такі товари, як:

- будівельні матеріали (частка коливається від 30,1% (2009 рік) до 17,3 (2010 рік));
- хлібні вантажі (від 3,1% у 1990 році до 18,1% у 2011 році);
- інші вантажі (частка коливається від 1,1% (1990 рік) до 37% (2010 рік).

Таблиця 2 Перевезення вантажів морським транспортом [5]

| Вид вантажу | 1990 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | | 2011 | |
|-------------------------------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|
| | тис. т. | % | тис. т. | % | тис. т. | % | тис. т. | % | тис. т. | % | тис. т. | % |
| Усього | 53253 | 100 | 9124 | 100 | 8228 | 100 | 4652 | 100 | 4068 | 100 | 4146 | 100 |
| За видами вантажів: | | | | | | | | | | | | |
| нафта і нафтопродукти | 1498 | 2,8 | 484 | 5,3 | 430 | 5,2 | 298 | 6,4 | 249 | 6,1 | 275 | 6,6 |
| вугілля | 552 | 1 | 167 | 1,8 | 139 | 1,68 | 174 | 3,7 | 45 | 1,1 | 21 | 0,5 |
| кокс | - | - | 12 | 0,1 | 6 | 0,07 | 5 | 0,1 | - | - | 5 | 0,1 |
| руда різна | 2225 | 4,1 | 1152 | 12,6 | 820 | 9,98 | 96 | 2,1 | 206 | 5,1 | 155 | 3,7 |
| будівельні | - | - | 2154 | 23,6 | 2121 | 25,8 | 1399 | 30,1 | 704 | 17,3 | 885 | 21,4 |
| хімічні та мінеральні добрива | 10279 | 19,3 | 111 | 1,2 | 101 | 1,2 | 62 | 1,3 | 46 | 1,1 | 121 | 2,9 |
| лісові | 6 | 0,01 | 106 | 1,2 | 70 | 0,9 | 17 | 0,4 | 30 | 0,7 | 15 | 0,4 |
| папір | - | - | 2 | 0,02 | 5 | 0,06 | - | - | 0 | 0 | 3 | 0,1 |
| метали різні | 101 | 0,2 | 2029 | 22,2 | 1787 | 21,7 | 599 | 12,9 | 535 | 13,2 | 401 | 9,7 |
| хлібні | 1635 | 3,1 | 933 | 10,2 | 1003 | 12,2 | 711 | 15,3 | 656 | 16,1 | 749 | 18,1 |
| вантажні в контейнерах | - | - | 397 | 4,48 | 258 | 3,1 | 62 | 1,3 | 92 | 2,3 | 105 | 2,5 |
| інші вантажі | 580 | 1,1 | 1577 | 17,3 | 1488 | 18,1 | 1229 | 26,4 | 1505 | 37 | 1411 | 34 |
| За видами сполучення: | | | | | | | | | | | | |
| закордонного | 36377 | 68,3 | 5785 | 63,4 | 5365 | 65,2 | 2676 | 57,5 | 2959 | 72,7 | 2973 | 71,7 |
| каботажного | 16876 | 31,7 | 3339 | 36,6 | 2863 | 34,8 | 1976 | 42,5 | 1109 | 27,3 | 1173 | 28,3 |

Що ж до видів товарів, які займають найменші частки в об'ємах морських перевезень, слід в першу чергу відзначити такі, як:

- кокс (частка не перевищувала 0,1%);
- лісові вантажі (частка не перевищувала 0,1%);

- папір (частка не перевищувала 0,1 %).

Слід також більш детально дослідити перевезення вантажів морським транспортом за видами сполучення (рис. 2).

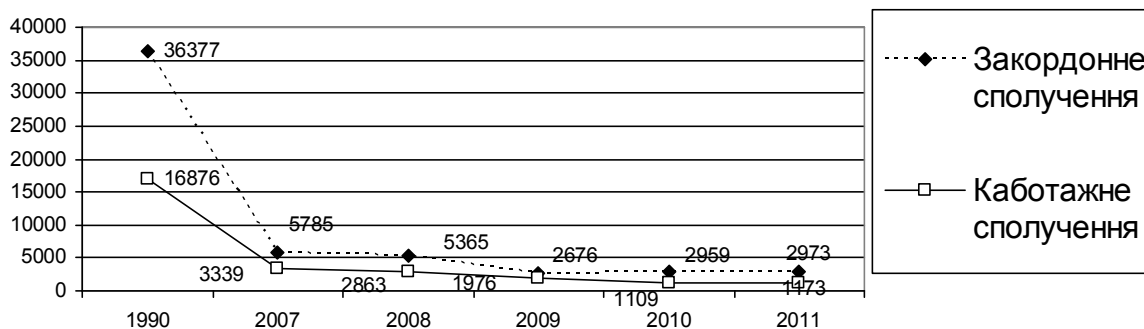


Рис. 2 Перевезення вантажів морським транспортом за видами сполучення

Як бачимо з рис. 2 більшу частину всіх вантажів, які транспортуються морськими видами транспорту перевозяться закордонним типом сполучення (частка коливається від 57,5 % у 2009 році до 72,7 % у 2010 році), значно менші обсяги вантажів транспортуються каботажним типом сполучення, тобто перевезеннями в межах країни (частка коливається від 27,3 % у 2010 р., до 42,5 % у 2009 р.).

Далі проаналізуємо обсяги переробки вантажів морськими портами України (табл. 3).

Як бачимо з табл. 3 обсяги перероблених вантажів морськими портами протягом 1995-2011 років зросли у 3 рази з 53210 тис. т. у 1995 році до 155025 тис. т. у 2011 році. Відбулося зростання обсягів переробки вантажів морськими портами

незалежно від напрямків переміщення товаропотоків, так:

- обсяги експортних вантажів збільшилися з 21916 тис. т. у 1995 до 84881 тис. т. у 2011 році, що становить 387,3% росту;

- обсяги імпортованих вантажів зросли з 4270 тис. т. у 1995 році до 19400 тис. т. у 2011 році, що становить 454,3 % росту;

- обсяги транзитних вантажів збільшилися з 24464 тис. т. у 1995 році до 47899 тис. т. у 2011 році, що становить 195,8 % росту;

- обсяги внутрішніх вантажів зросли з 2563 тис. т. у 1995 році до 3145 тис. т. у 2011 році, що становить 122,7% росту.

Таблиця 3 Переробка вантажів морськими портами [5]

| Вид вантажу | Роки | | | | | | Темп росту, % | | | | |
|---|-------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 1995 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2007-1995 | 2008-2007 | 2009-2008 | 2010-2009 | 2011-2010 |
| Усього | 53210 | 157919 | 169595 | 157169 | 147177 | 155025 | 296,8 | 107,4 | 92,7 | 93,6 | 105,3 |
| експортних | 21916 | 63860 | 76261 | 88136 | 84098 | 84881 | 291,4 | 119,4 | 115,6 | 95,4 | 101 |
| імпортних | 4270 | 18784 | 21139 | 12809 | 17426 | 19400 | 440 | 112,5 | 60,6 | 136 | 111,3 |
| транзитних | 24461 | 69167 | 66286 | 52132 | 44182 | 47599 | 282,8 | 95,8 | 78,6 | 84,8 | 107,7 |
| внутрішніх | 2563 | 6108 | 5909 | 4092 | 2471 | 3145 | 238,3 | 96,7 | 69,2 | 60,3 | 127,3 |
| Питома вага у загальному обсязі вантажів, % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | - | - | - | - | - |
| експортних | 41 | 40 | 45 | 56 | 57 | 55 | - | - | - | - | - |
| імпортних | 8 | 12 | 13 | 8 | 12 | 12 | - | - | - | - | - |
| транзитних | 46 | 44 | 39 | 33 | 30 | 31 | - | - | - | - | - |
| внутрішніх | 5 | 4 | 3 | 3 | 1 | 2 | - | - | - | - | - |

Що ж до структури вантажів, які піддавалися переробці в морських портах слід відзначити, що протягом досліджуваного періоду відбулися значні зміни. Доволі відчутно зросла частка експорту у загальному обсязі перероблених вантажів і станом на кінець 2011 року становила 55%, також відбулося зростання і частки імпорту, яка становила 12%. Навпаки, відбулося значне скорочення транзиту з 46 % на початку досліджуваного періоду до 31 % на кінець, а також обсягу внутрішніх перевезень з 5% у 1995 році до 2% у 2011 році.

Зміна економічних пріоритетів у зовнішній торгівлі, розрив колишніх транспортно-економічних зв'язків призводять до перерозподілу вантажопотоків. Для освоєння нових вантажопотоків необхідно поповнити флот спеціалізованими суднами, але саме танкерами та газовозами. Великі можливості має експорт транспортних послуг. Проте, як вже було зазначено, український флот досяг критичного віку і, якщо не буде оновлений, всього за 5-7 років його витіснять конкуренти [2].

Провівши комплексний аналіз стану морських вантажних перевезень України можна зробити висновок, що даний вид діяльності характеризується наявністю ряду проблем, які потребують негайного вирішення. Ми вважаємо, що для розвитку морського

транспорту і інфраструктури слід провести комплекс заходів, а саме:

- виведення із експлуатації морально і фізично застарілих суден, а також портового устаткування (засобів обробки вантажів);
- оновлення портової інфраструктури згідно новітніх технологій портових робіт;
- збільшення середньої тоннажності суден торгового флоту;
- підвищення конкурентоспроможності українських портів на основі використання логістичного підходу.

3. Висновки. Таким чином, морський транспорт відіграє досить важливу роль в сучасних умовах ведення міжнародної торгівлі, оскільки саме на морський та річковий транспорт припадає близько 90% всіх світових вантажних перевезень. Однак аналіз вантажних морських перевезень України за 1990-2011 показав, що сучасний стан морських перевезень не відповідає потребам економіки України і не забезпечує використання в повній мірі її потенціалу. В першу чергу дана ситуація зумовлена наявністю великої кількості невирішених економічних, фінансових, організаційних, адміністративних і інституційних проблем, які потребують негайного вирішення.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Review of maritime, 2011 Report by the UNCTAD secretariat. United nations conference on trade and development. – United Nations, New York and Geneva, 2011. – 213 p.
2. Зеркалов Д.В. Транспортно-експедиторська діяльність [Електронний ресурс] : Монографія / Д. В. Зеркалов. – Електрон. дані. – К.: Основа, 2012.
3. Нагорний Є. В. Динаміка обсягів перевезень за основними видами транспорту в Україні / Є. В. Нагорний, А. В. Потапенко // Восточно-Европейський журнал передових технологій. - №6/7(42). – 2009 р. – С. 55-58.
4. Піддубняк Т.А. Впровадження логістичної концепції конкурентоспроможності порту, як основа розробки проектів у морській галузі України / Т.А. Піддубняк, І.І. Покотилов // Економічний аналіз, м. Тернопіль, 2011. – С. 148-152.
5. Статистичний щорічник України за 2011 рік / За ред. О.Г. Осаулєнка – К.: ТОВ «Август Трейд», 2012. – 560 с.
6. Степанова К. В. Проблеми та перспективи участі України у міжнародних морських вантажоперевезеннях [Електронний ресурс] / К. В. Степанова. – Режим доступу: http://sfpk.at.ua/_fi/0/3038170.doc
7. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>