

3 Малахова Н.Б. Принципи і стратегії реструктуризації залізничного транспорту// Залізничний транспорт України. — 2005. — №3. — С. 92-94.

4 Колесникова Н.М. Визначення плати за користування залізничною інфраструктурою// Залізничний транспорт України. — 2005. — №3. — С. 70-72.

5 Закон України «Про природні монополії» // Відомості Верховної Ради України (офіційне

видання). – 21 липня 2000 року. – № 30. – С. 552-559.

6 Методичні рекомендації з формування собівартості продукції (робіт, послуг) у промисловості (затверджено Наказом Державного комітету промислової політики України від 20.20.2001 р. № 47). – К.: Київський Державний інститут економіки хімічної промисловості, 2001. – 166 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.614.3.073.235 (477)

РАЗВИТИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ

Галаевская Д.В., аспирант (ОНМУ)

У статті розглядаються особливості контейнеризації в Україні, існуючі проблеми та шляхи їх рішення.

Постановка проблеми и ее связь с научными и практическими заданиями. Высокие темпы роста международной торговли, миграция капиталов и финансовых потоков определяют основную тенденцию мирового развития – глобализацию экономики. В этих условиях значительно возрастает значение и роль мировой транспортной системы, как важного инструмента товарообмена между регионами мира.

Порт – стратегический объект морской транспортной системы страны. Изучение тенденций эволюции портового хозяйства крупных морских государств дает возможность сформировать основные принципы развития портов и наиболее подходящие из них использовать в украинской портовой системе.

Морские порты Украины являются важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры страны, ключевой составляющей государственной системы обеспечения безопасности мореплавания, субъектом многочисленных международных экономических и правовых взаимоотношений, закрепленных конвенциями и другими международными договорами, одной из сторон которых является Украина.

Важная роль портов в экономике Украины определяется тем, что они расположены на направлениях международных транспортных коридоров. Порты исполняют роль пунктов стыковки (переходных мостов) между транспортной системой, а соответственно и экономикой Украины с мировой транспортной системой экономикими иностранных государств. Поэтому уровень технологического и технического оснащения, организационно-правовой системы функционирования и управления портов должен отвечать современным требованиям, которые установлены для портов в международной транспортной системе [8].

К числу основных тенденций развития мирового рынка транспортных услуг следует отнести контейнеризацию перевозок. Мировой рынок контейнерных перевозок, как самая прогрессивная технология транспортирования грузов, является одним из наиболее динамично развивающихся его секторов. Контейнеризация занимает значительную долю в транспортной промышленности (уровень контейнеризации составляет в среднем 50-60% от общего объема перевозок [5]) и в последние годы интенсивно развивается в Черноморском бассейне

(ежегодное увеличение контейнерооборота составляет в среднем 30-40%) [1].

В 2007 г. контейнерные терминалы Украины превысили уровень переработки контейнеров в 1 млн. TEU. Контейнерооборот составил 1067,1 тыс. TEU, а в 2008 г. 1253,9 тыс. TEU [2], хотя в 2001 году на украинских терминалах было перегружено только 165 тыс. TEU [4,6]. С того времени контейнерные перевозки через порты Украины росли темпами, превышающими мировые показатели в 3-4 раза (рис. 1).

В Европе около 70% грузов перевозится в контейнерах. В Украине этот показатель составляет 10% [4]. Поэтому стремительный рост контейнеризации в Украине объясняется реакцией отечественных компаний на мировые тенденции развития рынка транспортных услуг. Результатом этого также является рост пропускной способности контейнерных терминалов Украины за счет строительства, модернизации, внедрения новых технологий, приобретения современной техники и т.п.

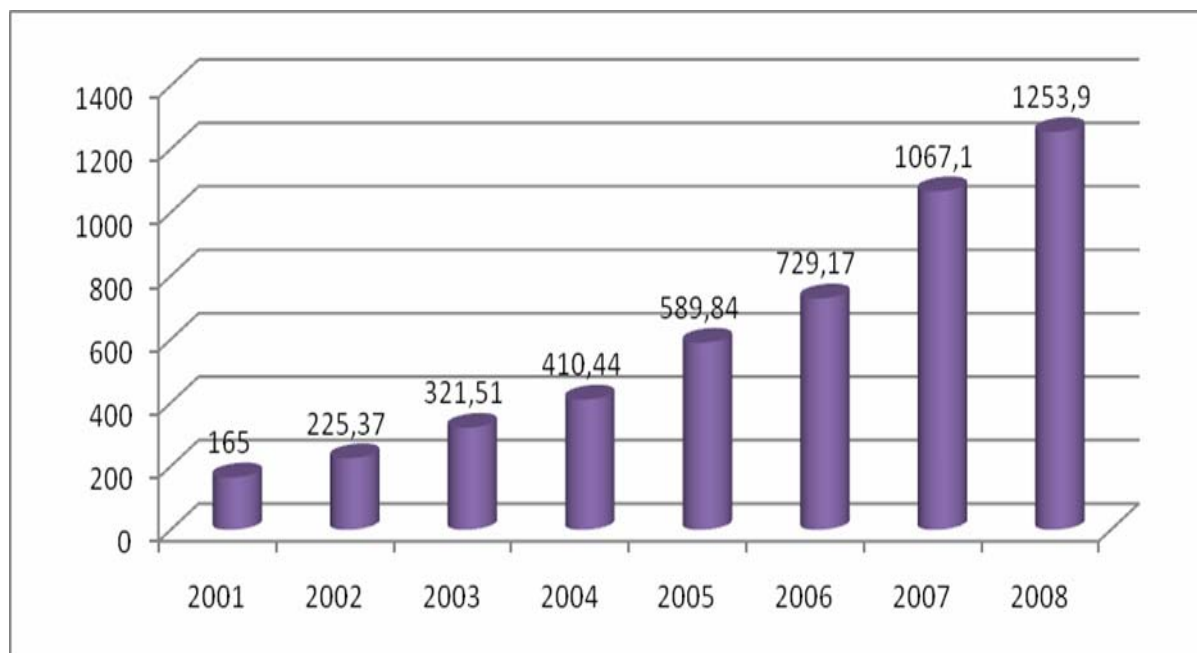


Рисунок1 - Перегрузка контейнеров в портах Украины, тыс. TEU

Торговля оценила неоспоримые преимущества унифицированной тары, к числу которых можно отнести:

- повышение скорости доставки товаров;
- удобство доставки и выполнения грузовых работ;
- увеличение интенсивности грузовых работ;
- высокая сохранность груза при транспортировке;
- уменьшение затрат на тару;
- относительная дешевизна транспортного цикла;
- высокая производительность работы;
- экономия складских площадей;
- упрощение транспортно-экспедиторских операций и транспортной документации;
- содействие развитию интермодальных перевозок с использованием различных видов транспорта: упрощение техники передачи груза с одного вида транспорта на другой;
- повышение темпов развития

компьютеризации управлением.

Несмотря на все преимущества контейнеризации, украинские порты столкнулись с некоторыми проблемами, сдерживающими ее развитие. Сложившаяся ситуация требует немедленного решения иначе рост экономики Украины не будет подкреплён ее морехозяйственным комплексом, что является недопустимым.

Целью статьи является выявление проблем развития контейнеризации в Украине и поиск путей их решения.

Анализ последних исследований и публикаций. Высокие темпы развития контейнерных перевозок требуют постоянного исследования новейших источников, были изучены современные издания, посвященные контейнеризации [1-7]. В литературе не в полном объеме рассматриваются основные проблемы контейнерных перевозок в украинском регионе, не формулируются основные мероприятия по их устранению [1-3,5].

Изложение основного материала.

Основными особенностями функционирования предприятий морского транспорта Украины является, с одной стороны, увеличение общего объема грузоперевозок, с другой – низкая технологичность их выполнения. Это связано в первую очередь с отсутствием средств на реконструкцию и обновление основного и вспомогательного оборудования портов, без которых невозможен переход на современные контейнерные технологии перевозки грузов и обеспечение их конкурентоспособности. Следовательно, проблема совершенствования технологии обработки контейнеров в украинских портах в условиях ограниченных капиталовложений выходит на первый план.

Также важной проблемой контейнеризации является то, что грузооборот портов растет гораздо быстрее, чем мощности контейнерных терминалов, что приводит к дефициту перевалочных мощностей. Из этого вытекает нехватка современных контейнерных терминалов в Украине. Для того чтобы быть конкурентоспособным на мировом рынке контейнерных перевозок необходимо адекватно и своевременно развивать контейнерные терминалы для качественной обработки судов – контейнеровозов.

Морские порты являются морскими воротами страны, эффективная работа которых может либо способствовать, либо препятствовать развитию внешней торговли Украины и ее экономики в целом. Поэтому развитие современных контейнерных терминалов является необходимостью для Украины с одной стороны и перспективным направлением для инвестирования - с другой.

Дефицит контейнерных мощностей в свою очередь приводит к простоям контейнеровозов на рейде в ожидании обработки, что ведет к значительным убыткам для всех участников транспортировки, а также для государства в целом (в особенности при перевозке транзитных грузов).

Кроме вышеперечисленных в украинских портах не менее актуальной проблемой является развитие железнодорожных контейнерных перевозок, недостаточное количество ж/д платформ для ввоза и вывоза контейнеров, поэтому уже сегодня необходимо принимать меры для обеспечения растущих объемов перевозки контейнеров подвижным составом [1].

Обновление инфраструктуры портов осуществляется в недостаточной степени, что ведет к снижению конкурентоспособности украинских портов [3].

Порты столкнулись с ситуацией непонимания данных проблем государственного масштаба, что приводит к дефициту мощностей

и площадей для переработки. Необходимы средства на реконструкцию и обновление флота и береговой инфраструктуры [1].

В Украине все еще отсутствует единая программа развития портов, единая техническая политика и государственная стандартизация в области комплексного развития материальной базы контейнерных перевозок грузов [7].

К сдерживающим факторам развития контейнерной логистики относят высокие налоги, портовые сборы, ставки ПРП, постоянно меняющиеся таможенные и пограничные правила, бюрократию при предоставлении документов.

Проведенное исследование позволяет выделить основные проблемы контейнеризации в украинских портах:

- недостаток капиталовложений в реконструкцию и обновление основного и вспомогательного оборудования портов;
- дефицит перевалочных мощностей;
- значительные простои судов - контейнеровозов на внешних рейдах портов;
- низкое развитие железнодорожной инфраструктуры, которая является продолжением процесса перевозки;
- отсутствие адекватной законодательной базы.

Выводы. Стратегической целью развития контейнеризации морских портов Украины является достижение в ближайшей перспективе такого уровня развития контейнерных перевозок, которое обеспечивало бы их гармоничное функционирование как элемента международной транспортной сети, а также удовлетворению потребностей экономики Украины в транспортном сервисе. Для развития контейнеризации в Украине предлагается реализовать приведенные ниже мероприятия в морских торговых портах.

1. Произвести модернизацию и строительство объектов транспортной инфраструктуры в части расширения мощностей контейнерных терминалов украинских портов. По прогнозам научно-исследовательских институтов к 2015 году контейнеризация грузов в Украине увеличится и может составить 40—50 % от общего объема контейнеропригодных грузов. Украинские порты должны быть готовы к приему и обработке такого контейнеропотока. Необходимо принять всевозможные меры для скорейшей реализации проектов развития существующих и строительства новых контейнерных терминалов в портах Одесса, Южный, Ильичевск и в других.

2. Использовать на практике потенциал международных транспортных коридоров, в котором заложен и транзитный потенциал Украины: строить и реконструировать

автодороги по європейським стандартам, розвивати міжнародні перевезення контейнерними маршрутними поездами, рішення «Укрзалізницею» проблем з недостатком платформ. Планомірне збільшення кількості останніх буде сприяти скороченню затримки вантажів і збільшенню обсягу перевезень.

3. Упростити таможенні процедури і роботу контролюючих служб при оформленні контейнерів в портах. В законодавстві необхідно передбачити спрощений порядок оформлення вантажів в контейнерах, які переміщуються транзитом в межах пунктів пропуску через кордон України.

4. Формувати універсальні інформаційні і автоматизовані системи управління контейнерними перевезеннями.

В сучасному світі транспортна інфраструктура повинна опереджати в своєму розвитку економіку. Чим швидше розвивається транспорт держави, тим швидше відбувається становлення всієї економіки. Тому для того, щоб контейнеризація в Україні розвивалась необхідно покращити економічне регулювання в сфері транспорту, організацію процесу перевезення,

систему управління і в комплексі вирішувати виниклі проблеми.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Васильов Ю. Шляхи залучення транзитних контейнерних вантажопотоків в порти України. // BlackSeaLines. – 2007. – № 9. – С. 15-16.
2. Взлети перед падінням // BlackSeaLines. – 2009. – № 1(51). – С. 9-11.
3. Ільницький К. Хвилі портових кризисів // Зеркало тижня. – 2008. – № 16. – С. 4-5.
4. Крижановський С. В. Морські торгові порти України в ринкових умовах: Монографія. – Одеса: Астропринт, 2008. – С. 12-14.
5. Малышева Н. Все в контейнері // Експерт. – 2008. – №20 (609). – С. 22-24.
6. Рекорд українських портів // Порти України. – 2008. – № 1. – С. 13-19
7. Скворцов Г. П., Чекаловец В. І. Граємо в майбутнє // Порти України. – 2007. – №6. – С. 10-12.
8. Чекаловец В. І. Еволюція світової портової системи і її вплив на стратегію розвитку морських торгових портів України // Транспорт. – 2003. – № 25-26 (245-246). – С. 61-66.

*Рецензент д.е.н., професор ОНМУ Чекаловец В.І.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрГАЗТ Токмакова І.В.*

ДК 656.027:656.224(477)

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ЕТАПІВ ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО РУХУ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

Єршоміна М.О., аспірант (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто питання необхідності підвищення швидкості руху пасажирських поїздів на залізницях України як одного з основних факторів підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту. Запропоновано етапи організації впровадження швидкісного пасажирського руху за умови використання наявного рухомого складу, експлуатованого при існуючих умовах без спорудження високошвидкісної магістралі.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Питання підвищення швидкості перевезень пасажирів є найбільш актуальним у зв'язку з інтеграцією українського залізничного транспорту у світову транспортну систему. В області пасажирських перевезень одним з

найбільш пріоритетних напрямків стимулювання попиту й підвищення показників ефективності господарської й фінансової діяльності залізниць є розвиток швидкісного (від 140 до 200 км/ч) і високошвидкісного (більше 200 км/ч) руху пасажирських поїздів нового покоління підвищеної комфортності.