

Боняр С.М., Корнійко Я.Р.

АНАЛІЗ РОБОТИ МОРСЬКИХ ТОРГІВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

У статті представлена загальна характеристика роботи морських торговельних портів України. Розглянуто основу їх функціонування та проведено аналіз динаміки роботи.

Ключові слова: морські торговельні порти, контейнерні перевезення, вантажообіг, перевалка вантажів.

Постановка проблеми. Морський транспорт - важлива складова економіки України. Його ефективне функціонування є необхідним чинником становлення України як морської держави, сталого розвитку її транспортно-дорожнього комплексу і економіки у цілому. Однак, за останні часи сучасна діяльність морських портів зазнала суттєвих змін і на даний момент знаходиться в активній стадії переформування.

Аналіз останніх публікацій. Питання організації роботи морських торговельних портів України досліджували вітчизняні науковці Андреева Н.М., Чумаченко Н.Г., Фришев С.Г., Сергєєв В.І., Мельник І.І., Бондар С.М., Примачов М.Т., Примачова С.І., Прокофьева Т.А., Степанов В.М. та інші.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Нинішня ситуація морських портів має досить нестабільний стан, оскільки морський фактор у розвитку країни ще недостатньо осмислений, а його вплив на розвиток всього народного господарства недооцінений, тобто морський потенціал в повній мірі фактично не використовується. Тому, на жаль, виникає ряд недоліків в функціонуванні морських торговельних портів України, а питання в їх ефективного функціонування залишаються невирішеними.

Постановка завдання. Метою статті є загальний аналіз показників роботи та розкриття основних проблем функціонування морських торговельних портів України.

Виклад основного матеріалу. Потенціал морських шляхів України величезний. Лише морська економічна зона України за своєю площею досягає майже всієї сухопутної території України.

Важливою складовою для будь-якого транспортного бізнесу виступають морські порти. Вони служать сполучними ланками між морською та наземною частинами всієї транспортної системи країни. Україна володіє найпотужнішим портовим потенціалом серед всіх країн Чорного моря. На узбережжі Чорного та Азовського морів знаходиться 18 морських торгових портів (Бердянський, Білгород-Дністровський, Євпаторійський, Ізмаїльський, Іллічівський, Керченський, Маріупольський, Миколаївський, Одеський, Олександрівський, Ренійський, Севастопольський, Скадовський, Усть-Дунайський, Феодосійський, Херсонський, Ялтинський).

Причальний фронт і територію портів обслуговують близько 600 порталних кранів, тисячі навантажувачів різних типів та інших одиниць портової техніки. Порти мають більше 330 тис. м² критих складів і більше 2,5 млн. м² відкритих складських площ.

Важливою складовою для будь-якого транспортного бізнесу виступають морські порти. Вони служать сполучними ланками між морською та наземною частинами всієї транспортної системи країни. Робота морських портів залежить від безлічі факторів: тарифної політики, загального економічного стану регіонів країни, відносин із владою міста, в якому розташований порт і, звичайно ж, людського фактору та розвитку виробництва регіонів країни.

Морські порти України є найважливішою складовою частиною не тільки транспортної, але і виробничої інфраструктури країни. Особлива роль портів в економіці визначається тим, що вони розташовані на напрямках міжнародних транспортних коридорів, а також тим, що

через них проходить адміністративний та економічний кордон України [1].

Порти виконують роль пунктів стиковки в транспортній системі, а відповідно, і економіки України з світовою транспортною системою та економіками іноземних держав. Також вони забезпечують зовнішньо- та внутрішньоекономічні потреби країни, підвищують конкурентоспроможність та залучають додаткові іноземні надходження до економіки країни і є невід'ємною частиною транспортної системи України.

На даний момент систему морських торговельних портів України утворюють 18 виробничих одиниць, розташованих по всьому морському узбережжю. В них експлуатуються 24 спеціалізованих перевантажувальних комплексів, 207 вантажних причалів (довжина 35 км), більше 3 тис. одиниць перевантажувального обладнання (у тому числі 580 кранів), які слугують основою існуючих технологій вантажних робіт.

Основу загального вантажообігу (понад 90%) складають експортні і транзитні вантажопотоки, де на транзитні перевезення припадає приблизно 42% загального обсягу руху, і вони головним чином прямують до Росії, Казахстану та інших країн СНД.

Перевезення морськими торговими портами України з 2000 по 2010 рр. зображена на рис.1.

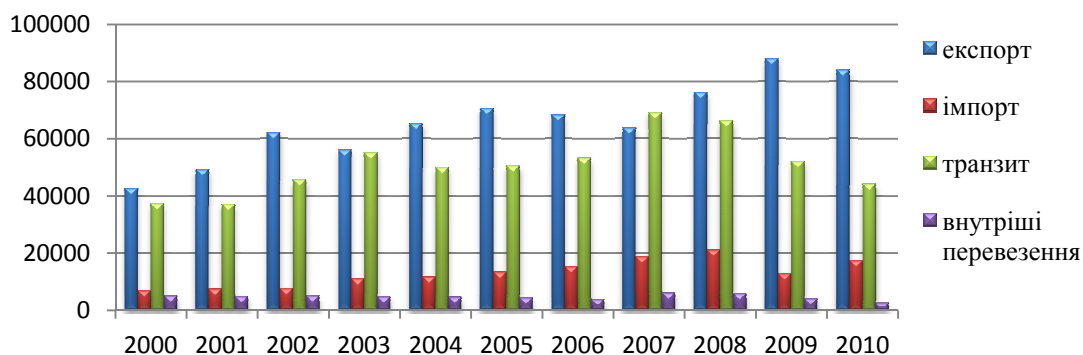


Рис.1. Динаміка перевезень морськими торговими портами України, тис.т.

Таблиця 1

Динаміка експорту та імпорту у морських портах України

Роки	Експорт, тис. дол. США			
	Всього, з нього:	Пасажирський	Вантажний	Інший
1	2	3	4	5
2005	779839,0	4897,4	59182,5	715759,1
2006	806080,7	3501,2	59537,9	743041,6
2007	915928,9	2686,3	65880,0	847362,6
2008	1304369,4	1879,1	57669,0	1244821,3
2009	1272795,8	1244,8	33512,9	1238038,1
2010	1234311,6	3854,4	48158,8	1182298,4
2011	1248950,1	4021,3	38121,2	1206808,0
Роки	Імпорт, тис. дол. США			
	Всього, з нього:	Пасажирський	Вантажний	Інший
2005	89072,0	1491,1	39227,2	48353,7
2006	96595,6	680,7	27645,0	68270,0
2007	136223,0	4054,5	19476,6	112691,8
2008	247105,4	5999,7	73528,3	167577,4
2009	129129,3	3335,2	20059,5	105734,7
2010	143070,3	15,3	34993,2	108061,8
2011	144171,4	17,2	46832,1	97322,1

Виходячи з наведеного аналізу, можна стверджувати, що загальний обсяг перевезень вантажів зріс, незважаючи на спад в 2010 році. Найбільшу питому вагу з 2000 року в морських торговельних портах України займає експорт – це торгівля з Європою, Північною Африкою та Індією як основними експортними регіонами (кокс та вугілля, чорні метали, руди, хімічні та мінеральні добрива, нафта і нафтопродукти, будівельні матеріали, зернові). Крім того, інтенсивність зросту до 2010 року спостерігалась в імпорتنих перевезеннях та транзиті, а от внутрішні перевезення займають найменшу частку.

Більш детальна інформація щодо експорту та імпорту наведена в табл.1 та на рис.2 [2].

Аналіз експорту та імпорту морськими портами України засвідчує про те, що піковою точкою зросту як експорту, так і імпорту є 2008 рік. Однак в 2009 році помітний значний спад, який відбувся за рахунок впливу світової фінансово-економічної кризи. В 2010 та 2011 роках ситуація покращилась.

Найбільш результативними морськими торговельними портами України являється трійка лідерів, які розташовані неподалік один від одного – це Одеський, Іллічівський та Південний порти.

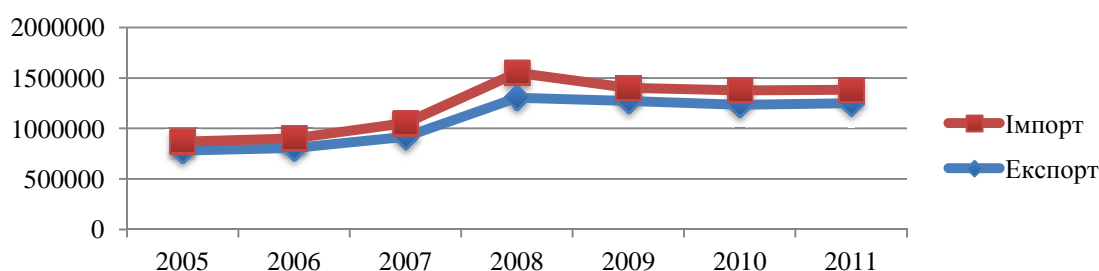


Рис. 2. Динаміка експорту та імпорту послуг морського транспорту України, тис. дол. США

Розвиток цього портового сектору добре організовано, в першу чергу, через їх високу пропускну здатність. Ці порти мають найкращі морські підходи, осадка прийнятих суден до 14,5 м., в той час як інші можуть приймати судна зі значно меншою осадкою.

Морські торговельні порти України обробляють широкий спектр вантажів та розміщують на своїй території різні вантажно-розвантажувальні пристрої та термінали, у тому числі й контейнерні. У табл.2 та на рис.3 представлені загальні результати перевалки в українських портах узагальнено [3].

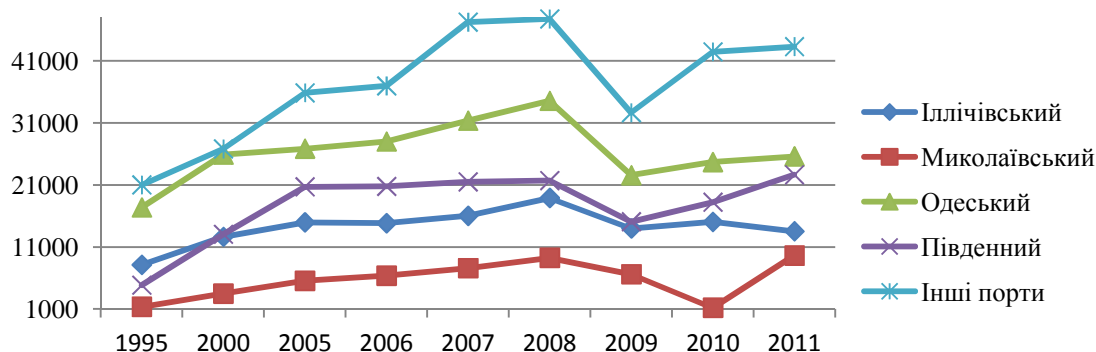


Рис. 3. Динаміка перевалки вантажів у морських портах України

Виходячи з наведеної статистики, можна стверджувати, що розподіл між морськими торговельними портами в перевалці вантажів значно змінився за останні 25 років, а лідерами як були, так і залишаються, три основні порти України: Одеський, Іллічівський та

Південний. Одеський регіон, без сумніву, є головними морськими воротами для України, перевалюючи майже 60% всіх перевезень по країні.

Однак в 2009 році загальні обсяги перевезення різко впали внаслідок економічної кризи, під час якої проявилася вразливість українських портових перевезень. Хоча результати діяльності у 2008 р. залишилися позитивними, різке падіння морських перевезень виникло на початку 2009 р., і лише у серпні цього ж року більшості українських портів вдалося зупинити «вільне падіння» обсягів вантажів та стабілізувати свої показники. Українські порти в цілому продемонстрували поступове відновлення починаючи з 2010 р.

Таблиця 2

Перевалка вантажів морськими портами України

Порт	Обсяг перевалки (тисячі тонни)								
	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Білгород-Дністровський	421	762	1 042	1 125	1 262	1 135	743	1049	995
Бердянськ	924	2 232	2 111	2 162	2 503	2 604	1 789	2197	2426
Євпаторія	750	875	1 830	1 912	1 480	2 053	1 614	1216	1794
Ізмаїл	3 623	3 637	6 653	6 830	6 874	6 880	4 205	6633	4951
Іллічівськ	8 115	12 635	14969	14842	16 034	18 904	14000	15053	13530
Керч	1106	1183	4417	4536	4912	4 293	3 868	4859	6273
Маріуполь	6343	10182	14774	15829	17403	15961	10982	15935	15054
Миколаїв	1 351	3 491	5 556	6 381	7 592	9 254	6 607	1204	9630
Одеса	17 376	25 899	26 846	28 010	31 368	34 562	22 581	24701	25607
Октябрськ	400	949	1 556	1 462	2 231	2 460	1 937	2475	2425
Рені	2 541	1 122	2 956	2 575	2 887	3 448	1 569	1587	1599
Севастополь	201	295	309	351	367	392	340	448	372
Скадовськ	304	290	324	525	966	1 117	614	400	376
Усть-Дунайськ	713	314	635	260	75	226	71	28	27
Феодосія	1 487	4 674	1 360	1 898	2 164	2 694	2 050	3181	3920
Херсон	2 056	2 390	2 716	2 849	3 853	4 268,0	2 716	2347	2926
Південний	4 843	13 046	20 699	20 764	21 500	21 698	15 073	18221	22639
Ялта	141	115	281	232	261	227	135	106	171
ВСЬОГО	52694	81882	103921	106964	123734	132 176	90896	101642	114717
Із них пере- роблено: Одеським, Іллічівським, Південним, Миколаївсь- ким	31685	55061	68070	69996	76494	84418	58261	59179	71407
Частка 4-ки лідерів, %	60,13	67,25	65,50	65,44	61,82	63,86	64,10	58,22	62,25

Гарні результати до 2008 року можна пояснити двома факторами. По-перше, пізній початок кризи (вересень/жовтень), причому вплив почав виявлятися лише наприкінці четвертого кварталу 2008 року, зменшуючи вплив на загальні річні показники за той рік. Друга причина – надзвичайно гарний врожай зернових у 2008 році, який спричинив значне зростання експортних обсягів, зростання, яке врівноважило швидко зростаючі втрати, що спостерігалися стосовно інших вантажів.

Найочевиднішою жертвою кризи, як в Україні, так і у всьому світі, став ринок контейнерних перевезень, причому обсяги контейнерів в портах зменшилися майже втричі за першу половину 2009 р. у порівнянні з 2008 р. Змінилася і структура контейнерного руху через короткотермінові економічні умови та його вплив на потоки морських перевезень [2].

Динаміку перевезень вантажів України морським транспортом в контейнерах з останні 6 років зображено на рис. 4.

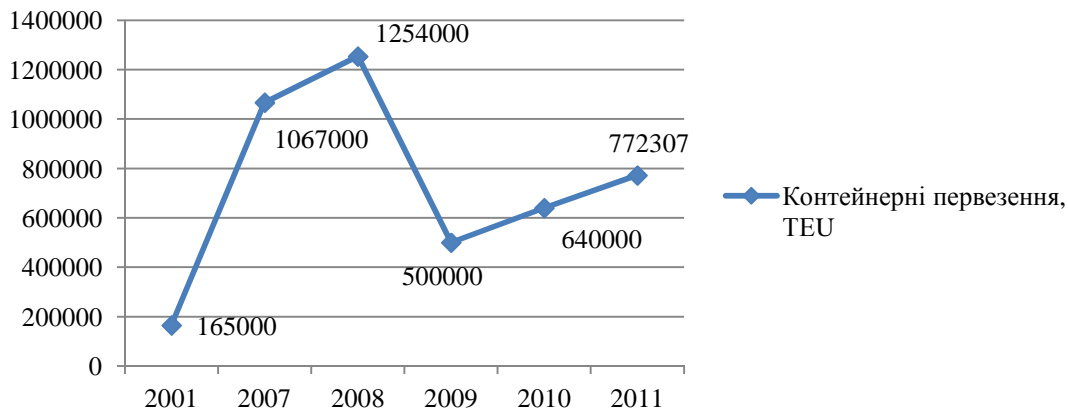


Рис. 4. Динаміка перевезень вантажів в контейнера

Виходячи з даного аналізу можна стверджувати, що перевезення вантажів в контейнерах морським транспортом України до 2008 року має тенденцію зросту. Щорічно контейнерні перевезення через порти росли темпами, що перевищують світові показники в 3-4 рази і становили в середньому 36% в рік (в TEU). А в 2008 році Україна досягла рекордної позиції в 1254000 TEU.

Однак, за рахунок світової фінансової та економічної кризи ситуація щодо переробки контейнерів значно змінилися. Аналіз свідчить, що Україна в 2009 році втратила більшу частину обсягів своїх контейнерних перевезень, переробивши 0,5 млн TEU. У 2010 році переробка зросла, і було перероблено на 140000 TEU більше, тобто в порівнянні з 2009 роком зростання склало більше 27%.

В 2010 році аналіз перевантаження контейнерів в портах України свідчить про досить динамічне зростання та незначну стабілізацію. В порівнянні з 2010 роком контейнерні перевезення в 2011 році зросли на 20%.

Прогнозується, що у найближчі часи (протягом 2-3 років) обсяги перевезень вантажів в контейнерах зростуть, принаймні, вдвічі.

У світовому масштабі морські та контейнерні перевезення різко впали внаслідок економічної кризи, але сектор морських перевезень, в цілому, був менш чутливим до великих структурних зрушень. Хоч в 2010 році контейнерні перевезення знаходились ще у стані спаду, в 2011 році цей процес більш-менш стабілізувався [3].

Якщо ж порівнювати двадцятку найбільших контейнерних портів світу в 2011 роках з Україною, не можна не звернути уваги на її різке відставання в загальному рейтингу (рис. 5).

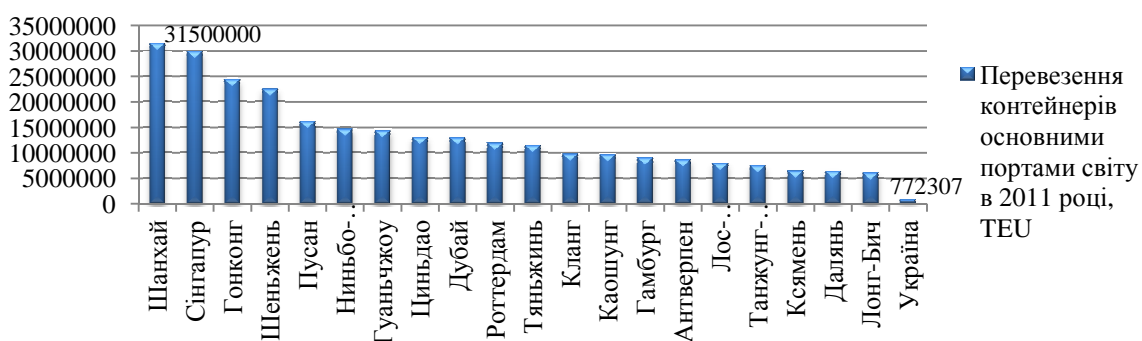


Рис.5. Динаміка роботи провідних контейнерних портів світу в 2011 році

В першу чергу необхідно звернути увагу, що в двадцятці перші місця займають китайські порти, яким в найближчі 10-15 років нічого не загрожує. Це пов'язано з тим, що найбільші океанські перевізники вважають за краще перевалювати свої

вантажі в найкрупніших мультимодальних транспортно-логістичних центрах світу.

У 2011 році китайські порти перевалили трохи менше третини світового контейнерообігу (163 млн. TEU з 332 млн. TEU), а серед двадцяти найбільших контейнерних гаваней світу дев'ять представляють Піднебесну. Нажаль, українські морські порти загалом за обсягами переробки контейнерів навіть і близько не наближається до двадцятки портів-лідерів. Її обсяг в 2011 році становив лише 772307 TEU (2,45 % від лідера).

Аналітики не сумніваються в тому, що тенденція лідирування китайських контейнерних портів збережеться і в майбутньому.

Висновок. Таким чином, для успішного розвитку інтеграції українських портів в транспортну систему Чорноморського регіону і глобальну світову транспортну мережу необхідно приділити особливу увагу реконструкції та розвитку українських портів відповідно до потреб світового ринку. А для цього, в свою чергу, вкрай необхідно в найкоротші терміни створити сприятливі умови для реалізації інвестиційних проектів, чітко опрацювати нормативну базу для успішного та взаємовигідного співробітництва з приватним капіталом, залучення якого в галузь є невід'ємною умовою її розвитку.

Відродження України як морської держави на світовому ринку неможливе без створення та подальшого розвитку мультимодальних транспортно-логістичних центрів на основі функціонування провідних портів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2015 року.[Електронний ресурс]. – Режим доступу :<http://www.maritimebusinessnews.com.ua/showact/5.html>.
2. Американська Асоціація адміністрацій портів, “Economic Outlook and Ports”; Paul Bingham, Managing Director, Global Trade and Transportation, Department of Global Insight; February 18, 2009 (Економічний огляд та порти, Пол Бінгхем, Керуючий директор, Світова торгівля та перевезення, Департамент глобального аналізу, 18 лютого 2009).
3. Журнал «Порты Украины».[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com>.

В статье представлена общая характеристика работы морских торговых портов Украины. Рассмотрены основы их функционирования и проведен анализ динамики работы.

Ключевые слова: морские торговые порты, контейнерные перевозки, грузооборот, перевалка грузов.

The paper presents the general characteristics of seatrading ports of Ukraine. Considered the basis of their performance and the analysis of the dynamics.

Keywords: sea tradeports, containershipping, freight, cargo handling.

УДК 657.6

Шпирко О.М.

ВНУТРІШНІЙ АУДИТ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ: ПРОБЛЕМИ, ПРАКТИКА, ОРГАНІЗАЦІЯ

У статті узагальнено існуючу методіку організації внутрішнього аудиту на підприємстві і запропоновано її удосконалення відповідно до галузевих особливостей водного транспорту.

Ключові слова: внутрішній аудит, власники, ризики бізнесу, прийняття рішень, внутрішній контроль.