

ЗАЄЦЬ

Микола Артемович
mikolazaets@gmail.com

УДК 338: 339

ЗНАЧЕННЯ ТА ЕФЕКТИВНІСТЬ
МОРСЬКИХ ТРАНСПОРТНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

ЗАГОРОДНА

Юлія Олександрівна
jools.zagorodnaya@gmail.comSIGNIFICANCE AND EFFECTIVENESS OF
THE MARINE TRANSPORTATION IN
UKRAINEк.е.н., доцент, Одеський
національний університет
ім. І.І. Мечниковамагістрант, Одеський
національний університет ім.
І.І. Мечникова

У статті розглянуті теоретичні аспекти дослідження значення морських транспортних перевезень в Україні. Проаналізовано стан морських транспортних перевезень в світовому масштабі, виявлено переваги і недоліки розвитку морського транспорту в Україні. Акцентовано увагу на перспективність контейнерних перевезень через порти України.

В статье рассмотрены теоретические аспекты исследования значения морских транспортных перевозок в Украине. Проанализировано состояние морских транспортных перевозок в мировом масштабе, выявлены преимущества и недостатки развития морского транспорта в Украине. Акцентировано внимание на перспективность контейнерных перевозок через порты Украины.

The article deals with theoretical aspects of the study of the importance of maritime transport in Ukraine. The state of the sea transport transportations on a global scale is analyzed, advantages and disadvantages of development of sea transport in Ukraine are revealed. The emphasis is on the prospect of container transportation through the ports of Ukraine.

Ключові слова: Порт, вантаж, експорт, імпорт, морський транспорт, пропускна спроможність, термінали, вантажообіг, судноплавні контейнерні лінії

Ключевые слова: Порт, груз, экспорт, импорт, морской транспорт, пропускная способность, терминалы, грузооборот, судоходные контейнерные линии

Keywords: Port, cargo, export, import, marine transport, throughput, terminals, freight turnover, shipping container lines

ВСТУП

Зовнішньоекономічна діяльність загалом і зовнішньоторговельна зокрема тісно пов'язані з транспортними операціями. Морський транспорт є основою глобалізації та лежить в основі транскордонних транспортних мереж, що підтримують ланцюжки постачань і забезпечують міжнародну торгівлю. Власний економічний сектор, що породжує зайнятість, доходи та транспорт, включаючи морський транспорт, є наскрізним і охоплює інші сектори та види діяльності.

Транспортні операції починають і завершують процес реалізації зовнішньоторговельної угоди і тим самим не тільки обумовлюють практичну реалізацію договору купівлі-продажу, але і помітно впливають на контрактну ціну товару. На транспортні послуги, що надаються у сфері ЗЕД, впливають всі фактори, що характеризують розвиток ринкової економіки. На самперед це коливання попиту і пропозиції товарів, цін на нафту, валютного курсу, ступінь втручання держави у зовнішньоекономічну діяльність, стан політичних та економічних відносин різних держав тощо.

Дану тему досліджували такі фахівці в області логістики як: В.О. Дергачова, О.М. Котлубай, М.В. Морозова, П.Л. Панарін, О. Волович. Дані вчені в повній мірі розкрили важливість морських транспортних перевезень для розвитку української еконо-

міки. Наприклад, О.М. Котлубай висвітлює основні тенденції розвитку морської транспортної системи та проблеми трансформації господарського комплексу України [9]. Проблема ефективності морських транспортних перевезень являється актуальною на даний час та вивчається серед різних вчених багатьох країн. Стаття присвячена морським перевезенням в Україні, оскільки країна має вигідне географічне положення для міжнародної торгівлі за допомогою саме морського транспорту.

МЕТА РОБОТИ

Виходячи з актуальності і ступеня вивчення наукової розробки проблеми, мета роботи полягає у вивченні та аналізі значення та ефективності морських транспортних перевезень в Україні.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методологічною та інформаційною основою роботи є праці вітчизняних і зарубіжних вчених, а також матеріали періодичних видань. При проведенні дослідження використовувалися методи аналізу і синтезу, порівняння та узагальнення, системний підхід.

РЕЗУЛЬТАТИ

Морський транспорт забезпечує розвиток промисловості шляхом підтримки зростання виробництва, об'єднання споживачів та галузей промисло-

вості з усього світу і сприяння регіональної економічної та торгової інтеграції. Звичайно, будь-який вид транспорту має свої переваги та недоліки, а отже при перевезенні вантажу морським транспортом слід враховувати всі ризики, які можуть вплинути на вартість та терміни доставки, що відображено у табл. 1.

Морський транспорт служить для зовнішньоекономічних зв'язків. Лише у деяких країнах, таких як, США, Китай, Канада, Туреччина, Франція, морський транспорт здійснює міжрайонні внутрішні перевезення.

Організація сектора морського транспорту суттєво впливає на обсяги торгівлі, транспортні витрати та економічну конкурентоспроможність, змушуючи порти пристосовуватися до зростаючих складнощів сучасного управління портами. Існує безліч критеріїв, за якими можна оцінити, наскільки «завантаженим» або «великим» є порт. Це, зокрема, площа, яку він займає, його вантажообіг, пропускна спроможність. В інтернаціональних вантажоперевезеннях зайнято 90 % світового флоту і до 80 % всієї всесвітньої торгівлі здійснюється морем. Таблиця 2 показує обсяги пропускної спроможності 20 провідних контейнерних портів у світі з 2014 по 2016 рр.

Перші двадцять контейнерних портів, на які припадає 55% пропускної спроможності серед 100 найбільших портів, показали 95% зниження темпів зростання, з 5,6 на рік в 2015 р. до 0,5 % у 2016 р.. Хоча це не стосується й інших менших портів, які мали більше прибутку. За оцінками, перші 100 портів по кількості пропускної спроможності контейнерів нараховують 539 млн. TEU у 2016 р., збільшивши цю кількість приблизно на 6,8 % з 505 млн. повідомлених у 2015 р.. Список 20 контейнерних портів включає 15 портів з країн, що розвиваються, розташованих в Азії; решта п'ять портів – з розвинених країн, три з яких знаходяться в Європі (Нідерландах, Бельгії та Німеччині) та двох у Північній Америці (Лос-Анджелес і Лонг Біч, штат Каліфорнія). Десять провідних портів

продовжують розташовуватися в Азії. Дев'ять з двадцяти контейнерних портів розташовані у Китаї, а сім з них (крім Даляня та Гонконгу, Китай) зазнали позитивного зростання. В цілому, 20 найбільших контейнерних портів у Китаї у 2016 р. зросли на 3,7 %, незважаючи на економічний спад. Сім з двадцяти провідних портів у порівнянні з минулим роком зазнали негативних темпів зростання вантажообігу контейнерних портів, а ще два – майже на 1 %. Найбільш суттєві зниження відбулися у Гонконгу (Китай), Гамбурзі (Німеччина) та Сінгапурі на рівні -9,5 %, -9,3 % та -8,7 %, відповідно. Португалії Порт-Кланг (Малайзія), Антверпен (Бельгія) та Танджунг Пелепас (Малайзія) найбільше збільшили відсоток вантажообігу на 8,6%, 7,5% та 7,4%, відповідно. Порт Танджунг Пелепас зробив значні успіхи у 2015 р., приріст на 11,4 % при завершенні інвестицій в інфраструктуру. Малайзійські порти постійно розширюють свою пропускну здатність протягом останнього десятиліття, так що обидва Порт-Кланг і Танджунг Пелепас тепер обробляють в два рази більше обсягу порівняно з 2006 р..

Зовнішньоторговельні зв'язки нашої країни здійснюються з більш ніж 200 країнами світу через 19 торговельних портів, об'єм переробки вантажів в яких перевищують 130 млн. тон в рік.

Вантажообіг морських портів України у січні-червні 2017 р. виріс в порівнянні з аналогічним періодом минулого року на 4,7% – до 66,049 млн. т. За результатами першого півріччя 2017 р. серед 13 торговельних портів України більшості вдалося наростити перевалку. Найбільші обсяги переробки вантажів показали порти "Південний" – 22,105 млн.тон, Одеський – 12,242 млн.тон, Миколаївський – 11,434 млн.т. Найбільший приріст в абсолютних величинах відзначений в порту "Південний" – на 1,508 млн.тон, даний порт є найбільш глибоководним порт в Україні, в якому в 2017 р. стартували три найбільших проекту щодо днопоглиблення.

Таблиця 1

Переваги та недоліки морських перевезень

Вид перевезення	Переваги	Недоліки
Морські перевезення	<ul style="list-style-type: none"> – необмежена провізна здатність рухомого складу і пропускних можливостей портів держав; – низька собівартість перевезення; – можливість організації та виконання масових міжконтинентальних і міжнародних перевезень; – пропрацьованість міжнародного морського законодавства, що регулює морські перевезення; – низькі ризики втрати, пошкодження, розкрадання вантажів; – мінімум ризиків несвоєчасної відправки, а також висока регулярність відплиття суден (для лінійного судноплавства) в навігаційний період. 	<ul style="list-style-type: none"> – пропускна спроможність портів держав обмежена технологічними, технічними можливостями; – спостерігається висока залежність від метеорологічних умов; – морським судам властива низька швидкість руху; – обмежена можливість доставки товарів безпосередньо до пунктів споживання або з пунктів відправлення; – висуваються жорсткі вимоги до технічних засобів і способів кріплення вантажів на морських судах; – встановлюються жорсткі вимоги до тарі й упаковок вантажів; – для доставки товарів в дрібні порти часто виникає необхідність організації і виконання фідерних перевезень.

Таблиця 2

Топ-20 контейнерних терміналів та їх пропускна спроможність на 2014, 2015 і 2016 рр. (Тисячі 20-футових еквівалентних одиниць та відсоткові зміни) [2]

№	Назва порту	Країна	2014 млн.од.	2015 млн. од.	2016 млн. од.	Відсоткова зміна 2015 р. відносно 2014 р.	Відсоткова зміна 2016 р. відносно 2015 р.
1	Шанхай	Китай	33617	35 290	36 540	4.98	3.54
2	Сінгапур	Сінгапур	32 579	33 869	30 922	3.96	-8.70
3	Шеньчжень	Китай	23 279	24 040	24 200	3.27	0.67
4	Нінбо і Чжоушань	Китай	17 351	19 450	20 630	12.10	6.07
5	Гонконг	Китай	22 352	22 200	20 100	-0.68	-9.46
6	Пусан	Респуб- ліка Корея	17 686	18 683	19 467	5.64	4.20
7	Гуанчжоу	Китай	15 309	16 610	17 590	8.50	5.90
8	Циндао	Китай	15 520	16 580	17 430	6.83	5.13
9	Порт Дубаї	ОАЕ	13 641	15 200	15 590	11.43	2.57
10	Тяньцзінь	Китай	13 000	14 060	14 110	8.15	0.36
11	Роттердам	Нідер- ланди	11 621	12 298	12 235	5.83	-0.51
12	Порт-Кланг	Малайзія	10 350	10 946	11 887	5.76	8.60
13	Гаосюн	Тайвань	9 938	10 593	10 260	6.59	-3.14
14	Антверпен	Бельгія	8 578	8 978	9 654	4.66	7.53
15	Далянь	Китай	10 015	10 130	9 450	1.15	-6.71
16	Сямень	Китай	8 008	8 572	9 180	7.04	7.09
17	Танджунг Пелепас	Малайзія	7 628	8 500	9 130	11.43	7.41
18	Гамбург	Німеч- чина	9 257	9 720	8 821	5.00	-9.25
19	Лос- Анджелес	США	7 868	8 340	8 160	6.00	-2.16
20	Лонг- Біч	США	6 648	6 818	7 190	2.56	5.46
	Усього 20 найкращих		294 245	310 877	312 546	5.65	0.54

Переробка контейнерів в Україні ведеться виключно приватними стівідорними компаніями, причому 25,7 % вантажопотоку компанії обробляють на власних причалах. Дві третини всього українського контейнерного потоку переробляє Одеський порт. 16,2 % припадають на Чорноморський морський рибний порт, 9,5 % проходять через порт "Південний".

У першому півріччі 2017 р. на контейнерних терміналах України було перероблено 340 155 TEU. Це на 4,7 % більше обсягів, перероблених за аналогічний період 2016 р.. Зростання в порівнянні з показниками минулого року, коли перевалка збільшилася на 24,4 %, звичайно, не настільки вражаючий, але обнадіює своєю стабільністю. Переробка контейнерів в українських портах ведеться сьогодні на чотирьох контейнерних терміналах: "Контейнерний термінал Одеса" ("КТО") і "Бруклін-Київ Порт" – в Одеському порту, "ТІС-КТ" – в порту "Південний", а також на терміналі Чорноморського морського рибного порту. Контейнерні потужності порту "Чорноморськ", на жаль, не

використовуються за призначенням, так як перевалка контейнерів в порту припинилася у вересні 2016 р..

Зберігається баланс експортних і імпорتنних вантажопотоків: різниця менше тисячі – 971 TEU. Причому обсяги експорту зростають майже втричі швидше обсягів імпорту. За підсумками першого півріччя експорт склав 169 578 TEU (+ 6,9%), імпорт – 170549 TEU (+ 2,6%). Дана статистика говорить про те, що все більше української продукції відправляється на експорт в контейнерах морським видом транспорту. Значну роль в експортних відправленнях грають зернові культури і рослинні масла. У той же час зростають і імпорتنні поставки, як свідчення того, що купівельна спроможність населення зростає і ринок імпорту стабілізується. Частки завантажених контейнерів в експорті та імпорті майже рівні. В експорті частка навантажених – 81,3%, в імпорті – 79,8%. Але порожніх контейнерів більше відправляють, ніж завозиться, – 34214 TEU проти 31927 TEU. У порівнянні з першим півріччям 2016 р., відправлення порожніх контейнерів зросла майже вдвічі, а завезли порожніх в 1,5 рази менше.

Структура переробки контейнерів у морських портах України в 1-му півріччі 2017 р., TEU [3]

Порти	Імпорт (TEU)			Експорт (TEU)			Разом	% до 2016 р.
	навантажені	порожні	всього	навантажені	порожні	всього		
Одеський МП, в тому числі:	115725	20114	135839	93145	23580	116725	252564	109,9
«КТО»	72793	8746	81539	48292	15724	64016	145555	110,1
Бруклін-Київ Порт	42932	11368	54300	44853	7856	52709	107009	109,6
Чорноморський МРП	15455	3774	19229	26939	9039	35978	55207	132,7
МП «Південний» ("ТІС-КТ")	7442	8039	15481	15280	1595	16875	32356	79,9
Разом	138622	31927	170549	135364	34214	169578	340155	104,7

Збільшення зернової продукції на експорт, вугільної – в імпорті сприяють стабільному збільшенню обсягів вантажопереробки в морських портах України. Зростання вантажопотоків спостерігається в усіх напрямках. Найбільш виріс імпорт – на 16,3% до 9,3 млн тон. На структуру вантажопотоків істотний вплив роблять морські поставки вугілля, які оновилися. Відсутність транспортного сполучення з тимчасово неконтрольованою територією змінило логістичні ланцюжки. Оператори ТЕЦ змушені замінити українське вугілля антрацитної групи імпортними поставками. Наприклад, енергетичне вугілля для енергохолдингу ДТЕК поставляється з ПАР через порт "Південний". За шість місяців в українські порти надійшло 2,610 млн.тон вугілля (+ 41,2%), в тому числі 2,258 млн.тон (+33,2%) – в порт "Південний". Слід відзначити позитивну динаміку зростання показників імпорту нафтопродуктів (394,04 тис. тон, + 50,1%), що є результатом досягнутих міжурядових угод з Іраном і Азербайджаном. Зросла перевалка і експортних вантажів – на 5%, до 50,733 млн.т. В абсолютних цифрах зростання склало майже 2,5 млн.тон. Основну роль в експорті грають зернові вантажі. За інформацією Мінагрополітики і продовольства, Україна в 2016/2017 маркетинговому році експортувала 43,8 млн.тон зернових. Це історичний максимум для нашої країни. Істотно зросли об'єми експорту будівельних вантажів – до 2,29 млн.тон (+59,1%) та рослинного масла – до 2,944 млн.тон (+34%). Однак знизилася показники перевалки продукції гірничо-металургійного комплексу. Так, перевалка металопродукції склала 6,994 млн.тон (-156%), рудних вантажів – 11,6 млн.тон (-8,6%). Незначно зріс транзит – на 2,4 %, до 5,3 млн.тон. Основу транзиту складають: вугілля, хімовантажі і нафтопродукти. Потік тарно-штучних вантажів знизився на 8%. Основу тарно-штучних становлять чорні метали, на частку яких припадає половина сукупного обсягу: всього металів в портах перевалили 7,3 млн.тон (-15,9%). З тарно-штучних виростили тільки обсяги перевалки контейнерів (+1,7%), продовольчих вантажів (+178,4%), а також авто– і сільгосптехніки (+59,5%). За перші півроку 2017 р. морські порти України обробили 5672 судна, що на

455 одиниць або 7,4 % менше в порівнянні з аналогічним періодом 2016 р..

В міжнародному судноплаванні розрізняють дві форми організації руху суден: регулярне, у вигляді лінійного судоплавання, і нерегулярне, у вигляді трампового судоплавання. Лінійне судноплавання являє собою таку форму транспортних послуг, яка забезпечує регулярні перевезення за оголошеним розкладом між наперед установленими портами.

Для перевезення будь-якого виду контейнерного вантажу морським видом транспорту спеціалізовані логістичні компанії звертаються до судноплавних агентів та в лінійні фірми. Світовий лідер контейнерних перевезень Maersk Line залишається провідною компанією і на українському ринку. Компанія перевозить третину всього контейнерного потоку, що проходить через порти України.

Більше половини контейнерного ринку України контролюється трьома найбільшими перевізниками: Maersk Line, CMA CGM та MSC. На їх частку припадає 60 % ринку. Частка 15 провідних перевізників в загальному обсязі контейнерів, перевезених через українські порти, зросла з 96,7 % до 99,3 %. Найбільш помітний ріст показала компанія COSCO Shipping Line (+ 616,9%), створена в 2016 р. шляхом злиття двох найбільших китайських судноплавних компаній – COSCO та CSCL. На світовому ринку компанія займає четверте місце за потужністю контейнерного флоту. У 2017 р. через українські порти COSCO Shipping Line перевезла 31930 TEU, потіснивши ZIM, яка опинилася на п'ятому місці. Хороші показники зростання у компанії UASC (+ 186,7%), яка в 2017 р. зазнала значних змін. 2017 р. можна назвати роком великих змін в глобальному судноплаванні. На зміну альянсів G6, Ocean Three і SKYHE прийшли нові альянси – The Alliance (MOL, NYK Line, K-LINE, YML, Nippon Lloyd/ UASC) і Ocean Alliance (CMA CGM, COSCOSL, OOCL, Evergreen). З 1 квітня 2017-го вони приступили до роботи. Таким чином, компанії, що входять до нові альянси об'єднали свої зусилля проти домінуючого на ринку в 2016 р. союзу 2М компаній Maersk Line та MSC.

Таблиця 4

Рейтинг судноплавних контейнерних ліній, що лідирують за перевезеннями контейнерів в морських портах України за підсумками першого півріччя 2017 р., TEU [3]

	Лінія	2017 рік, TEU	2016 рік, TEU	+/-	% к 2016 року	Частка в загальному обсязі, %
1	MAERSK Line	91915	106071	-14156	86,7	27,0
2	CMA CGM	56215	61168	-4953	91,9	16,5
3	MSC	54551	37216	17335	146,6	16,0
4	COSCO SL	31930	4454	27476	716,9	9,4
5	ZIM	30903	29955	948	103,2	9,1
6	HAPAG-LLOYD	17032	8759	8273	194,5	5,0
7	ARKAS Line	13531	11150	2381	121,4	4,0
8	EVERGREEN	9784	3641	6143	268,7	2,9
9	UASC	7488	7853	-365	95,4	2,2
10	OOCL	7237	7854	-617	92,1	2,1
11	YANG MING	5440	4725	715	115,1	1,6
12	ACOL	4680	5820	-1140	80,4	1,4
13	TURCON	3081	2588	493	119,0	0,9
14	MOL	2642	2553	89	103,5	0,8
15	NYK LINE	1377	4213	-2836	32,7	0,4
	Разом 15 ліній	337806	298020	39786	113,4	99,3
	Разом всі лінії	340155	324911	15244	104,7	100,0

ВИСНОВКИ

Україна володіє найпотужнішим портовим потенціалом серед усіх країн Чорного моря. Морські порти України – важлива ланка логістичного ланцюжка збуту продукції гірничо-металургійного, агропромислового комплексів; потенційно потужна, конкурентоспроможна галузь, що вимагає великої уваги з боку державної влади, широкомасштабних стратегій і програм реформування. Потенційні можливості українських портів істотно обмежуються незадовільним технічним станом майже третини причального флоту, 70% технологічного устаткування у портах здебільшого морально застаріле, фізично зношене.

Список використаних джерел

1. Центр транспортних стратегій - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://cfts.org.ua/>
2. United nations conference on trade and development- [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>
3. Порти України - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://ports.com.ua/analitics>
4. Центр журналістських розслідувань: З ким і чим торгує Україна: інфографіка- 28.03.2016 - [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://nikcenter.org/newsItem/26797>

5. Експорт товарів з України в 2017 році - 15.08.2017- [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://biz.liga.net/ekonomika/all/novosti/3705403-ekспорт-tovariv-iz-ukrainy-v-2017-godu-vyros-na-24-2.htm>

6. Морські порти світу - 29.06.2014- [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://moyaosvita.com.ua/geografija/morski-porti-svitu/>

7. Maslennikov E.I. Strategic assessment of the financial sustainability of the industrial enterprise: [Електронний ресурс] / E.I. Maslennikov // Економіка: реалії часу. - 2014. - № 6 (16). - С. 111-115. - Режим доступу: <http://economics.opu.ua/files/archive/2014/No6/111-115.pdf>.

8. Побережець О.В. Теоретико-методологічні та практичні засади дослідження системи управління результатами діяльності промислового підприємства: [моногр.] / О.В. Побережець. - Херсон: Видавництво: Грінь Д.С., 2016. - 500 с.

9. О.М. Котлубай, С.В. Ільченко Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: монографія [Електронний ресурс] / О.М. Котлубай // Сталій розвиток морегосподарського комплексу України. - Одеса: ІПРЕЕД НАН України - 2011.