

ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ПОРТОВ УКРАИНЫ

Норкина О.Н.,

ВНЗ «Херсонський державний морський інститут»

В представленной статье дан анализ результатов работы портов Украины в 2010 году. Рассмотрены основные проблемы, препятствующие повышению эффективности работы предприятий портов в посткризисный период.

Одним из путей повышения рентабельности морских портов является более интенсивное внедрение существующих инвестиционных проектов и активное создание новых в кратчайшие сроки. Фактор времени играет решающую роль в условиях быстро меняющейся конъюнктуры рынка морских перевозок.

Ключевые слова: морские перевозки, грузооборот, инфраструктура порта, контейнерные перевозки, TEU, капитальные инвестиции.

Постановка проблемы. Интенсивное развитие любого независимого государства на современном этапе предполагает, прежде всего, наличие ресурсного потенциала. Выгодное географическое положение и наличие богатейших природных ресурсов стало «притчей во языцех» для Украины, поскольку в течение 20-ти лет после обретения политической независимости все еще не прошла период становления.

Тем не менее, наша страна по-прежнему обладает широкими перспективами экономического развития и имеет не часто встречающийся статус морской державы. По мнению большинства отечественных специалистов в области морских перевозок (Николаева Л. Л., Винников В. В. и др.), в условиях глобализации мировой экономики необходимо пересмотреть подходы к развитию внешнеэкономических связей, в том числе к использованию морского транспорта в международных перевозках товаров.

В этой связи большое внимание уделяется применению глобальных стандартов в судоходстве для обеспечения безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнений.

В перспективе развития мировой транспортной сети рассматриваются следующие основные направления:

- углубление специализации транспортного процесса по грузам и направлениям доставки;
- дальнейшее слияние транспортных и экспедиционно-распределительных предприятий;
- повышение надежности перевозок;
- рост специализированных контейнерных перевозок ($\approx 40\%$ генеральных грузов).

Нельзя недооценивать в осуществлении этих процессов роль морских торговых портов, которые являются транспортными узлами, обеспечивающими перевалку грузов и выполняющих ряд функций, связанных с обслуживанием морских перевозок, а именно: поддержание

необходимых глубин подходных каналов и акваторий порта, техническая эксплуатация перегрузочного оборудования, обеспечение безопасного движения судов и т.д.

Анализ существующего состояния проблемы. Основным количественным показателем работы порта является грузооборот, то есть количество тонн груза, прошедшее через причальный фронт за определенный период (прибывших в порт и отправленных из порта). Качественные аспекты работы порта характеризует общая сумма прибыли, общая и расчетная рентабельность и др.

В Украине действуют 18 морских портов, расположенных на побережье Черного и Азовского морей, в устьях рек Днепр, Южный Буг, Дунай. Кроме того, существуют 9 портопунктов, приписанных к основным портам. Около 90% грузооборота украинских портов составляют экспортные и транзитные грузопотоки. Основная номенклатура грузов – металл, нефть и нефтепродукты, уголь, удобрения.

Пропускная способность морских торговых портов Украины на сегодняшний день позволяет перерабатывать около 176 млн. т грузов. Однако, как показано ниже, возможности портов используются только на 60%.

Цель и задачи исследования. Главной проблемой, не позволившей портам Украины выйти на потенциально возможный уровень, безусловно, является глобальный экономический кризис. Но не стоит сбрасывать со счетов также нестабильную политическую ситуацию, когда каждое новое правительство в очередной раз изменяет нормативно-правовые акты, в которых не учтены реалии украинской и мировой экономики. Кроме того, несовершенство и несогласованность экономических законов, высокий уровень налогов и большое количество, в том числе не санкционированных, сборов, тяжелые условия организации и ведения бизнеса отпугивают потенциальных инвесторов, а значит, не позволяют модернизировать и развивать как сами порты, так и их инфраструктуру. В связи с этим необходимо проведение регулярного мониторинга существующих проблем в данной области и формирование путей их эффективного решения.

Изложение основного материала. По данным государственной службы морского и речного транспорта Украины морские порты нашей страны в 2010 году в общей сложности переработали 107,6 млн. т грузов. При этом в 2009 году было переработано 109,7 млн. т, то есть, показатели приблизительно равны. Тем не менее, такое положение можно рассматривать и как тенденцию к снижению грузооборота. Такой вывод очевиден, в особенности, если проанализировать существующее положение в торговом флоте Украины.

Прежде всего, необходимо рассмотреть результаты работы в 2010 году.

Бесспорно положительным фактором, вселяющим оптимизм, является то, что в структуре общего грузооборота постоянно увеличивается доля контейнерных перевозок. К 2010 г. этот показатель вырос на 27,6% (до 660 тыс. TEU), чему в значительной мере способствовало установление 50%

снижение тарифов на перевалку контейнеров в отечественных портах. Кроме того Укрморречфлот инициировал внесение изменений в нормативно-правовые акты о предельном времени обработки и оформлении 1 контейнера. Оно не должно превышать 4 часов. Также, с IV квартала 2009 г. введены скидки на работы с транзитными грузами в размере 18-50%. Таким образом, уже удалось привлечь дополнительно более 9 млн. т транзитных грузов. И в 2011 г. ожидается рост данного показателя.

В связи с вышеизложенным, разработан и зарегистрирован 24.12.10 г. в Минюсте Украины проект нормативно-правового акта «О размерах скидок к предельным аккордным ставкам платы за выполнение погрузочно-разгрузочных работ с транзитными грузами в портах Украины на 2011 год».

Однако постоянное снижение тарифов на обработку грузов не является панацеей при решении всех проблем. Очевидно, что увеличение контейнерного грузооборота могло быть еще больше при осуществлении соответствующей модернизации морских портов, причем в сжатые сроки.

Лидирующее положение по росту объемов переработки грузов в прошлом году заняли Феодосийский порт – рост на 29%, Измаильский порт – рост на 27%, Белгород-Днестровский показал прирост в размере 19%. При этом, обработка транзитных грузов увеличилась: в Феодосийском порту на 36%, Бердянском – на 33%, в порту «Октябрьский» - на 21%.

Капитальные инвестиции в морской и речной транспорт в 2010 г. составили 1,4 млрд. грн. Согласно данным вновь созданного Министерства инфраструктуры Украины указанные средства были направлены на развитие портовой инфраструктуры, увеличение инвестиционной привлекательности предприятий морского транспорта и рост их загрузки. В составе этих финансовых ресурсов также присутствует значительная доля частных инвесторов. В настоящее время достигнуто соглашение о продолжении реализации в 2011 году инвестиционных проектов, которые начали осуществляться в прошлом году. Крупнейшими из них стали следующие: строительство контейнерного терминала на Карантинном молу Одесского порта, строительство причала и комплекса открытого хранения грузов в порту «Южный», реконструкция трех причалов Ильичевского порта и строительство зернового терминала в Херсонском морском порту.

На первый взгляд общая картина развития портов в Украине в 2010 г. выглядит вполне удовлетворительно. Однако, она будет неполной без рассмотрения недостатков. Поскольку, только сбалансированный анализ позволит сделать объективный вывод о перспективах развития данной отрасли.

Если говорить об инвестировании в развитие морских портов, то выполнить качественный анализ указанных проектов не представляется возможным, поскольку нет сведений о сроках их выполнения и сроках окупаемости, размере полученной прибыли и т.д. Неизвестна также структура инвестиций (присутствуют ли в общем объеме иностранные инвестиции, и если «да», то какова их доля?). В связи с нестабильным

экономическим положением в Украине представляется сомнительным эффективное освоение уже существующих инвестиционных проектов.

Не менее важные и крупные, чем упомянутые выше, проекты, такие как строительство универсального перегрузочного комплекса в Николаевском порту, строительство железнодорожных путей и реконструкция причалов в Херсонском морпорту, восстановление инфраструктуры Генического портопункта, на сегодняшний день не имеют инвесторов, хотя остро нуждаются в них.

Кроме того, все официальные сообщения об инвестировании в морской транспорт носят декларативный характер. По итогам 2010 г. не представлено отчетов об объемах и своевременном освоении инвестиций.

Выводы. Как уже было сказано выше, показатель общего объема переработанных грузов в Украине в 2010 г. несколько снизился по отношению к 2009 г. (на 2,1 млн. т или на 2%). Снижение незначительное, однако, оно произошло в сравнении с посткризисным 2009 годом. Положительная динамика роста грузооборота по нескольким ведущим портам (Феодосийский, Бердянский, Измаильский) не может сбалансировать стабильное снижение показателей работы большинства портов (только в Херсонской области сокращение грузоперевозок составило 7,6%). По мнению аналитиков, даже положительные результаты не позволяют говорить о приближении к докризисным показателям.

Очевидно, что в сложившейся ситуации необходимо ускорить принятие и (главное!) реализацию необходимых мер и инвестпроектов, пока они еще актуальны.

А пока что картина не меняется. Примером тому может служить судьба упомянутого выше проекта нормативно-правового акта о снижении ставок оплаты за обслуживание груза, который только зарегистрирован, но еще не утвержден и не вступил в силу, несмотря на то, что 2011 год уже идет и близится подведение итогов I квартала.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Николаева Л. Л., Цимбал Н. Н. Морские перевозки: Учебник // Одесская национальная морская академия. – Одесса : Феникс, 2005. – 425с. – 25 лист. ил.
2. Винников В. В., Быкова Е. Д., Винников С. В. Логистика на водном транспорте: Учебное пособие для студентов и курсантов вузов водного транспорта / Под общей ред. проф. В. В. Винникова. – Одесса : Феникс, 2004. – 222 с.
3. Винников В. В. Проблемы комплексного развития морского транспорта : Монография / Ин-т проблем рынка и экономико-экологических исследований НАНУ; Одесская национальная морская академия. – О. :Феникс, 2005. – 300 с.
4. Экономика судоходной практики и управления – Economics of shipping Practice and management / А.Е. Brand. – Second edition. – London : New York. – Chapman and Hall, 1988. – 360 p. – Text engl.

Норкіна О.М. ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РОБОТИ ПОРТІВ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

У представленій статті надано аналіз результатів роботи портів України у 2010 році. Розглянуто основні проблеми, які впливають на підвищення ефективності роботи підприємств портів у посткризовий період.

Одним із шляхів підвищення рентабельності морських портів є більш інтенсивне впровадження вже існуючих інвестиційних проектів і активне створення нових в якомога коротший термін. Фактор часу відіграє вирішальну роль в умовах швидких змін кон'юнктури ринку морських перевезень.

Ключові слова: морські перевезення, вантажообіг, інфраструктура порту, контейнерні перевезення, TEU, капітальні інвестиції.

Norkina O.M. PROBLEMS OF INCREASING OPERATING EFFICIENCY IN PORTS OF UKRAINE IN THE CONDITIONS OF ECONOMIC CRISIS

In the presented article analysis of ports operations in Ukraine in 2010 is given. Basic problems impedimental to the increase of efficiency of work of port enterprises in a post-crisis period are considered.

One of ways to increase profitability of marine ports is more intensive implementation of existing investment projects and active creation of new ones in the earliest possible time. Time factor plays a decisive role in the conditions of quick changes at the market of marine transportations.

Key words: marine transportations, turnover of goods, port infrastructure, containertraffics, TEU, capital investment projects.