

УДК 338. 242: 656.615

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПОСТКРИЗИСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

Потеев А.Т.¹, Потеева М.А.²

¹*Таврический национальный университет им. В.И. Вернадского*

²*Крымский экономический институт ГВУЗ "Киевский национальный экономический университет им. В. Гетьмана"*

E-mail: Panfila.13@mail.ru

В статье рассматриваются комплексно взаимосвязанные проблемы послекризисного развития транспортной системы Украины. На материалах морского транспорта исследованы обеспечение необходимыми грузовыми потоками, технологическая модернизация производственных мощностей морских портов, формирование единого информационного пространства и системы "интеллектуальный транспорт".

Ключевые слова: грузовая база, морской порт, логистическая система, единое транспортное информационное пространство, интеллектуальный транспорт.

АКТУАЛЬНОСТЬ ТЕМЫ научной статьи определяется состоянием современной экономики Украины, постепенно преодолевающей финансово-экономический кризис мирового масштаба. Дальнейшее развитие национального хозяйства требует научно обоснованной и детально проработанной комплексной программы по всем отраслям, регионам и даже предприятиям.

СТЕПЕНЬ ИЗУЧЕННОСТИ проблем и особенно перспектив послекризисного развития многих отраслей, в том числе транспортной системы, можно назвать крайне незначительной. Последние годы экономическая мысль отечественных и многих зарубежных учёных была сконцентрирована на природе и причинах свершившегося финансово-экономического кризиса. В трудах Гееца В., Бурковского Б., Котлубая А., Кушлина В., Пахомова Ю., Прейгера Д., Черкавца В., Чухно А., Якубовского Н. обстоятельно освещены характер, условия и факторы, повлиявшие на экономическую рецессию. Однако настало время, на основе трудов отмеченных выше ученых, вносить научные вклады в дальнейшее, посткризисное развитие страны.

НЕРЕШЕННЫМИ остаются проблемы выбора приоритетных направлений инновационного развития при крайне ограниченных финансовых и материальных возможностях каждой отрасли. Острота проблемы усиливается ужесточением конкуренции на внешнем и внутреннем рынках. Поиск решений возможен только при чётком представлении дальнейших перспектив конъюнктуры мирового рынка, степени востребованности и конкурентоспособности отечественной продукции и услуг.

ЦЕЛЬ НАУЧНОЙ СТАТЬИ состоит в концептуальном обосновании важнейших направлений развития транспортной системы в посткризисном периоде. Для конкретизации решений проблемы исследование проведено на материалах морского транспорта Украины, поскольку страна является крупной морской державой. Через морские порты, как узловые пункты всей транспортной сети, осуществляются

перевалка грузов международных и внутренних перевозок. Динамика транспортных перевозок признана в мире одним из важнейших индексов развития реальной экономики.

ВВЕДЕНИЕ. Посткризисное развитие национального хозяйства Украины определяет необходимость решения трёх наиболее существенных проблем: 1) реализация продукции собственного народно-хозяйственного комплекса на внутреннем и внешнем рынках в условиях усиливающейся межгосударственной конкуренции; 2) модернизация материально-технической базы отечественных предприятий; 3) инновационное преобразование организационно-хозяйственного механизма и системы управления. Названные общегосударственные проблемы наиболее ярко отражаются в отрасли, имеющей тесные связи со всеми сферами экономики. Такой отраслью приоритетного значения является транспорт.

ИЗЛОЖЕНИЕ МАТЕРИАЛА ИССЛЕДОВАНИЯ. Первая задача ресурсного обеспечения транспорта конкретно сводится к использованию его грузовой базы и востребованности пассажирских перевозок. Сокращение грузовых или пассажирских потоков по различным причинам, будь-то кризисное уменьшение производства товаров и доходов граждан или утрата конкурентоспособности отечественных транспортных предприятий по причине агрессивной политики конкурентов, действие каких-либо других факторов – всё это в итоге снижает рыночный спрос на транспортные услуги, затрудняет их реализацию. В таком случае возникает вопрос о целесообразности инвестиций в модернизацию материальной базы и необходимости или приоритетности решения последующих проблем. Следовательно, обоснование любого транспортного проекта должно начинаться с исследования перспектив развития грузовой базы, её составляющих и степени гарантированности сохранения предполагаемых объемов перевозок на отдалённую перспективу.

Грузовая база – это потенциальная масса товарной продукции, которая может быть предъявлена транспортным организациям для перевозки от отправителя до получателя в заданном объёме по наиболее экономичному пути, при обеспечении качества доставки по срокам и сохранности продукции. По транспортной статистике грузы подразделяются на следующие виды: навалочные, насыпные (зерно, руды, уголь, стройматериалы, удобрения), наливные (нефть, нефтепродукты, маслопродукты), сухогрузы, лес и лесопродукция, тарно-штучные, контейнеры и техника.

Основной проблемой, стоящей перед формированием послекризисной долгосрочной стратегии развития транспорта Украины, является определение реальной грузовой базы. Уже сейчас транспортники ощущают недостаточный объём грузов. При этом структура грузопотоков неблагоприятна: национальная грузовая база обеспечивает лишь 50-60% грузопотоков. 35-40% объёма перевозимых грузов – транзитные товары. На деле это означает колоссальную зависимость от зарубежных грузоотправителей и необходимость участия в жёсткой конкуренции за качество транспортных услуг и их экономичность. Транзитные перевозки контейнеров, зерновой продукции, угля, металла, нефти и

нефтепродуктов могли бы составить основу грузовой базы украинского транспорта на достаточно отдалённую перспективу.

Вторая проблема, тесно увязываемая с первой, означает обновление транспортных средств, погрузочно-разгрузочной техники, путевого хозяйства, адекватное современным требованиям рыночной системы. Далее конкретизируем пути решения указанной задачи на примере морского портового хозяйства.

Третья проблема, решение которой также увязывается с двумя первыми, но должно реализовываться одновременно – модернизация системы управления. На современном этапе, говоря о транспорте, речь может идти о создании единой организационной и информационной системы всего транспортного комплекса. Итак, рассмотрим проблемы в указанном порядке.

Спрос на транспортные услуги определяется грузовыми и пассажирскими потоками, направление которых устанавливают, соответственно, грузовладельцы и население. Объёмы пассажирских перевозок имеют большую степень стабильности, поскольку связаны с необходимостью перемещения граждан по самым различным, но достаточно чётко прогнозируемым причинам. Что же касается грузовых перевозок, то здесь больше вариантов перемещения продукции, жестче конкурентное соперничество между грузоотправителями, транспортными организациями, посредниками и т.п. Поэтому мониторинг сложившихся грузопотоков, определение перспектив и масштабов грузовой базы – сложная, но чрезвычайно важная для транспортников работа.

Наиболее реально структуру и изменение грузовой базы транспорта Украины можно отразить через показатели переработки грузов в крупнейших транспортных узлах, каковыми считаются морские порты. Грузы поступают и отправляются всеми видами транспорта через порты страны. Так, в 2008 году морскими и речными портами Украины переработано 169594 тыс. т экспортных, импортных, транзитных грузов и грузов внутреннего сообщения. Порты имеют ведомственную подчинённость, их подразделяют на морские торговые, рыбные и другие ведомства. Аналогично, флот, осуществляющий перевозки, в незначительной доле – украинский, а остальные объёмы перевозок выполняются иностранными судами. Принимая это замечание во внимание, проанализируем номенклатуру перерабатываемых грузов в морских торговых портах Украины в 2008 году. По наиболее крупным номенклатурным позициям переработка грузов отражена в табл. 1.

Проведенный анализ номенклатурной структуры перерабатываемых грузов показал, что наибольший объём приходится на наливные (19,9%) и сыпучие грузы (50,9%). Процесс переработки таких грузов в наибольшей степени механизирован и, значит, менее трудоёмкий. Производительность труда на переработке этих грузов максимально зависит от используемой техники и подвижного состава транспортных средств. Исключение из данного ряда грузов представляет зерно. Его доля в общем объёме чуть более 10%, но технология перевалки, хранения, обслуживания значительно отличается. Данный вид груза заслуживает особого внимания, поскольку перспективы перевалки зерна весьма внушительные, грузопотоки его часто меняются как по объёмам, так и направлениям. Перевозка зерна требует

специфической подготовки подвижного состава: и вагонов, и судов, и автомобилей. Мониторинг грузовой базы по зерну необходимо выполнять системно и с перспективой не менее, чем на 2-3 года (время, потребное для технологических переоснащений в погрузочно-разгрузочном и складском хозяйстве порта).

Таблица 1.
Переработка грузов в морских торговых портах Украины в 2008 году

Номенклатура грузов	Всего грузов в тыс. т	Доля экспортных грузов в %	Доля импортных грузов в %	Доля транзитных грузов в %
1	2	3	4	5
Всего грузов	137343	46,58	11,22	38,3
Наливные грузы	27355	19,5	5,8	73,99
Сыпучие грузы	69990	48,2	8,3	36,4
в т.ч. уголь	17543	23,0	10,5	66,4
руда	13856	52,86	23,2	23,5
строительные	9218	44,9	2,7	0,4
зерно	14246	76,7	-	23,0
Тарно-штучные грузы	29539	74,6	5,3	19,5
в т.ч. металлы	8751,5	94,7	0,1	2,8
Грузы в контейнерах, всего (брутто)	9083	24,5	69,3	6,1

Рассчитано авторами. Источник [5].

Другими перспективными по грузовой базе можно считать грузы, перевозимые в контейнерах. К сожалению, пока что через украинские морские порты перегружается неоправданно малое количество контейнеров. Их доля в общем объеме перегрузки составляет по брутто-весу 6,6%. Однако, по признакам обеспечения качества транспортирования, перевозка в контейнерах – это наиболее оптимальный вариант.

Самыми трудозатратными и технологически сложными является перевалка тарно-штучных грузов. Их удельный вес в грузопереработке морских портов Украины в 2008 году составил 21,5%. Сложность определяется самим разнообразием тарно-штучных грузов, спецификой их тарной упаковки, условиями хранения, сроками доставки и т.п., что ограничивает унификацию используемых средств перегрузки, транспортирования. Кроме того, партионность отправки тарно-штучных грузов в большей части трудно спланировать заранее, горизонт перспективности очень ограничен. Из этого следует, что спланировать грузовую базу по таким товарам в полном объеме практически невозможно. Отправление тарно-штучных грузов осуществляется на основе заявок, договоров, исходя из конкретно-сложившейся ситуации.

Каждый из видов грузов имеет особые условия транспортировки, хранения, перегрузки, срочности доставки, что и определяет виды подвижного состава, их оснащённость, скорость перемещения транспортных средств. Показатели экономичности перевозок, скорости и сохранности доставки, разовой партионности груза являются предметом конкурентного соперничества транспортников и во многом зависят от состояния материально-технической базы транспортных предприятий.

Всеми видами транспорта Украины в 2007 году перевезено 1990 млн. тонн грузов. Начиная с 2000 года наблюдается положительная динамика увеличения объёмов перевозок (2000 г. – 1529 млн. тонн). Однако, провозная и пропускная способности транспорта страны используются далеко не полностью. Для сравнения, в 1990 году объём перевозок транспортом страны составил 6286 млн. тонн [5; с. 232]. Трёхкратное уменьшение объёмов перевозок национальным транспортом – это результат утраты часто самих транспортных средств (например, морского флота), устаревания и недостаточного обновления сохранившихся мощностей, но и слабой управленческой, коммерческой и маркетинговой работы транспортников. Начиная с 2000 все последние годы, и даже в кризисном (2008-2009 гг.) периоде грузовая база транспорта, меняясь структурно, в сумме возрастала. Потребность в перевозках каменного угля, зерна, нефти и нефтепродуктов, удобрений, автомобилей, контейнеров значительно увеличилась. Наталкиваясь на "узкую" провозную способность украинского транспорта, лавина грузопотоков прокладывает себе дорогу мимо наших морских портов, железнодорожных станций и других транспортных коммуникаций отечественной транспортной инфраструктуры.

Приведем несколько примеров динамичности развития грузовой базы транспортной сети стран Черноморья. За два последних десятилетия произошли значительные изменения в потребностях перевозок зерна, контейнеров, автомобилей, нефтепродуктов, газа.

По экспертным оценкам суммарный годовой экспортный потенциал зерновых культур России, Украины и Казахстана составляет в среднем 25-30 млн. тонн. В наиболее урожайные годы он возрастает на 20-30%. Каковы в настоящее время реальные возможности транспорта стран Азово-Черноморского бассейна справиться с перевозкой зерна?

На побережье Черного и Азовского морей действует несколько десятков морских портов с весьма широким диапазоном возможностей по перевалке зерновых грузов. Наибольшим количеством морских портов в бассейне располагает Украина. 18 государственных морских торговых портов и большое количество частных терминалов, рыбных и речных портов обслуживают международную торговлю. Их суммарный грузооборот в 2008 году равен 132,2 млн. тонн. Общий объём переработки зерновых грузов через все порты Украины составил 14,2 млн. тонн (2008 год).

Одним из крупнейших морских портов Румынии является Констанца, грузопереработка которого в 2006 году была равна 57,1 млн. тонн, из них зерновых грузов было перевалено 7171 тыс. тонн. Рост объёма переработки зерновых в сравнении с предыдущим годом почти на 20%.

В последние годы динамично развиваются болгарские порты. При суммарном грузообороте морских портов Болгарии в 2005 году более 25 млн. тонн грузов, объём зерновых составил менее 2,0 млн. тонн. Речные порты этой страны (в т.ч. порт Русе) переработали 3,4 млн. тонн.

Значительные и возрастающие объёмы перевалки грузов обеспечивают российские порты Азово-Черноморского побережья. Грузооборот "большого порта" Новороссийск возрос по сравнению с предыдущими годами и составил в 2009 году 122,0 млн. тонн, из которых зерновые – 9,3 млн. тонн. Рост за год на 140%. Азовский морской порт, имеющий пропускную способность до 5 млн. тонн, в 2006 году сократил перевалку грузов на 50%, в том числе зерновых грузов переработал только 157,3 тыс. тонн. Грузооборот Туапсинского морского торгового порта по итогам 2006 года, наоборот, вышел на рекордный за всю историю порта показатель грузоперевалки сухогрузов – 6,92 млн. тонн. Увеличение грузооборота произошло в основном за счет роста доли зерна – 65,2%, что составило – 4,51 млн. тонн за год.

Грузинский морской порт Поти в 2006 году переработал 6,7 млн. тонн, в том числе зерновых грузов было переработано 565,6 тыс. тонн (в т.ч. транзитных – 364,7 тыс. тонн). Порт увеличил переработку зерновых в сравнении с предыдущим годом почти на 35,9%.

Быстро развиваются черноморские порты Турции одновременно с турецкими портами на побережье Мраморного и Средиземного морей. Их роль в развитии торговли и транспортных связей между Европой и странами Азии постоянно усиливается. На Черноморском побережье Турции расположены порты Эрегли, Самсун, Трабзон, Зонгулдак, Хопа, Уние, Гиресун, Ризе, Орду и целый ряд более мелких портов и гаваней. Грузооборот черноморских портов Турции, особенно по перегрузке зерновых, сравнительно меньше, чем у средиземноморских или портов Мраморного моря. Более 90% переработанного в черноморских портах Турции зерна прошло через два порта – Самсун (137,6 тыс. тонн) и Гиресун (94,3 тыс. тонн).

В целом же Черноморский регион располагает достаточно развитыми морскими портами. Тем не менее, большая часть из них почти повсеместно нуждается в реконструкции с целью развития именно тех мощностей, которые необходимы для обслуживания быстро растущих объёмов торговли зерном. Портовые терминалы и комплексы всего Черноморско-Азовского бассейна, включая дунайские порты Украины и волго-донские порты России, одновременно могут хранить более 2,5 млн. тонн зерна и отгружать за год до 40 млн. тонн зерновых грузов. В то же время существующие перегрузочные мощности портов для зерновых грузов не используются в полной мере по целому ряду причин. Лимитирующим звеном для увеличения перевалки зерна является слабая инфраструктура припортовых железнодорожных станций, недостаток подъездных путей в порты. Железная дорога просто не рассчитана на тот экспорт зерна, который осуществляется в последние годы. Требуется также увеличение ёмкости зерновых элеваторов, оснащённых современными средствами хранения и обработки зерновой продукции.

В настоящее время в мире наблюдается общий рост контейнерных перевозок, который уже сегодня составляет порядка 15% всех грузопотоков мировой морской

торговли. Если в 1995 г. портами Европы было переработано 35 млн. TEU¹, то в 2006 г. уже 91 млн. TEU. По прогнозам "Ocean Shipping Consultants", переработка контейнеров в 2012 г. составит 146 млн. TEU. В Украине рост контейнерных перевозок реально ощутился с 2000 г. и составил в среднем 30-35% в год. Доля контейнерных грузов в суммарном грузообороте портов выросла с 2% в 2001 г. до 5,4% в 2006 г., а в общем объеме тарно-штучных грузов □ с 3% до 16,5%. Из-за того, что украинские морские порты не имели возможностей для приема и быстрой обработки крупных контейнерных судов современного типа, преуспевали морские порты конкурирующих стран. Морской порт Констанца в 2004 г. построил новый мощный контейнерный терминал, в результате чего основная масса контейнеров, адресованных Украине, сначала перегружалась с крупнотоннажных судов в Констанце на мелкотоннажные суда и уже потом доставлялась в украинские порты.

Отраслевой институт "ЧерноморНИИпроект" в 2004 г. разработал планы поэтапного увеличения контейнерных мощностей украинских портов, по которым предполагается увеличение контейнерной переработки к 2015 г. до 10 млн. TEU. В составленной программе развития контейнерных перевозок предусматривалось строительство нового контейнерного порта в трех альтернативных вариантах: 1) Бугско-Днестровском лимане в районе порта Октябрьск; 2) в Джарылгачском лимане в районе порта Скадовск; 3) в Березанском лимане.

Наиболее восприимчивыми к росту мирового контейнерного рынка оказались мировые судоходные компании, стремительно наращивающие свой контейнерный флот. По данным "AXS – Alphakiner", на начало 2000 г. на мировых контейнерных линиях работало 2622 специализированных судна общей контейнероёмкостью около 4,5 млн. TEU, а на начало 2007 г. – уже 3950 контейнеровозов общей вместимостью 9,58 млн. TEU. То есть, ежегодный прирост вместимости флота составлял в среднем 11,3%. При этом темп роста флота ускорялся. В ближайшие три года он ожидался уже на уровне в среднем 13,5% в год, и на начало 2010 г. должно произойти увеличение мирового флота до 5200 контейнеровозов общей вместимостью 14,07 млн. TEU. Доля крупных судов стремительно увеличивается. Если суда по 5000 TEU в 2000 г. в сумме составляли 10% общей вместимости мирового контейнерного флота, то на начало 2010 г. на их долю приходится уже 40% общей вместимости.

По прогнозам консалтинговых компаний "Ocean Shipping Consultants" и "APL Logistics", размеры типового судна, работающего на направлении Дальний Восток – Европа, вырастут с 4500 TEU в 2000 г., до 12000 TEU в 2015г. Для нового крупнотоннажного флота необходимы новые контейнерные терминалы с достаточными морскими глубинами у причалов морских портов. В большинстве европейских стран (Франция, Бельгия, Германия, Великобритания) строительство новых контейнерных терминалов задерживается. Отставание в развитии контейнерных терминальных мощностей ежегодно усиливается. По прогнозам "Drewry Shipping Consultants", контейнерные мощности терминалов мира к 2011 г.

¹ TEU (от английского twenty-foot equivalent unit) – условная единица учета парка контейнеров и контейнерных перевозок, за которую принят контейнер стандарта ISO размером 20x8x8 футов (6058x2438x2438 мм)

достигнут 165 млн. TEU, в то время как спрос на переработку контейнеров составит 273 млн. TEU. Для портов Восточной Европы прогнозы весьма тревожные. К 2011 г. мощности портов ожидаются в размере 9,1 млн. TEU, а спрос на переработку контейнеров составит 12,9 млн. TEU.

Главным фактором развития украинского контейнерного рынка является развивающаяся внешняя торговля Украины. Мощности украинских контейнерных терминалов в 2007 г. оценивались в 1171 тыс. TEU, что при объеме переработки 990 тыс. TEU определяет их использование на уровне 84%. Однако имеются условные контейнерные мощности Измаильского, Николаевского, Бердянского портов, которые при отсутствии специализированных терминалов, могли бы быть использованы в перегрузке контейнеров. Мощности Мариупольского порта используются менее чем на 20%. Постепенно Украина наращивает контейнерные мощности. Так, например, компания "Трансинвестсервис" уже осуществляет строительство причалов в акватории порта Южный. Она разместила заказы на 3 причальных контейнерных перегружателя. В итоге можно отметить, что если все планы будут реализованы, то в 2012 г. мощность украинских контейнерных терминалов составит более 3 млн. TEU, при предполагаемом рыночном спросе на контейнерные перегрузки в морских портах страны на уровне 3,6 млн. TEU. Загрузка контейнерных терминалов на 120% □ это хороший сигнал для повышения конкурентоспособности отечественных морских портов в контейнерных перевозках.

Следует отметить, что уже несколько лет на рынке портовых услуг Украины остаётся необеспеченным спрос на перевалку транзитных грузопотоков. В перспективе ожидается цемента навалом в объёме от 3 до 5 млн. тонн, сжиженного газа – до 3 млн. тонн, угля и железорудного концентрата – до 10 млн. тонн.

Россия планирует модернизировать свои аммиачные агрегаты и нарастить выпуск минеральных удобрений. Несмотря на сокращение собственного производства удобрений из-за дороговизны газа, Украина остаётся приоритетным транзитером этого груза через свои морские порты. Если даже перевалка этих грузов будет увеличена через Новороссийск и Туапсе, объёмов перевозок минеральных удобрений хватит и для украинских морских портов на ближайшую перспективу.

Краткий перечень приведенных примеров свидетельствует о наличии достаточно значительных резервов для развития в перспективе грузовой базы транспортной системы Азово-Черноморского бассейна. Украине лишь предстоит решение задач развития отечественного транспорта адекватно складывающимся потребностям рынка транспортных услуг и обеспечение его конкурентоспособности.

В качестве второй проблемы посткризисного периода развития транспортной системы Украины является массовое технологическое обновление транспортных средств во всех его отраслевых видах. На транспорте допущен значительный износ подвижного состава, путевого и дорожного хозяйства. Морские суда со сроком эксплуатации более 20 лет составляют 100%. Крановое оборудование изношено на 70-80%. Значительная часть гидротехнических сооружений нуждается в

капитальном ремонте. Необходимы солидные инвестиции в улучшение существующих транспортных мощностей и в их развитие на перспективу.

"Укрморречпорт" прогнозирует к 2015 году увеличение перевалки грузов в портах до 236 млн. тонн. В связи с возрастающими объёмами актуальным представляется строительство новых причалов и перевалочных терминалов в существующих портах. Сегодня государство активно привлекает частные компании к сотрудничеству в развитии транспортных мощностей на основе инвестиционных договоров.

Широкое распространение получил опыт сотрудничества с частными стивидорными компаниями Одесского морского торгового порта. Только в этом порту планируется реализовать 8 инвестпроектов на 1,5 млрд. долларов, дополнительно увеличивающих пропускную способность порта на 36 млн. тонн. Планируется строительство Сухого терминала, дальнейшее развитие грузового района Практической гавани, а также строительство контейнерного терминала в районе Карантинного мола. На эти проекты запланированная сумма инвестиций в развитие Одесского морского порта составляет 5542,8 млн. грн.

В морском торговом порту "Южный" предусмотрена реконструкция существующего комплекса местных строительных материалов мощностью до 1 млн. тонн в год на сумму 700 млн. грн. Специализированный экспортно-импортный перегрузочный комплекс по перевалке угля, руды предполагается реконструировать с целью увеличения пропускной способности до 4,4 млн. тонн в год. Стоимость реконструкции – 800 млн. грн. Реконструкции подлежит перегрузочный комплекс зерновых и наливных пищевых продуктов на перспективных причалах №33 и 33а мощностью до 3,3 млн. тонн в год на сумму 800 млн. грн.

Большой объём ремонтно-строительных работ планируется в Ильичевском морском торговом порту по реконструкции причалов №7-9 под перегрузку генеральных грузов. Особое внимание будет уделено реконструкции контейнерного терминала с причалами №1 и №2, развитию мультимодального терминала для перегрузки контейнеров. Планируется строительство нового терминала для контейнеров и обработки судов Ro-Ro на необорудованном побережье порта и прилегающих территориях на сумму 2,8 млрд. грн, строительство специализированного перегрузочного комплекса для перевалки насыпных грузов открытого хранения, а также насыпных грузов через склад у тыла причалов №11 и №12, построенных с новым двусторонним пирсом, реконструкция причалов №12, №14 и №15 и прилегающего склада для перегрузки металлопроката и чугуна.

В Бердянском морском торговом порту предусмотрено строительство контейнерного терминала на причале №10 для перегрузки контейнеров, строительство комплекса по перевалке грузов по технологии Ro-Ro на причале №11 и комплекса по перевалке насыпных грузов на причале №11а, расширение комплекса по перевалке зерновых грузов на причале №9, строительство перегрузочного комплекса нефтяных и растительных продуктов производства ОАО "Азмол" на причалах №7 и 8, строительство перегрузочного комплекса по переработке зерна в портопункте "Геничеськ".

Не обойдены вниманием Правительства Украины морские порты Автономной республики Крым. Евпаторийский морской торговый порт планирует построить контейнерный терминал проектной стоимостью 1,24 млрд. грн в 2011-2014 годах. Кроме того, предусмотрено строительство перегрузочного комплекса автомобильных паромов и ролкеров, строительство перегрузочного комплекса генеральных грузов, реконструкция здания морского вокзала.

Феодосийский морской порт планирует завершить первую очередь реконструкции причалов №1, 2 и 3 до 2014 года на сумму 90 млн. грн.

В Ялтинском морском торговом порту предусмотрена реконструкция грузопассажирского портопункта Массандра. В Керченском МТП запланировано расширение портовых мощностей, развитие Нового мола, развитие Широкого мола на общую сумму свыше 740 млн. грн.

Программа развития Севастопольского МТП до 2015 года, утвержденная Министерством транспорта и связи Украины, включает расширение и освоение существующих территорий порта под перегрузочные комплексы. Предполагается завершение освоения территорий перегрузочных комплексов порта ПК – 1 и ПК – 2 в Инкермане. До 2015 года предусматривается создание в Большом Инкермане за счет собственных средств упрощенного варианта паромного терминала для открытия паромной линии Зонгулдак-Инкерман. Кроме того, предполагается создание в порту терминала для обработки грузопассажирских паромов типа "Ro-Ro". На начальном этапе паромная линия будет обслуживаться одним паромом типа "Улусой-2" с судозаходами до 8-10 заходов в месяц. На втором этапе планируется поставить на линию ещё один паром. Общие расходы на создание паромного терминала составят 13,6 млн. грн. В дальнейшем до 2020 года в Большом Инкермане планируется создание 2-х специализированных комплексов. На первом будет построен комплекс накатных грузов, на втором – комплекс контейнеров. По данному проекту потребуется выполнение дноуглубительных работ. В состав новых объектов входит причал длиной 170 м, глубиной 8,2 м, оснащенный крановыми путями, тыловыми железнодорожными и автомобильными подъездами, сортировочно-накопительными площадками и перегрузочным оборудованием.

В этот же период планируется разработать рабочий проект причальной линии на всю прибрежную зону отведенной Севастопольскому порту территории. В 2014-2015 годах предполагается начало строительства первой очереди удлинения причальной линии (96 м) с выполнением дноуглубительных работ. После 2015 года планом застройки территории предусматривается поэтапное развитие причального фронта с удлинением до 400 м. В соответствии с разрабатываемым планом будут проведены работы по расширению складских площадей на 4600 кв. м и реконструкция имеющихся железнодорожных путей с целью их заведения на причал. В результате реализация этого проекта расчётная пропускная способность причала увеличится в два раза.

Особую тревогу вызывает состояние украинской портовой механизации и, в частности, порталых кранов. Состояние кранового хозяйства в морских торговых портах можно с полным основанием назвать "критический". Степень износа портовых кранов в настоящее время составляет 95%, а к 2015 году достигнет 100%.

Всего в Украине насчитывается 595 портовых кранов, из которых 100 нуждаются в замене в ближайшие два-три года. Средний возраст кранов составляет 29 лет.

Третья проблема – модернизация системы управления транспортом. Она включает задачи усовершенствования управления внутритранспортных отраслей, комплексной организации во взаимосвязи с грузовладельцами, операторами и транспортными организациями и, наконец, создание единой информационной системы.

Становление рыночных отношений в Украине настоятельно требует формирования транспортно-логистической инфраструктуры. Её системообразующим элементом должны стать транспортные узлы, магистральные и местные пути сообщения, контейнерные и грузоперерабатывающие терминалы, мультимодальные транспортно-логистические центры. Под Мультимодальным транспортно-логистическим центром (МТЛЦ) понимается многофункциональный терминальный комплекс, размещаемый в общесетевых транспортных узлах. Он выполняет функции логистического транспортно-распределительного центра, который осуществляет координацию и взаимодействие различных видов транспорта. В Центре производятся: погрузочно-разгрузочные работы; краткосрочное и длительное хранение грузов; экспедирование и переадресовка товаров; необходимые таможенные процедуры; доставка грузов клиентам по технологии "от двери до двери" и "точно в срок"; полный комплекс сервисных и коммерческих услуг; банковские, информационные, консалтинговые и другие виды транспортно-логистического сервиса. За счет интеграции товарно-материальных, информационных, финансовых и сервисных операций достигается максимальный синергический эффект.

Опыт развитых стран показывает, что использование логистических систем ведет к сокращению транспортных издержек на 7-20%. Затраты на погрузочно-разгрузочные работы и складское хранение грузов уменьшаются на 15-30%; общие логистические издержки на \square 12-35%. Ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов на 20-40%. Товарно-материальные запасы ресурсов и готовой продукции сокращаются на 50-90%.

Морские порты Украины становятся узловыми пунктами обширных логистических систем, превращаясь постепенно в современные порты третьего поколения. Такие преобразования в портах уже осуществляются. В феврале 2006 года на территории Ильичевского морского торгового порта начал работу новый логистический оператор – "Украинский Универсальный Терминал" (УУТ). Работа компании сконцентрирована на перевозках в контейнерах промышленной группы товаров и зерновых, не только навалом, но и упакованных пищевых масел, спиртов и химической продукции. Компания предлагает свои услуги по разработке и внедрению комплексных логистических решений, включающих транспортировку всеми видами транспорта, внутривортовое экспедирование, обработку грузов на терминале и т.д. Стафировочный терминал снабжен двумя порталными кранами грузоподъемностью 10 тонн каждый. Имеются собственные 80-тонные автомобильно-контейнерные весы, две железнодорожные ветки, проходящие по территории комплекса. Есть также машина по загрузке контейнеров навалочными

грузами производительностью 100 тонн в час, а также специальная техника, позволяющая предложить клиенту сервис, повышающий стоимость продукции (сортировка любых видов грузов, в том числе навалом, дробление, упаковка и т.д.). На терминале используются вилочные погрузчики, механические лопаты, ковшевые погрузчики, имеются необходимые насадки для обработки любых видов продукции. Территория комплекса охраняется круглосуточно, снабжена камерами наблюдения. Проектная мощность стафировочного комплекса 45000 TEU в год. Терминал имеет собственные мощности по переработке пищевых масел, вин и спиртов, собственный и лизинговый парк флекси-танков и стандартных ISO танк-контейнеров (20 ft). В ближайшее время будет введен в действие разработанный специально для "УУТ" зерновой элеватор на 4000 тонн единовременного хранения, позволяющий стафировать зерно в контейнеры и производить фумигацию непосредственно на терминале. "УУТ" предлагает также услуги по обработке грузов, требующих крытого хранения на территории порта. Украинский Универсальный Терминал – это единственная логистическая компания в Украине, имеющая в своем штате инженеров-технологов, что предполагает качественную и высокотехнологичную обработку любых видов грузов.

Следующим этапом совершенствования организационно-хозяйственной и управленческой транспортной структуры должно стать создание интеллектуальной транспортной системы страны.

Морские порты Украины чрезвычайно остро нуждаются в оперативном мониторинге грузовой базы, в информации о существующих грузопотоках, то есть о маршрутах и особенно объемах продвижения товарной массы по международным транспортным коридорам. Информация о зарождении новых грузовых потоков, сведения о транспортном потенциале конкурирующих транспортных системах бесценны в условиях усиливающейся международной конкуренции.

Качественное и полное информационное обеспечение транспортно-логистической системы возможно лишь при создании единых информационных систем управления развитием и функционированием транспорта. Речь идет о качественно новом интеллектуально интегрированном управлении всем транспортным комплексом, то есть об интеллектуальном транспортном комплексе.

При этом информационная среда интеллектуальных транспортных систем будет обеспечивать унифицированность и стандартизированное применение различных технологий идентификации, навигации и позиционирования, телематического мониторинга и видеонаблюдения транспортных средств и грузов. Значительные перспективные возможности для интеллектуальных транспортных систем предоставляет использование комплексов спутникового мониторинга состояния объектов транспортных средств на базе технологий ГЛОНАСС.

Для определения технического состояния этих средств, контроля за своевременностью и качеством ремонтных операций, прогнозирования критических ситуаций также могут быть применены средства телематического мониторинга и видеонаблюдения. Все подсистемы, входящие в единую информационную транспортную среду должны быть сопряжены между собой и с АСУ транспортного комплекса. Существующая в настоящее время разобщенность транспортных

подразделений, производителей и потребителей продукции составных элементов интеллектуально-транспортного комплекса должна быть устранена.

На рисунке 1 представлена схема формирования информационных технологий создания интеллектуального морского транспорта Украины (ИМТУ). Вся сфера деятельности морского транспорта страны объединена в общее информационное пространство, где обеспечена качественная информационная защита. Кроме того, ИМТУ сопряжен с интеллектуальными логистическими системами и представляет их транспортное звено. В систему подключены все технологические звенья транспортного процесса: передвижение транспортных средств за счет мониторинга на основе спутниковой навигации и цифровой радиосвязи: операции по обслуживанию подвижного состава; погрузочно-разгрузочные работы на причалах, в складах; оформление коммерческой, транспортной документации; финансовые расчёты; использование кадрового состава флота, портов, инфраструктурных подразделений. Особое место в системе ИМТУ занимает Центр ситуационного контроля и прогнозирования критических ситуаций, что на морском флоте имеет чрезвычайно важное значение.

В рамках национальной системы интеллектуального транспорта Украины в дальнейшем предполагается структурное взаимодействие с аналогичными международными ассоциациями: ITS-Europe (ERTICO), ITS-America, ITS-Japan и другими.

Создание и внедрение украинских интеллектуальных транспортных систем позволит повысить эффективность управления перевозками, сократить непроизводительные затраты на хранение, транспортировку грузов, повысить качество транспортных услуг.

ВЫВОДЫ.

1. Выход из экономического кризиса означает расширение реальной производственной деятельности. Транспортные отрасли в ближайшее время получат существенный прирост предъявлений к перевозке грузовой массы. Транспортная сеть Украины может рассчитывать на значительные объёмы перевозки и перегрузки в морских портах зерна, контейнеров, нефтеналивных и навалочных грузов.

2. Современное состояние транспортных средств страны, путевое и дорожное хозяйство, механизация и складские ёмкости морских портов требуют ускоренной модернизации и развития. Темпы обновления должны соответствовать возрастающим объёмам грузовой массы и способствовать повышению конкурентоспособности транспортных отраслей в соперничестве с транспортом Болгарии, Румынии, России и Турции.

3. Требуется долгосрочная Программа восстановления собственного морского торгового и рыболовецкого флотов Украины, что позволит переключить перевозки грузов с иностранных судов на отечественные и получать соответствующие доходы.

4. Необходимо приступить к формированию инновационной модели управления транспортной системой, к поэтапному образованию единого информационного пространства и созданию интеллектуального морского транспорта.



Рис.1. – Схема формирования информационных технологий систем управления и безопасности при создании интеллектуального морского транспорта Украины.

Список литературы

1. Постанова Кабінету Міністрів України „Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки” від 9 листоп. 2000 р., № 1684 // Офіційний Вісник України. – 2000. – № 46. – С. 1994.
2. Распоряжение Кабинета министров Украины от 6.01.2010 №166-р <http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/investments%20and%20innovations/2010/02/03/6814.html>
3. Чекаловец В. Развитие морских торговых портов Украины в конкурентной среде / В. Чекаловец, С. Крыжановский // Экономика Украины. – 2006. – № 1. – С. 32-39.
4. Пирожков С. Проблемы реализации транзитного потенциала Украины в контексте расширения ЕС и формирования ЕЭП / С. Пирожков, Д. Прейгер, И. Малярчук // Экономика Украины. – 2005. – № 3. – С. 4-19.
5. Державний комітет статистики України. Транспорт і зв'язок України 2008. Київ – 2009.
6. Державний комітет статистики України. Головне управління статистики в АРК. Транспорт і зв'язок Автономної республіки Крим за 2008 рік. Статистичний збірник. Сімферополь – 2009.

Потеев А.Т. Проблеми й перспективи післякризового розвитку транспортної системи України / А.Т. Потеев, М.А. Потеева // Вчені записки Таврійського національного університету ім. В.І Вернадського. Серія: Економіка і управління. – 2010. – Т. 23 (62). № 1. - С. 130-144.

У статті розглядаються комплексно взаємозалежні проблеми післякризового розвитку транспортної системи України. На матеріалах морського транспорту розглянуто забезпечення необхідними вантажними потоками, технологічну модернізацію виробничих потужностей морських портів, формування єдиного інформаційного простору й системи "інтелектуальний транспорт".

Ключові слова: вантажна база, морський порт, логістична система, єдиний транспортний інформаційний простір, інтелектуальний транспорт.

Poteiv A.T. The problems and perspectives of transport systems development in postcrisis period / A.T. Poteiv, M.A. Poteiva // Scientific Notes of Taurida National V. Vernadsky University. Series: Economy and Management. – 2010. - Vol. 23 (62), № 1. – P. 130-144.

The article is devoted to the complex mutual connected problems of the development transport system in the postcrisis period. The quaranteeing of cargo flow, the modernizing of sea ports power productivity, the forming total informative space for transport and the creation of intellectual transport system are considered in this paper.

Key words: the base of cargo, sea port, logistic system, total transport informative space, intellectual transport model.

Стаття поступила в редакцію 20.01.2010 г.