

Н. О. Валявська,
асистент кафедри транспортних технологій і логістики, Київська державна академія
водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, м. Київ

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ РОЗВИТКУ РІЧКОВИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

N. Valiavska,
assistant of transport technology and logistics, Kyiv State Academy
of Water Transport named after Hetman Petro Konashevich Sahaydachnyi, Kyiv

ORGANIZATSIYNO-EKONOMICHNY MECHANIZM ROZVITKU RICHKOVIN PORTIV UKRAINY

У статті представлено організаційно-економічний механізм розвитку річкових портів України шляхом використання концепції екоперевезень. Проаналізовано фактори які є вирішальними для керівництва річкових портів в прийнятті рішення щодо залучення потенційних клієнтів-перевізників. Розкрито необхідність переорієнтації вантажопотоків на річковий транспорт. Представлено рівень зацікавленості сторін від тісної співпраці. Досліджено взаємозв'язок зацікавлених сторін у досягненні економічного ефекту. Розглянуто коротку характеристику переваг та недоліків використання контейнерів в сучасному транспортуванні. Висвітлено роль доцільності відкриття нових контейнерних маршрутів з метою нарощення обсягів вантажообробки річковими портами.

In the article the organizational and economic mechanism of development of river ports of Ukraine by using the concept ekoperevezen. Factors that are crucial for the management of river ports in deciding whether to prospects carriers. Reveals the need for reorientation of cargo on river transport. Presented by the level of interest from parties close cooperation. The interrelation between stakeholders in achieving economic effect. Considered a brief description of the advantages and disadvantages of using containers in modern transport. The role of the expediency of opening new routes of container for the purpose of increasing the volume vantazhoobrobky river ports.

Ключові слова: організаційно-економічний механізм, річкові порти, концепція екоперевезень, контейнерні перевезення, клієнт-перевізник, внутрішні водні шляхи України.

Key words: organizational and economic mechanism, river ports, the concept of eco transportation, container transportation, the customer carrier, inland waterways Ukraine.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Використання внутрішнього водного транспорту, в тому числі і контейнеризації, у всьому світі ні в кого не викликає сумнівів. У Європі він визнаний найбільш економічним і екологічно чистим видом транспорту. Українська практика щодо транспортування контейнерів внутрішніми водними шляхами взагалі знаходиться на початковому етапі свого розвитку. Цей економічний напрямок діяльності міг би сприяти підвищенню рівня конкурентоспроможності річкових портів України. Запропонований організаційно-економічний механізм направлений на досягнення економічного ефекту всіх зацікавлених сторін-учасників: держава, клієнт та річковий порт.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Питаннями щодо розвитку внутрішніх водних шляхів України та їх головних інфраструктурних об'єктів в сучасній українській економічній літературі займаються наступні науковці: Боняра С.М., Коба В.Г., Ковбачук М.В., Савельєва І.В., Садловська І.П., Собкевич О.В. Стрілок І.І., Тимошук О.М. та інші.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою статті є відображення ключових елементів розробленого організаційно-економічного механізму розвитку річкових портів та можливого очікуваного результату.

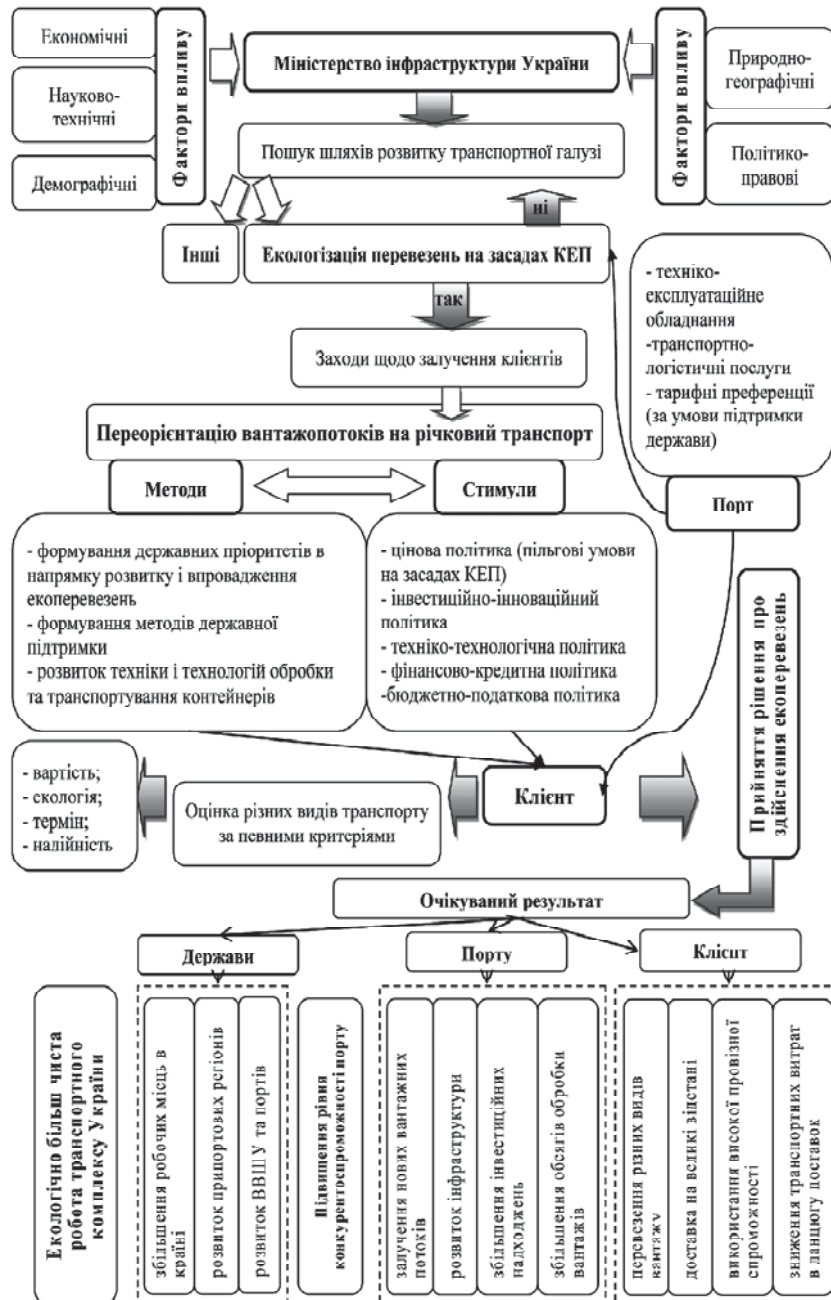


Рис. 1. Організаційно-економічний механізм розвитку річкових портів шляхом застосування КЕП

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Оскільки здійснення перевезень внутрішніми водними шляхами України має трансграничний характер, підвищення рівня розвитку річкових портів повинно відбуватися як зі сторони конкретного порту, так і зі сторони держави.

Необхідно відмітити, що на сьогоднішній день, держава зацікавлена у відновленні потенціалу внутрішніх водних шляхів України, що підтверджується реформуванням даної галузі.

Серед різних видів транспорту — автомобільний став синонімом перевантаженості головних магістралей країни та забрудненням навколишнього середовища, що призвело до пошуку альтернатив переорієнтації вантажопотоків на інші види транспорту.

Внутрішній водний транспорт є найбільш дешевшим в наданні транспортних послуг та екологічно чистим, а також характеризується великою провізною спроможністю, має порівняно невисоку собівартість перевезень та невисокі питомі капітальні витрати. Дані фактори є одними із вирішальних для керівництва річкових портів в залученні потенційних клієнтів-перевізників, адже часто низька вартість перевезень водним транспортом не враховується логістичними компаніями в плануванні маршрутів вантажних перевезень, хоча використання саме цього виду транспорту може зайняти стаке положення у секторі перевезень масових вантажів. Саме тому одним із головних елементів розробленого організаційно-економічного механізму розвитку річкових портів України (рис. 1) є запропонована автором концепція екоперевезень (КЕП), яка зорієнтована на задо-

волення потреб клієнтів (перевізників) при мінімальних витратах з урахуванням мінімізації забруднення навколишнього середовища.

Розроблений механізм базується на державних стимулах та методах переорієнтації контейнерних вантажопотоків на річковий транспорт, в якому відображається дієва роль самих портів. Даний механізм діє як одна досить складна система, де всі елементи тісно взаємодіють між собою, що підвищує економічну ефективність його застосування.

Одним із можливих шляхів розвитку річкових портів є залучення клієнтів на основі використання ряду маркетингових заходів. Керівництвом порту необхідно підтримувати та координувати свою інформаційно-рекламну діяльність зорієнтовану на потенційного клієнта, а також зацікавлювати нових інвесторів у розвитку припортової інфраструктури. Однак необхідно відмітити, що для подальшого розвитку річкових портів України зі сторони держави повинна надаватись свобода керівництву порту в прийнятті рішень стосовно тарифної політики. Тобто не залежно від установлених державою тарифів на обробку контейнерів, портам буде надано можливість визначати рівень знижок контейнерним операторам в залежності від обсягу оборотів контейнерів.

Але в свою чергу, керівництво порту повинно проявляти ініціативу перед державою стосовно впровадження принципів концепції екоперевезень. Наприклад, використання енергозберігаючих технологій в роботі портової інфраструктури та підготовлювати причали і термінали для прийняття та обробки контейнерних вантажопотоків.

Для прийняття рішення клієнтом щодо роботи на засадах КЕП сприятиме відповідна державна підтримка, у вигляді звільнення його від сплати річкових зборів у вантажоперевезенні контейнерами та створення відповідних умов роботи в порту, в тому числі фінансові преференції.

Наглядно взаємозв'язок зацікавлених сторін у досягненні економічного ефекту представлено рисунку 2.

Збільшення вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами України також залежить від інструментів доступу як іноземних, так і національних інвестицій. Необхідно спрямовувати зусилля держави на тісну співпрацю з інвесторами для забезпечення сприятливого клімату та залучення приватного капіталу до річкових портів.

Сьогоднішня репутація річкових перевезень України не відповідає світовим логістичним та технологічним стандартам. Необхідно підвищувати загальне інформування про реальний нерозкритий потенціал даного сектору з точки зору надійності, якості та дешевизни з метою підвищення рівня розвитку портів.

Якщо об'єктом інвестування виступають підприємства водного транспорту, наприклад, річкові порти, не-



Рис. 2. Досягнення економічного ефекту зацікавлених сторін від впровадження КЕП

обхідно приділити значні зусилля в підготовці їх логістичної інфраструктури з метою зацікавлення потенційних клієнтів у перевалці контейнерів. Залучення контейнерних ліній може стати одним із динамічних поштовхів в розвитку внутрішніх водних шляхів України, а відповідно, і самих портів.

Оскільки контейнери мають стандартні габарити і обладнані пристроями для кріплення, їх навантаження і вивантаження займає мінімум часу забезпечуючи тим самим швидку і надійну доставку. Особливо це важливо, якщо в організації логістичного ланцюга передбачається використання декількох видів транспорту.

Використовуючи портову інфраструктуру, навантажувально-розвантажувальні роботи повинні виконуватися швидко, а товар при цьому залишитися в цілості й схоронності. Доцільно розглянути коротку характеристику переваг та недоліків використання контейнерів у сучасному транспортуванні.

До переваг можна віднести наступні чинники:

1. Універсальність. Контейнери можна використовувати для вантажів будь-якого типу і практично будь-якого розміру. Вантаж добре зберігається. Вони зробили справжній переворот у сфері вантажних транспортних перевезень, дозволивши транспортувати необмежені обсяги вантажів.

2. Екологічність. Оздоровленню навколишнього середовища України буде сприяти впровадження правил та культури транспортування вантажів в контейнерах, що забезпечуватиме зниження можливості їх втрати під час перевезень, наприклад, небезпечного вантажу. Крім того, контейнери захищають вантаж від взаємодії з факторами навколишнього середовища. Тим паче, що на сьогоднішній день, у зв'язку з швидкими темпами розвитку науково-технічного процесу, тенденціями глобалізації і регіоналізації, підвищенням вимог до безпеки, в тому числі екологічної, контейнеризація вантажних перевезень стає не тільки якісним технічним рішенням, але й першочерговим фактором зростання світової торгівлі [2].

3. Легкість контролю за цілісністю вантажу. Будь-який власник хоче, щоб товар доставлявся до місця в повному обсязі, тому в точці відправки на контейнер ставиться захисна пломба, за цілісністю. Розкрити її непомітно не вдасться, а значить, можна відстежити, де було допущено порушення.

4. Надійність транспортування — захист вмісту контейнера від будь-яких несподіванок у дорозі. Цінний вантаж можна залишити на палубі судна або на відкритому складському майданчику, і йому нічого не загрожуватиме.

5. Зручність експлуатації. Можливість використовувати техніку при навантаженні і вивантаженні. Механізація полегшує роботу з ними і значно її прискорює. Ручна праця коштує дорожче, тому контейнери дають можливість заощадити на собівартості перевезень. Немає необхідності перевантажувати вантаж при зміні виду транспорту — товар буде один раз завантажений в контейнер у відправника і вивантажений в одержувача. Як наслідок, зменшуються терміни доставки вантажів.

6. Прийнятно низька вартість одного контейнера. Вони характеризуються відносно низькою ціною з багаторазовим використанням — потрібно менше витрат на тару для вантажу. Стандартний контейнер коштує недорого, дозволяючи при цьому позбутися багатьох побічних витрат.

7. Висока ефективність використання місткості складської площі та відсутність необхідності створення тари для кожної окремої партії вантажів з метою її зберігання. Можливість зберігання вантажів у контейнерах на відкритих складах.

8. Консолідація вантажу. Дає перевагу в організації транспортно-експедиційних операціях, за рахунок спрощення контрольно-облікових процесів.

До недоліків можна віднести наступні чинники:

1. Необхідність їх повернення. Мається на увазі повернення порожніх контейнерів, які не вдалося зайняти зворотним вантажем. У середньому на ці повернення припадає 15% від загальної кількості контейнерів, що перевозяться судном. Очевидно, це додаткові витрати [1].

2. Залежність від погодних умов та пропускної здатності портів.

З урахуванням всіх переваг та потенційних можливостей використання контейнерів, їх незначні недоліки не відіграють особливого значення у прийнятті рішення щодо застосування на практиці.

Доставка може проводитися в досить різних типах контейнерів в залежності від типу вантажу, але найбільш популярними є стандартні 20- та 40-футові контейнери для перевезення генеральних вантажів. Завдяки прописаним стандартам контейнерні лінії можуть досить ефективно використовувати внутрішній та зовнішній простір своїх суден, а власники вантажів можуть заздалегідь легко прорахувати кількість контейнерів, необхідну для перевезення тих чи інших обсягів вантажів та визначити свої витрати. Розмір вантажу, що перевозиться, обмежується внутрішніми розмірами контейнерів, а для перевезень дуже габаритних вантажів існують спеціальні відкриті платформи.

На погляд автора, з урахуванням всієї ситуації на внутрішніх водних шляхах України до річкових портів, в першу чергу, зайдуть найбільш розвинені та фінансово спроможні лінійні контейнерні оператори (MSC, MAERSK, CMA CGM, ZIM та ARKAS). Це пов'язано з існуючими ризиками в даній галузі, яка лише починає відроджувати свій потенціал.

Логістична інфраструктура більшості річкових портів України, на сьогоднішній день, знаходиться в плачевному стані. Саме тому стратегія портової влади повинна бути зорієнтована на її розвиток шляхом підвищення рівня технічного оснащення, реконструкції і модернізації транспортно-складської інфраструктури.

Для переробки контейнерів на території порту повинні бути створені відповідні пункти (площадки) де виконуватимуться навантаження, вивантаження, сортування, зберігання, завезення, технічний огляд і поточний ремонт контейнерів, оформлення перевізних і транспортно-експедиційних документів, інформація вантажовідправників. Одним з найбільш важливих шляхів підвищення ефективності залучення контейнерних операторів до річкового порту повинна стати автоматизація технологічних процесів.

Річкові порти та інші підприємства, які в перспективі будуть задіяні на ринку контейнерних перевезень, повинні орієнтуватися на принципи та темпи розвитку сучасної економіки та відповідати міжнародним стандартам в цьому напрямку. Відкриття нових контейнерних маршрутів надасть можливість наростити обсяги вантажоперевезень річковим транспортом, що в свою чергу, підвищиться рентабельність перевезень та зменшить навантаження на сухопутні транспортні шляхи. В результаті, річка Дніпро та її порти стануть цікавішими для залучення нових інвесторів.

ВИСНОВОК

Укріплення конкурентних позицій використання річкового транспорту в перевезеннях вантажу в контейнерах призведе до посилення його інтеграції у міжнародному мультимодальному транспортно-логістичному ланцюгу.

Здійснення перевезень річковим транспортом — це найбільш безпечний, екологічно чистий та економічно ефективний вид транспорту, однак для підвищення його конкурентоспроможності та розкриття потенціалу необхідно регулярно залучати інвестиції в модернізацію та інноваційний розвиток.

Література:

1. Григорак М.Ю. Логістична інфраструктура: навч. посібник / М.Ю. Григорак, Л.В. Костюченко, О.Є. Соколова. — К.: Логос. 2013. — 400 с.
2. Топ-30 портів ще увеличили долю. // Журнал Порты Украины. — 2015. — № 6. — С. 30—33.

References:

1. Grigorak, M.Ju. Kostjuchenko, L.V. and Sokolova O.E. (2013), Logistichna infrastruktura [Logistics infrastructure] Logos, Kyiv, Ukraine.
 2. Shevchenko, M. (2015), "Топ-30 портів еше увеличили долю", Ports of Ukraine, vol. 6, pp. 30—33.
- Стаття надійшла до редакції 09.02.2016 р.*