

*О. М. Тимошук,
доцент кафедри Транспортних технологій і логістики
Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-
Сагайдачного (КДАВТ)*

*О. В. Мельник,
доцент кафедри Транспортних технологій і логістики
Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-
Сагайдачного (КДАВТ)*

РОЛЬ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ОРГАНІЗАЦІЇ ВИРОБНИЦТВА НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ

*О. М. Timoshuk,
Candidate of Economical Science (PhD in Economics), associate professor of department of
Transport technologies and logistic of Kyiv state maritime academy of hetman Peter Konashevich -
Sagaidachniy*

*О. V. Melnik,
Candidate of Economical Science (PhD in Economics), associate professor of department of
Transport technologies and logistic of Kyiv state maritime academy of hetman Peter Konashevich
–Sagaidachniy*

THE ROLE OF CONTAINER TRANSPORTATION IN THE ORGANIZATION OF PRODUCTION ON WATER TRANSPORT

Проаналізовано необхідність залучення річкових контейнерних перевезень до мультимодального транзитного транспортування вантажів. Викладені основні види комбінованих перевезень за участю водного транспорту. Розглянуті перевезення вантажів в Україні за маршрутами міжнародних транспортних коридорів. Проаналізовано світовий досвід комбінованих вантажних контейнерних перевезень. Визначена можливість залучення внутрішнього водного транспорту в систему мультимодальних перевезень. Проаналізовано стан контейнерних перевезень в транспортній системі України. Розглянуто перспективи розвитку транспортного контейнерного коридору порт Дніпропетровськ – порт Запоріжжя. Зображені основні напрямки діяльності річкових портів Дніпропетровськ – Запоріжжя. Обґрунтовані причини, які перешкоджають розвитку мультимодальних перевезень в Україні та запропоновані шляхи їх вирішення.

Показана необхідна технічна, організаційна, технологічна та правова база для покращення умов для привабливості портів України для транзитних вантажопотоків.

Analyzed the need to involve river container transport to multimodal transit cargo transportation. Set out the main types of combined transport involving water transport. Considered carriage of goods in Ukraine along the routes of international transport corridors. Analyzed the international experience of combined cargo container transportation. The possibility of involving inland waterway transport in a multimodal transport system. Analyses the condition of container transportation in the transport system of Ukraine. The prospects of development of container transport corridor MODU – port of the Dnepropetrovsk – Zaporozhye port. Depicts the main activities of river ports Dnepropetrovsk – Zaporozhye. The reasons that hinder the development of multimodal transport in Ukraine and ways of their solution.

Shown the necessary technical, organizational, technological and legal framework to improve conditions for the attractiveness of the Ukrainian ports for transit traffic.

Ключові слова: комбіновані перевезення, контейнерні перевезення, внутрішній водний транспорт.

Keywords: *combined transport, container transport, inland water transport.*

Постановка проблеми.

Україна, завдяки географічному розташуванню і входженню в міжнародні транспортні коридори, має унікальну можливість – стати транзитною державою. Геополітичне розташування дозволяє обслуговувати велику кількість вантажних потоків в мультимодальному сполученні. При цьому в Україні існує істотна проблема – низький рівень розвитку транспортної інфраструктури, що ускладнює транспортування транзитних вантажів. Розвиток мультимодального транспорту тісно пов'язаний з процесами контейнеризації вантажів, вдосконаленні технологій перевезень, розвитку комбінованого транспорту.

Розглянемо детальніше можливість включення річкових контейнерних перевезень в логістичний рух вантажів та виділимо основні напрямки їх розвитку. Необхідність транспортного обслуговування певних економічних регіонів комбінованими перевезеннями обумовлює вирішення конкретних завдань, зокрема розвиток контейнерних перевезень по Дніпру, завдяки переведенню вантажопотоків з автодоріг та залізниць на внутрішні водні шляхи.

Аналіз останніх досліджень.

Вивченням та аналізом мультимодальних перевезень за участю водного транспорту займалися Карпенко О.А., Комаров О.В., Костров В.Н., Лимонов Е.Л., Милославська С.В., Плужніков К.І., Нікіфоров В.С., Сенсом Р. та інші. Але розвиток сучасних технологій транспортування, зокрема, контейнерні перевезення потребують подальшого дослідження в умовах євроінтеграції.

Постановка завдання.

Визначення ролі контейнерних перевезень в організації виробництва на водному транспорті.

Виклад основного матеріалу.

Аналіз розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України показує, що на сучасному етапі активно формується національна система міжнародних транспортних коридорів. Україна може приймати участь у формуванні міжнародних транспортних коридорів (МТК), використовуючи переваги свого геополітичного положення - знаходження на перехресті світових торгівельно-транспортних шляхів та отримувати значний обсяг валютних надходжень за транзитні послуги. Для перевезення вантажів в Україні використовуються в основному чотири найважливіші напрями, які співпадають з маршрутами міжнародних транспортних коридорів «Європа – Азія», МТК №7, МТК №9 та МТК «ЧЕС».

В Україні найбільш активно використовуються мультимодальні перевезення вантажів з використанням автомобільного, залізничного та морського видів транспорту[3]. Розвиток транспортної логістики неможливо уявити без використання внутрішніх водних шляхів. Внутрішній водний транспорт – важлива ланка в логістичному ланцюзі мультимодальних перевезень, яка дозволить без забруднення навколишнього середовища перевозити вантажі найбільш економічним шляхом. Поєднання «ріка– море» має високий потенціал в майбутньому. Розвиток мультимодального транспорту тісно пов'язаний з процесами контейнеризації вантажів, вдосконаленні технологій перевезень, розвитку комбінованого транспорту. Комбінований транспорт можна вважати часткою мультимодального, який призначено для перевезень високоякісних та коштовних вантажів в транспортних ємностях (контейнерах, контрейлерах, з'ємних кузовах). Наприкінці ХХ ст. комбіновані перевезення в контейнерах по європейським магістралям складала вище 70%, в з'ємних кузовах – біля 20%, в напівпричепях – 7%, «дорога на колесах» – 3%. Класифікація комбінованого транспорту наведена на рис.1.



Рис. 1. Класифікація комбінованого транспорту

Класифікацію транспортно-технологічних систем перевезень, які використовуються в комбінованих перевезеннях за участю водного транспорту представлено на рис. 2.



Рис. 2. Класифікація транспортно-технологічних систем перевезень

На внутрішньому судноплавстві та морських перевезеннях головними формами комбінованих перевезень є паромні перевезення, перевезення типу «ро-ро» (напівпричепи та вантажівки з водіями) і контейнерні перевезення.

Перші комбіновані контейнерні перевезення за участю водного транспорту були здійснені в 1956 р. американською компанією Sea Land. В теперішній час використовується велика кількість типів контейнерів міжнародного (ISO) та європейського стандартів [2].

З метою аналізу розглянемо світовий досвід комбінованих вантажних контейнерних перевезень.

Водні шляхи з'єднують основні німецькі, французькі, швейцарські промислові зони з портами Роттердам та Антверпен, де може здійснюватись перевалка вантажів в морські судна. Загальний обсяг перевезень по внутрішнім водним шляхам в цих країнах складає більше 400 млн.т, при цьому в міжнародному сполученні перевозиться біля 60%. Доля внутрішнього водного транспорту на внутрішньому ринку складає 3-6%, але в міжнародних перевезеннях доля річкового транспорту досягає 40%. Все більшу долю в мультимодальних перевезеннях складають перевезення контейнерів із Роттердама та Антверпена в прибережні порти Рурського басейну – до 1 млн. одиниць. На перевезеннях контейнерів використовуються вантажні теплоходи вантажопідйомністю від 350 т до (14 контейнерів по 20 футів) до 3000 т (120 контейнерів), а також рухомі склади з двох (290 контейнерів), 4-х (580 контейнерів) і 6(870 контейнерів) барж вантажопідйомністю по 2400 т. Також використовуються вантажні теплоходи з приставками. В басейні річки Рейн розташовано 30 портів розвантаження контейнерів.

Транспортна система України не збалансована та повністю зміщена в бік автомобільного та залізничного транспорту і як результат – не розвинена річкова інфраструктура, незадовільний стан автодоріг та залізниці. Річкова інфраструктура України в басейні річки Дніпра має: 10 річкових портів, 13 річкових терміналів, 6 шлюзів. Період навігації складає 300 (± 15) днів в році. Спеціалізація річкових портів- генеральні та навалювальні вантажі.

Сьогодні транспортування вантажів особливо високо тарифних, контейнерних – мінімальний, каботажні перевезення контейнерів складають менше, ніж 0,1% [4]. Транспортний контейнерний коридор Дніпропетровськ – Запоріжжя генерує до 15% контейнерообороту України. Дніпропетровський та Запорізький річкові порти це найбільші хаби Придніпровського економічного регіону з нормативною пропускною здатністю вище 50 к TEU/ рік. На сьогоднішній день доставка контейнерів здійснюється автомобільним транспортом та залізницею (99,9%). Наразі територією України організовано та курсує 14 контейнерних поїздів. Перевезення контейнерів у складі контейнерних поїздів становлять 40% від загального обсягу перевезених контейнерів територією України. Найбільше перевезено за маршрутом Нікополь - Іллічівськ - Нікополь - 3940 контейнерів, 3580 контейнерів - поїздом, що курсує за маршрутом Словаччина (Кошице) - Росія (Перспектива), 3492 - поїздом Румунія - Росія (Москва) - Румунія.

Важливим організаційним засобом прискорення транспортного циклу є стандартизація. Стандартизацією має бути охоплений увесь ряд транспортного процесу: інфраструктура транспорту (лінійна і в пунктах перевалки вантажів разом з перевантажувальним устаткуванням) – транспортний парк – укрупнені вантажні місця (контейнери, піддони та ін.) – тара і упакування – вантаж.

Частка контейнерних та комбінованих перевезень у загальному обсязі експорту та імпорту товарів є незначною. Рівень контейнеризації українського експорту у 2010 р. становив 3,6 % (у контейнерах на морських судах відправлялось 3,0 % загального обсягу експорту товарів, у контейнерах на залізничному транспорті – 0,3 %, вантажних автомобілях – 0,3 %). Частка контрейлерних перевезень товарів у залізничних вагонах на морському судні складала 0,9 % від загального обсягу експорту, у вантажних автомобілях на морському судні -

0,7 %.

Рівень контейнеризації імпорту в Україну у 2010 р. становив 9,9 % (у контейнерах на морських судах відправлялось 9,3 % загального обсягу експорту товарів, у контейнерах на залізничному транспорті – 0,3 %, вантажних автомобілях – 0,3 %). Частка контрейлерних перевезень товарів у залізничних вагонах на морському судні склала 0,2 % від загального обсягу імпорту, у вантажних автомобілях на морському судні - 0,4 %.

Різниця між показниками експорту та імпорту обумовлена диспропорціями у зовнішній торгівлі товарами, коли імпортується переважно готова продукція з високим ступенем обробки (яка підлягає контейнеризації), а експортуються сировинні низькотехнологічні види товарів [1].

Для подальшого розвитку контейнеризації необхідно змінити товарну номенклатуру вантажів, що перероблюються у морських і річкових портах (причалах) України. У морських і річкових портах (причалах) здійснюється переробка переважно наливних (18,9 %) та сипких (55,5 %) вантажів (в основному, руди, зерна, вугілля, нафти, нафтопродуктів), частка перероблення вантажів у контейнерах залишається на рівні 4,3 %, на поромах - 2,1 %, у трейлерах і інших шасі - 0,2 %

Потенційна ринкова ніша для розвитку внутрішнього водного транспорту – контейнерні перевезення по Дніпру, завдяки переведенню вантажопотоків з автодоріг на внутрішні водні шляхи.

У майбутньому, припускаючи високе зростання контейнерних перевезень Дніпром, може виявитись найбільш доцільним розташувати контейнерні термінали у Київському та Запорізькому річкових портах. Дніпропетровський річковий порт може забезпечити в майбутньому контейнерні перевезення для Дніпропетровської, Донецької, Запорізької, Луганської, Полтавської та Харківської областей, а Київський порт – для Київської, Сумської, Чернігівської та Житомирської областей. Потенційна ринкова ніша для контейнерних перевезень річкою Дніпро пов'язана з рухом, який формується у цих областях і який міг би переорієнтуватися з автодороги на річку.

В Європі, завдяки реалізації програми «Морські магістралі» (Motorways of the sea), стався перерозподіл: 20 % вантажопотоків були перенаправлені на екологічні види транспорту (зокрема водний). При цьому найбільшого поширення набула технологія перевезень Ро-Ро (roll-on roll-off). В Україні перспективи розвитку мультимодальних перевезень із залученням водного транспорту експерти пов'язують з реалізацією нового Європейського проекту ЛОГМОС в рамках регіональної програми ТРАСЕКА «Логістичні процеси і морські магістралі II», метою якого є підтримка міжнародної торгівлі, спрощення руху товарів шляхом удосконалення логістики, сумісності транспортних систем і розвитку мультимодальних перевезень. В проєкті беруть участь: Азербайджан, Болгарія, Вірменія, Грузія, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румунія, Туреччина, Узбекистан та Україна.

Перешкодою на шляху розвитку зазначених перевезень може стати існуюча номенклатура вантажів, що формується в Україні на експорт, серед яких дуже низький відсоток тих, що можуть бути контейнеризовані. Останнім часом дві третини міжнародних перевезень вантажів здійснюється за участю двох і більше видів транспорту у змішаному сполученні (в різних комбінаціях) за принципом «від дверей до дверей», на умовах, визначених міжнародними угодами, підготовленими Робочою групою з інтермодальних перевезень і логістики, утвореною спільно ЄКМТ і ЄЕК ООН: Конвенцією ООН з міжнародних мультимодальних перевезень вантажів (1980 р.), Європейською Угодою про міжнародні магістральні залізничні лінії (УМЗЛІ) від 31 травня 1985 р., Європейською угодою про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти (УЛКП/AGTC) від 1.02.1991 р. з переліком стандартів і параметрів, під назвою «Жовта книга», до якої приєдналися 32 країни, включаючи Україну (приєдналася 11 липня 2005 р. із застереженнями до ст. 13, угода набула чинності для України з 23.03.2006 р.), Європейською угодою щодо важливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення (УМВШ/AGN) від 19 січня 1996 р., Протоколом про комбіновані перевезення по внутрішнім водним шляхам до вищевказаної Європейської Угоди (УЛКП/AGTC) від 17 січня 1997 р., до якого Україна не приєдналася.

В Україні мультимодальні перевезення не розвиваються через наступні причини: недосконалу нормативно-правову базу, диспропорції між рівнями розвитку потужностей портів з перероблення вантажів та залізничної інфраструктури, що до них примикає, що гальмує розвиток контейнерних і контрейлерних перевезень, високі ризики мультимодальних операторів при організації мультимодальних перевезень на значні відстані за участю двох і більше видів транспорту, відсутність в Україні розвинутої мережі транспортно-логістичних центрів, а також інституту мультимодальних (логістичних) операторів; недостатність високопрофесійних і досвідчених спеціалістів з питань мультимодальних перевезень; відсутність представницької мережі національних експедиторських компаній за кордоном, яка б забезпечувала високий ступень узгодженості дій усіх учасників транспортування вантажу та захисту інтересів держави за межами України.

Для розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень в Україні необхідно реалізувати наступні заходи.

1. Створити правове підґрунтя для розвитку змішаних (комбінованих) перевезень та їх інтеграції з європейською мультимодальною мережею (TEN-T).

2. Підвищувати конкурентоспроможність українських портів з метою залучення додаткових обсягів вантажів.

3. Підготувати необхідну технічну, організаційну, технологічну та правову базу для широкого впровадження принципу “єдиного вікна” при митному оформленні вантажів, що перетинають державний кордон, впровадження системи електронного декларування товарів із застосуванням електронного цифрового підпису.

4. Здійснювати підготовку високопрофесійних фахівців в Україні у сфері організації змішаних (комбінованих) та мультимодальних перевезень шляхом підготовки фахівців у вищих навчальних закладах.

Розвиток мультимодальних (комбінованих) перевезень сприятиме інтеграції транспортної системи України до світової системи перевезень, що дозволить в повній мірі використати свій транзитний потенціал.

Висновок

Отже, поширення контейнеризації на водному транспорті сприятиме ефективній організації виробництва в системі мультимодального транспорту. Це дозволить значно збільшити обсяги перевезень вантажів територією України, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі існуючих транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України до світової транспортної системи.

Список використаних джерел.

1. Боняр С.М. Судоходство река-море: проблемы развития судовладельческих компаний. Научная монография. Одесса. ИПРЭИ НАН Украины, 2009-288 с.
2. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта. Одесса: Феникс, 2005. – 299 с.
3. Винников В.В. Системы технологий на морском транспорте (перевозка и перегрузка) / В.В. Винников, Е. Д. Крушкин, О. Д. Быкова; под общ. ред. В. В. Винникова: учебное пособие. – 2-е изд., перераб. и доп. – Одесса: Феникс, 2010. – 576 с.
4. Воевудский Е.Н. Управление на морском транспорте. – М. Транспорт, 1993. – 366 с.

References.

1. Bonjar, S.M.(2005), *Sudohodstvo reka-more: problemy razvitija sudovladel'cheskih kompanij* [Shipping river-sea: the problems of shipping companies], IPRJeI NAN, Odessa, Ukraine.
2. Vinnikov, V.V. (2005), *Problemy kompleksnogo razvitija morskogo transporta* [Problems of complex development of marine transport], Feniks, Odessa, Ukraine.
3. Vinnikov, V.V., Krushkin, E. D., Bykova, O. D.(2010), *Sistemy tehnologij na morskomo transporte (perevozka i peregruzka)* [Systems of technologies on a marine transport (transportation and overload)], 2nd ed, Feniks, Odessa, Ukraine.
4. Voevudskij, E.N.(1993), *Upravlenie na morskomo transporte* [Management on a marine transport], Transport, Moscow, Russia.

Стаття надійшла до редакції 12.11.2015 р.