

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ
ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА
РАЗВИТИЕ ПОРТОВ УКРАИНЫ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ МЕЖДУ
СТРАНАМИ ЧЭС**

Лысый А.Ф., канд. экон. наук, директор Азовского морского института ОНМА

Гаркуша Г.Г., канд. техн. наук, зам директора по НТР Азовского морского института ОНМА

Лысый А.Ф., Гаркуша Г.Г. Развитие портов Украины на современном этапе развития международных отношений между странами ЧЭС.

В статье рассматривается план действий для продолжения успешной интеграции украинских портов в транспортную систему Черноморского региона и глобальную мировую транспортную сеть необходимо уделить особое внимание реконструкции и развитию украинских портов в соответствии с потребностями мирового рынка. А для этого, в свою очередь, крайне необходимо в кратчайшие сроки создать благоприятные условия для реализации инвестиционных проектов, четко проработать нормативную базу для успешного и взаимовыгодного сотрудничества с частным капиталом, привлечение которого в отрасль является неотъемлемым условием ее развития. Одна из задач ОЧЭС состоит в создании зоны свободной торговли на территории стран-участниц, что может быть осуществлено, по мнению участников группировки, в русле общего направления формирования европейского экономического пространства. Принимая во внимание юридические обязательства некоторых стран-участниц ОЧЭС перед ЕС и желание большинства остальных стать полноправными членами Евросоюза, любое конструктивное действие по созданию зоны свободной торговли в Черноморском регионе становится, таким образом, возможным только в рамках диалога ОЧЭС-ЕС.

Ключевые слова: интеграция портов, анализ грузопотоков, прибыль портов, контейнерные терминалы, торгово-экономическая система, зона свободной торговли, перевалка грузов, стратегический инвестор.

Лисий О.Ф., Гаркуша Г.Г. Розвиток портів України на сучасному етапі розвитку міжнародних відносин між країнами ЧЕС.

У статті розглядається план дій для продовження успішної інтеграції українських портів у транспортну систему Чорноморського регіону й глобальну світову транспортну мережу необхідно приділити особливу увагу реконструкції й розвитку українських портів відповідно до потреб світового ринку. А для цього, у свою чергу, кінце потрібно в найкоротший термін створити сприятливі умови для реалізації інвестиційних проектів, чітко проробити нормативну базу для успішного й взаємовигідного співробітництва із приватним капіталом, залучення якого в галузь є невід'ємною умовою її розвитку. Одна із завдань ОЧЕС полягає в створенні зони вільної торгівлі на території країнаучасниць, що може бути здійснене, на думку учасників угруповання, у руслі загального напрямку формування європейського економічного простору. Беручи до уваги юридичні зобов'язання деяких країнаучасниць ОЧЕС перед ЕС і бажання більшості інших стати повноправними членами Євросоюзу, будь-яка конструктивна дія по створенню зони вільної торгівлі в Чорноморському регіоні стає, таким чином, можливим тільки в рамках діалогу ОЧЕС - ЕС.

Ключові слова: інтеграція портів, аналіз вантажопотоків, прибуток портів, контейнерні термінали, торгово-економічна система, зона вільної торгівлі, перевалка вантажів, стратегічний інвестор.

Lysyy A., Garkusha G. Development of ports of Ukraine at the present stage of development of the international relations between the countries BSEC.

In article the plan of action for continuation of successful integration of the Ukrainian ports in transport system of the Black Sea region and a global world transport network is considered it is necessary to pay special attention of reconstruction and to development of the Ukrainian ports according to requirements of the world market. And for this purpose, in turn, it is extremely necessary to create in the shortest terms favorable conditions for realisation of investment projects, accurately to work standard base for successful and mutually advantageous cooperation with the private capital which attraction in branch is the integral condition of its development. One of problems BSEC consists in creation of a zone of free trade in territory of the countries-participants that can be carried out, according to participants of grouping, in the tideway of the general direction of formation of the European economic space. Taking into consideration legal obligations of some countries-participants BSEC to EU and desire of the majority of the others to become full members of the European Union, any constructive action on creation of a zone of free trade in the Black Sea region becomes, thus, possible only within the limits of BSEC-EU dialogue.

Keywords: integration of ports, the analysis of goods traffics, profit of ports, container terminals, trade and economic system, a zone of free trade, transfer of cargoes, the strategic investor.

Постановка проблемы. Региональные порты постепенно утратят свое значение по мере того, как будут развиваться и принимать на себя роль узловых транспортных центров крупнейшие гавани. Особенно если учесть, что сам по себе порт мало что значит без качественных подъездных автодорог и ж/д путей, на строительство которых у государства денег обычно не находится. В этом контексте есть соблазн обречь на упадок малые порты под предлогом того, что "все равно не окупится".

Анализ последних исследований и публикаций. Эту проблему в разное время рассматривали многие учёные [1 – 6].

Цель статьи. Эффективное функционирование морского транспорта является необходимым условием становления Украины как морского государства, устойчивого развития ее транспортного комплекса и экономики в целом.

Изложение основного материала. Так исторически сложилось, что в стране появилось 19 государственных морских торговых портов (МТП). Это 19 морских ворот в Украину, через которые идут внешнеторговые и транзитные грузы, а также грузы каботажные. Хорошо это или плохо, что их такое количество? Конечно, хорошо, ведь это позволяет всем без исключения приморским регионам страны принимать грузы с моря и отправлять их морем, а также развивать пассажирские перевозки морем, пусть они сегодня и очень скромные.

Именно наличие такой разветвленной сети морских портов (тут следует вспомнить и о морских рыбных портах, портах других ведомств и частных терминалах) и делает Украину лидером в портовой сфере в черноморско-азовском регионе. По общему грузообороту черноморско-азовские порты Украины и России в последнее десятилетие по очереди занимали первое место в бассейне. По переработке сухих грузов мы постоянно и с большим отрывом лидируем в регионе.

И все годы независимости Украины развитие морских торговых портов осуществлялось, прежде всего, за счет собственных средств предприятий и отчасти частных инвесторов, которые по договорам о совместной деятельности и другим вкладывали деньги в развитие тех или иных терминалов внутри МТП. В мире известна масса примеров, когда государство вкладывает значительные средства в развитие морских портов. Так поступали в Италии, Франции, многих странах. В Индии, например, приняли в 2006 году национальную программу развития морского транспорта, которая предусматривала, в частности, до 2012 года потратить 13,3 млрд. долларов на развитие мощностей 12 основных индийских портов. Большая часть этих инвестиций осуществляется за счет госбюджета.

У нас же государство, начиная с 2005 года, наоборот, даже отбирает у портов часть их прибыли в виде так называемых дивидендов: в разное время от 50 до 15 процентов. Развитие, которое все-таки происходит в морских портах, – это по инициативе и за счет средств самих предприятий плюс усилия частного сектора. Государство же, особенно с начала 2000-х годов, постепенно ограничивало самостоятельность и инициативу руководителей госпредприятий, просто опутывая их сетями мелочной "опеки".

В отношении развития портов есть хорошая норма о морских портах, которая предполагает выработку Стратегии развития портов Украины. Было бы неплохо, если бы она сохранилась и в новом варианте проекта закона, который подготовил Кабинет министров. Документ о стратегии, безусловно, необходим. Но к его разработке нужно отнестись очень серьезно. К сожалению, у нас нередко отраслевое планирование происходило так – институту дают задачу "на вчера" разработать документ, для подготовки которого нужны месяцы и немалые деньги. Какой выходит в результате документ, если его готовят в считанные дни и бесплатно, гадать не приходится.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Практически все порты имеют планы развития, которые основываются на текущих и перспективных потребностях каждого предприятия. Например, в Феодосийском порту долгое время ощущали острую нехватку причалов с большими глубинами, что побудило порт пробить расширение и построить первую очередь причал № 1 с глубинами свыше 11 метров. Сейчас планируют построить вторую очередь с еще большими глубинами. И таких примеров множество.

Любое решение о целесообразности развития порта должно начинаться с анализа грузопотоков, их направлений, перспектив. Яркий пример – строительство контейнерного терминала на Карантинном молу в Одесском порту. Начальник порта был уверен, что порту необходимо построить этот терминал, в противном случае Одесса выпадет из процесса стремительного развития контейнерных грузопотоков. Он пробивал такое решение в течение 6 – 7 лет вопреки сопротивлению городских властей, сейчас этот терминал строится. То есть все решения принимаются исходя из требований самой жизни, от руководителя предприятия.

Редкий пример инициативы сверху – проект строительства терминала для сжиженного газа в порту Южном или еще где-то. Нельзя говорить о том, что он необходим для конкретных видимых грузопотоков, это политический проект. Россия построила в обход Украины газопровод "Северный поток", планирует построить "Южный поток". Значит, стране нужны альтернативные варианты поставок газа. Хотя сейчас вопрос строительства этого терминала становится все актуальнее не только с политической, но и с экономической точки зрения. Ведь ранее основные возражения в отношении поставок сжиженного газа были связаны с его дороговизной. Но у нас за последние несколько лет цена природного газа выросла в разы – с 95 долларов за тысячу кубометров в 2005 году до 416 долларов в 2011-м. И уже стоимость сжиженного газа с доставкой морем делает его относительно конкурентоспособным по сравнению с природным.

В свое время в Одесском порту компания "Олимпэкс Купе" построила комплекс для переработки удобрений навалом. Но поток удобрений по каким-то причинам ушел, и комплекс долго стоял без должной загрузки. Потом его перепрофилировали.

Первично – это грузопотоки: для них начинается строительство каких-то мощностей. А потом вдруг грузопоток прекращается или меняет направление. Кто мог предсказать мировой экономический кризис 2008 года? Например, компания "ТИС" построила контейнерный терминал, который два года из-за кризиса не работал с контейнерами и принял первый контейнеровоз только в конце 2011 года. Можно ли в данном случае сказать, что кто-то ошибся? Но кризис практически для всех в нашей стране стал абсолютной неожиданностью.

У нас постоянно идут дискуссии на тему того, сколько стране нужно зерновых элеваторов. Стоит ли строить новые мощности по перевалке зерна с учетом того, что временами и существующие простаивают без дела? Но ведь всем понятно, что Украина – крупный поставщик зерна на мировые рынки, она имеет перспективы продавать на экспорт гораздо больше зерновых, чем сегодня. Да, есть трудности, связанные именно с перевалкой зерна: терминалы работают сезонно. То к ним очереди, то они недогружены. Но когда зерновая компания начинает испытывать трудности с тем, чтобы отгрузить свое зерно через чужой терминал, она начинает думать о том, не лучше ли построить собственный.

И все-таки бизнес тяготеет к глубоководным гаваням с максимально развитой прилегающей инфраструктурой.

Это большой бизнес, работающий с большими грузопотоками. А есть еще бизнес поменьше. И есть региональные интересы и потребности. У разных портов разные задачи и цели. Бессспорно, к примеру, что в силу природно-географических факторов Евпаторийский порт должен быть туристическим, круизным портом. Но в то же время есть другие нужды региона, которые нельзя не принимать во внимание. В данном случае это добыча песка на Донузлаве и доставка его на стройки Крыма и других областей, которая важна и для порта и для региона. И примеров того, как малые, средние порты выполняют функции по транспортному обслуживанию своих регионов, масса. Есть локальные проблемы данной местности, а не всего государства, их и необходимо решать локально.

Осенью прошлого года Верховная Рада уже принимала закон о морских портах, который был заветирован президентом Украины. Этот закон предусматривал создание вместо 19 морских торговых портов, одно государственное предприятие – Администрацию морских портов Украины с филиалами в регионах. А всю стивидорную деятельность в портах планировалось постепенно передать частным компаниям. Если в такой же редакции закон появится в нынешнем году, судьба некоторых нынешних портов окажется под вопросом. Ведь в руки администрации планируется передать портовые сборы. Сегодня почти все МТП в Украине – это прибыльные и высокоприбыльные предприятия. Но сборы у ряда портов составляют от 30 % до 50 % доходов и более. И хотя портовые сборы (причалный, корабельный и прочие) имеют целевой характер, "привязаны" к конкретным портам, у администрации появится серьезный соблазн перераспределять их в пользу своих приоритетных задач, проектов. Принятие закона о морских портах резко увеличит ответственность центра за судьбу портового хозяйства страны. Насколько он готов к этому – покажет время.

Севастополь: новая стратегия развития порта решит кризис городского хозяйства. Гражданская стратегия развития севастопольского порта должна изменить структуру занятости и решить хозяйственные проблемы города.

Понятно, что город в течение двух столетий существовавший в качестве военно-морской базы имеет не только соответствующий, «нерыночный», менталитет большинства населения, но и «заточенную» под данный статус инфраструктуру, которая продолжает существовать во вверенном и дотационном русле. В итоге массовый летний наплыв «туристов-пляжников» ежегодно создает дополнительную нагрузку на и без того изношенную техносферу города, а если приплюсовать сюда и рост объемов бытового мусора в 6 % в год, сезонные инфекции от дичайшей антисанитарии, забитый общественный транспорт, картина «туризма по – севастопольски» получается вовсе неприглядной. Мало того – сезонный рост цен на продукты питания, товары и услуги «вытаскивает» из бюджета средней севастопольской семьи как минимум 200 гривен в месяц. А сверхдоходы владельцев туристических объектов тратятся ими в первую очередь на приобретение иностранной валюты, то есть инвестируются в экономику других государств. То есть можно смело утверждать – косвенно дотируемый из бюджета пляжный туризм не только не является локомотивом развития города, но даже наносит городскому хозяйству заметный ущерб. При этом любая попытка серьезных инвестиций в туристическую сферу города встречает сопротивление ряда местных политиков и годами нигде не работающих «профессиональных общественников», практикующих относительно Севастополя принцип «чем хуже – тем лучше». Так за последние два года были сорваны проекты гольф-клуба на Караньском плато, яхт-клуба в Ушаковой балке и гостиничного комплекса на мысе Хрустальном, подразумевавшие совокупный объем инвестиций в сотни миллионов долларов США.

Однако, по ряду причин Севастополь не может оставаться и классической военно-морской базой. После раздела советского Черноморского флота совокупная мощь украинских ВМС и ЧФ России уменьшилась в разы относительно ЧФ 1991 года и значительно уступает совокупной военно-морской мощи стран НАТО – Турции, Болгарии и Румынии. После сокращений «имени нынешнего министра обороны» в составе частей ЧФ на территории Украины останется не более 10 тысяч российских военнослужащих. При этом из 25 тысяч работавших на объектах в Севастополе вольнонаемных останется не более 18 тысяч человек. Стоит отметить, что Черноморский флот в силу ряда причин уже давно превратился в ресурсоемкую, неповоротливую структуру, занимающую только в пределах Севастопольского региона 33 км² ценных южно-крымских земель из 880 км² территории всего региона. При этом средняя зарплата вольнонаемных на ЧФ составляла лишь 1300 гривен в месяц, то есть 77 % от средней по городу, которая по состоянию на 1 ноября 2008 года равнялась 1696 гривен (89 % от тогдашнего средне-украинского уровня) – 17 место среди 27 регионов Украины.

Еще один кризисный аспект – Севастополь лидирует во всеукраинском рейтинге пенсионного обеспечения. Но проблема Севастополя – не в гипотетической безработице, а в негибкой и нерыночной структуре занятости. Фактически, по причине практиковавшегося властями популизма, за счет городского бюджета искусственно создавались рабочие места в многочисленных коммунальных учреждениях и на коммунальных предприятиях Севастополя – «Севэнерго», «Севгорводоканал», «Севтроллейбус» и им подобных. Поскольку эти предприятия функционируют на нерыночных и дотационных принципах, то они превращаются в этакие «черные дыры» бюджета. Понятно, что такое положение не может продолжаться вечно.

После изменения законодательства эти предприятия неизбежно будут акционированы. В результате количество работающих на этих предприятиях снизится, а зарплаты и на них, и в среднем в городе – вырастут. Севастопольская экономика станет более эффективной, за счет выросших доходов работающего населения увеличится совокупный спрос на товары и услуги, а в результате – и спрос на рабочую силу. Тем более – в городе с неуклонно стареющим населением. Поэтому структура занятости просто изменится. В случае если в городе

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

будут созданы качественные и высокооплачиваемые рабочие места, то массовой безработицы не будет.

Как создать новую систему занятости местного населения? Рабочие места могут быть созданы как в рамках проекта свободной экономической зоны, получившей импульс после президентского указа от 26 декабря 2008 года (поскольку в регионе в таком случае институционально, то есть за счет изменения законодательства, создаются дополнительные к уже существующим, конкурентные преимущества), так и в результате неизбежной после президентской кампании – 2010 общей либерализации экономики Украины. С учетом того, что проект Свободной экономической зоны находится в предварительной стадии согласований и его будущее пока не ясно, то горожанам остается уповать на основное конкурентное преимущество Севастополя – незамерзающую акваторию.

Данное географическое преимущество заметно снижает расходы судовладельцев на оплату так называемой «ледовой проводки» и уменьшает время на обработку судна в порту. Кроме того, Севастополь географически ближе к турецким проливам и собственно северному побережью Турции, чем остальные порты Украины. Еще один важный фактор – успешно действующие порты Украины в силу ряда причин достигли естественного пика своего развития и физического максимума объемов перевалки, что дает Севастополю великолепный шанс на мощный рост. Если общий грузооборот всех севастопольских портов с учетом деятельности негосударственных стивидорных компаний в 2008 году составил около 7 млн. тонн, то только государственные порты переваливали – 18, 904 млн. тонн (Ильичевский), 15,961 млн. тонн (Мариупольский), 34,562 (Одесский). Конечно, вряд ли Севастополь достигнет потенциала румынского порта Констанца с возможностью переваливать 85 миллионов тонн грузов в год, но достичь по меньшей мере пятикратного роста объемов перевалки более чем возможно. Тем более, что в январе в Министерстве транспорта Украины было проведено совещание, на котором рассматривался вопрос использования после 2017 года Севастопольской бухты, как глубоководного торгового порта, и на вопрос о том, сколько Севастополь может «перевалить» грузов и перевозку какого их объема может обеспечить железная дорога без серьезных капитальных вложений, представитель ГП «ЧерноморНИИпроект», которым, в частности, разработана «Схема перспективного развития Севастопольского морского торгового порта», сообщил, что этот показатель составит до 30 млн. тонн в год. И для качественного и количественного развития порта освобождаемая от военных инфраструктура должна быть реализована или сдана в долгосрочную аренду в рамках украинского законодательства на прозрачных и равных для потенциальных инвесторов условиях. И эти инвесторы наверняка найдутся.

В частности, особо перспективным выглядит строительство терминала по перевалке сжиженного природного газа (СПГ) с участием российской стороны. Окупаемость проекта должна быть высокой – ведь с января 2010 года природный газ на территории Украины перестанет быть распределяемым благом, а Севастополь находится в самом конце газовой трубы. Главное, чтобы в вопросы экономического развития пореже вмешивались политики и «профессиональные общественники», прикидывающиеся «борцами за экологию».

Организация Черноморского Экономического Сотрудничества была основана 5 июня 1998 года, когда в Ялте главы государств и правительств Азербайджана, Албании, Армении, Болгарии, Греции, Грузии, Молдовы, Российской Федерации, Румынии, Турции и Украины подписали устав Организации.

О новой международной региональной экономической организации заговорили 25 июня 1992 года в Стамбуле в связи с принятием Декларации, определяющей основные цели ОЧЭС: более тесное экономическое сотрудничество стран-участниц, свободное передвижение товаров, капиталов, услуг и рабочей силы и интеграция экономик этих стран в мировую экономическую систему. 1 мая 1999 года после ратификации Устава парламентами государств-членов ОЧЭС состоялась инаугурация этой организации и появление ее на международной арене.

Государства-члены ОЧЭС с населением около 330 млн. человек представляют собой огромный потенциальный рынок и являются одним из наиболее привлекательных регионов нового тысячелетия. Богатый природными ресурсами, мощной производственной базой, квалифицированной рабочей силой, регион ОЧЭС предлагает широкий спектр возможностей для мирового экономического сообщества.

Страны ОЧЭС работают над совместными проектами по объединению национальных энергосистем в единое Черноморское кольцо, развитию и интеграции региональных транспортных коридоров в общемировую транспортную систему, прокладке линий оптоволоконной связи. В стадии разработки находится программа охраны окружающей среды региона Черного моря. Осуществляется взаимодействие между ОЧЭС и Европейским Союзом. Статус наблюдателей в ЧЭС приобрели Франция, Германия, Австрия, Египет, Израиль, Италия, Польша, Словакия, Тунис, а также Конференция энергетической хартии (ЕСС – Energy Charter Conference) и Черноморский Клуб. ЧЭС имеет статус наблюдателя в ООН.

Основным рабочим органом ОЧЭС, которые собираются раз в 6 месяцев, является Совет министров иностранных дел. Совет рассматривает вопросы развития Организации в соответствии с целями, зафиксированными в Уставе и соответствующих Декларациях.

Обслуживание ОЧЭС осуществляется учрежденным в этих целях Постоянным международным Секретариатом (ПМС), который находится в г. Стамбуле. Сотрудники ПМС выполняют свои функции в качестве международных должностных лиц с должным учетом принципов и целей ОЧЭС.

Парламентская Ассамблея ОЧЭС представляет национальные парламентам государств-членов и обеспечивает постоянную поддержку процесса черноморского сотрудничества на консультативной основе.

Особенностью ОЧЭС в сравнении с другими субрегиональными группировками служит то, что в отличие от них уже в Декларации о создании организации во главу угла предстоящей деятельности было поставлено не торговое, а производственное сотрудничество. Это нашло свое выражение в отраслевом подходе к решению общих экономических проблем региона. Именно на этом пути были отмечены наибольшие результаты.

Между странами-участницами ОЧЭС не сложилось устойчивого разделения труда, составляющее необходимую основу развития регионального рынка. Доля России в товарообороте с регионом ЧЭС за последние годы остается практически стабильным и составляет около 15 % от общего (2/3 падает на Украину); для Украины этот показатель равен 11 – 12 % (88 % за счет России); для Турции 7 %; Греции 3 % в импорте и 9 % в экспорте; Болгарии – 32 %; в Молдове – 80 %.

Жизненная важность внешних экономических связей для ряда государств ОЧЭС-стран СНГ совершенно очевидна. Так, по некоторым оценкам, Азербайджан сможет своими силами обеспечить лишь 31 % производства своего конечного продукта.

Формирование ОЧЭС происходит на стыке торгово-экономических систем, имевших ранее различные концепции развития: СЭВ и Европейский общий рынок. Это обстоятельство изначально обусловило крайне низкий объем взаимной торговли между странами двух систем. В настоящее время из государств Черноморского региона лишь Болгария, Греция, Грузия, Румыния и Турция являются полноправными членами ВТО. Остальные страны-участницы ОЧЭС ведут переговоры о своем вступлении в эту организацию.

Одна из задач ОЧЭС состоит в создании зоны свободной торговли на территории стран-участниц, что может быть осуществлено, по мнению участников группировки, в русле общего направления формирования европейского экономического пространства. Принимая во внимание юридические обязательства некоторых стран-участниц ОЧЭС перед ЕС и желание большинства остальных стать полноправными членами Евросоюза, любое конструктивное действие по созданию зоны свободной торговли в Черноморском регионе становится, таким образом, возможным только в рамках диалога ОЧЭС-ЕС.

Азовский морской порт расположен в 15-ти км от устья реки Дон, стоит на линии 9-го интермодального коридора, предназначенного для переброски грузов с севера на юг, является, своего рода, главными воротами, соединяющими Средиземное море с внутренними водами РФ и Каспием. На данный момент готовится проект углубления подходного канала к порту до 8,5 метров и проект канала, соединяющий Каспийский с Азовским бассейнами.

Порт является воротами во Внутреннюю Водную Транспортную Систему (ВВТС). ВВТС проходит через Волго-Донской канал далее к Каспийскому морю и через реку Волгу и систему северных рек, Волго-Балтийский и Беломорканал соединяется с Балтийским и Белым морями. Это удобный водный путь к промышленным центрам, расположенным в европейской части России, для судов грузоподъемностью 3000 т – 5200 т типа "река-море" (с осадкой до 4-х метров), связывающий внутренние водные пути России через Азовское море с Черным и Средиземным морями.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Удобное географическое положение позволяет делать перевалку грузов, поступающих из внутренних районов страны водным, ж/дорожным и автомобильным транспортом на морские суда.

В рамках реализации третьего этапа инвестиционной программы в ОАО «Азовский морской порт» завершено строительство специализированного контейнерного терминала. По своим параметрам этот терминал является одним из крупнейших в регионе.

Строительство и оборудование терминала осуществляет стратегический инвестор и крупнейший акционер порта – ЗАО по производству строительных материалов «С», которое более десяти лет вкладывает собственные средства в развитие предприятия.

Общая площадь складов терминала составляет 50000 м², длина причальной стенки – 268 м. Терминал оборудуется современными контейнерными перегружателями, кранами и другими специализированными техническими средствами. Проектная мощность терминала – до 75000 TEU в год с единовременным хранением до 5000 TEU.

Терминал расположен непосредственно на территории основного грузового участка Азовского порта и обеспечен автомобильными и железнодорожными подъездными путями. База по обслуживанию и ремонту контейнеров размещена на некотором удалении от территории порта и связана с ним автодорогой и железнодорожной веткой.

Параллельно со строительством контейнерного терминала осуществлялось быстрое развитие портовой инфраструктуры, особенно в направлении внутренней железнодорожной сети. В порту работает три собственных локомотива, что позволяет с максимальной эффективностью использовать выставочные и маневровые железнодорожные пути, общая протяженность которых превышает 9 км и в дальнейшем будет увеличиваться в рамках развития порта. Важнейшим преимуществом порта является возможность одновременной приемки нескольких железнодорожных маршрутов.

Ввод в эксплуатацию контейнерного терминала позволит активно осваивать новые судоходные линии, прежде всего балканского направления. Это даст возможность грузовладельцам переклестить часть грузопотока с автомобильного транспорта на водный и сэкономить значительные средства, которые они сегодня вынуждены тратить на оплату дорогих европейских транзитов.

Строительство терминала осуществляется в соответствии с утвержденной советом директоров стратегией развития Азовского порта и обосновано устойчивой тенденцией роста контейнерного грузопотока. Ввод в эксплуатацию терминала будет способствовать улучшению предоставляемого клиентам в Азовском порту сервиса, совершенствованию осуществляемых через порт интермодальных перевозок, а также организации бесперебойного транспортного конвейера для экспортно-импортных грузов.

Перегрузочный комплекс Азовского порта включает 11 причалов, специализированных на перегрузке металлопродукции, лесных, зерновых грузов, руды, удобрений, угля, минерально-строительных и тарно-штучных грузов. В последнее время освоены новые грузопотоки, в частности глинозем, цемент.

- Общая площадь территории Азовского морского порта более 24 га;
- центральный грузовой район – 5,9 га;
- новые грузовые причалы (территория "нового" порта) – 17 га;
- грузовой участок – "Лоцпост" – 1,2 га.
- Отведен участок под строительство терминала сжиженного углеводородного газа (СУГ) – 36 га.

С открытием новых грузовых площадей в настоящий момент порт имеет 13 оборудованных грузовых причалов общей протяженностью 1600 п/м, (в т.ч. запасной грузовой район – Лоцпост – площадью 1,2 га, причальной стенкой 170 метров и 2 порталными кранами.) обслуживаемых мощным комплексом перегрузочной техники, включающим: 30 порталных кранов грузоподъемностью до 32 тонн, один козловой кран грузоподъемностью 32 т, средства малой механизации, два приемника для переработки сыпучих грузов (зерно, глинозем, цемент, хромовая руда и др.). В порту имеется две мобильные установки для выгрузки навалочного цемента вакуумного типа "Kovako" и шнекового типа "IBAU" производительностью 200 × 250 тонн в час соответственно.

На причалах контейнерного терминала (длина 268 м) введены в эксплуатацию: два порталных крана грузоподъемностью 80 т и 32 т, два контейнерных перегружателя (тип STS) грузоподъемностью 35 тонн с автоматическими спредерами, два козловых крана грузоподъемностью 50 т.

Глубина у причалов – 4,5 – 8,5 м., глубина подходного канала – 4 м. Ширина реки – около 400 м, круглогодичная навигация.

Порт располагает 55 тыс. м² открытых забетонированных складских площадей, очистными сооружениями, системой пожаротушения, четырьмя электроподстанциями на 630 КВТ. Для улучшения энергоснабжения дополнительно построены ЛЭП.

В настоящее время порт способен перерабатывать до 5 – 6 млн. тонн в год.

Нормы погрузки, обеспечиваемые портом от 800 до 8000 тонн в сутки, в зависимости от вида груза.

Большим преимуществом Азовского морского порта перед другими "малыми" портами является возможность единовременного хранения до миллиона тонн грузов.

Порт расположен в районе с хорошо развитой транспортной инфраструктурой и имеет подъездные пути для автомобильного и ж/д транспорта. Порт располагает развитой сетью собственных железнодорожных подъездных и выставочных путей, железнодорожной техникой, также имеет собственный флот.

Благодаря новым собственным выставочным железнодорожным путям, порт имеет возможность принимать грузы маршрутными отправлениями, что значительно снижает расходы и особенно для парка собственных вагонов.

В порту имеется собственные автомобильные и железнодорожные весовые:

- автовесы (60 тонн) – 2 шт;
 - электронные ж/д весы (100 тонн) – 2 шт;
- что сокращает производственный цикл по обработке вагонов, не отправляя их на перевешивание на ст. Азов (7 км).

Ежегодно Порт обрабатывает около 2 млн. тонн грузов, и имеет возможность обрабатывать до 5 – 6 млн. т/год, при способности единовременного хранения до миллиона тонн грузов.

Основная специализация – универсальная обработка всех видов навалочных и генеральных грузов, таких как металл (заготовки, листы, рулоны, слэбы и т.п.), металлолом, уголь, лес (пиленный и круглый), руда, удобрения, зерно, цемента как в биг бегах так и навалочного, контейнеров, негабаритных и других грузов. Также планируется и готовится обработка наливных грузов и сжиженного углеводородного газа.

Наибольшую долю в грузообороте порта, в последние несколько лет, составляет уголь, зерно, цемент, металлопродукция. Предполагается увеличение объемов переработки контейнеров.

Основные экспортные потоки грузов направлены в Турцию, Болгарию, Румынию, Италию, Грецию, Испанию, Тунис, Египет, Сирия, Израиль, Кипр, страны Балканского полуострова. Импорт представляет незначительную часть от общего объема перерабатываемых грузов, но с открытием контейнерного терминала планируется увеличить поток импорта.

Услуги порта:

- Стивидорные операции, включающие погрузку грузов на суда из ж/д вагонов и автотранспорта и наоборот.
- Экспедирование грузов по железной дороге, в порту, фрахт.
- Открытое и складское хранение грузов.
- Перевеска грузов в ж/д вагонах и автотранспорте.
- Перевалка грузов с речных судов на морские суда и наоборот.
- Швартовка, буксировка, бункеровка и другие услуги.
- Пассажирские услуги.
- Комплексное обслуживание флота.

С декабря 1994 года Азовский порт получил статус международного порта и открыт для захода иностранных судов. В порту действует постоянный, многосторонний Пункт Пропуска через Государственную Границу РФ. Пункт Пропуска предоставляет все услуги

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

по оформлению открытия/закрытия границы для проходящих судов (ежегодно такие услуги получают около 2000 судов) и физических лиц независимо от их гражданства.

На территории порта действуют пограничная, таможенная, санитарная, ветеринарная и карантинная службы.

Договора на выполнение погрузочно-разгрузочных работ ОАО "Азовский морской порт" заключает в соответствии с действующим законодательством."

Лицо, намеревающееся заключить договор на оказание услуг по разгрузке, перегрузке и погрузке экспортно-импортных грузов, направляет по почте в ОАО «Азовский морской порт» (346780, Ростовская обл., г. Азов, ул. Петровская, 2, тел./факс: (86342) 5-24-26) заявку о заключении договора с указанием наименования (рода) груза, объема, (прочие существенные условия договора).

ОАО «Азовский морской порт» в сроки, установленные действующим законодательством, рассматривает заявку и направляет заявителю проект договора на оказание услуг по разгрузке, перегрузке и погрузке экспортно-импортных грузов.

Возможности:

- Удобное географическое положение: порт является воротами во Внутреннюю Водную Транспортную Систему (ВВТС).
- Интермодальные связи (доступ по ж/д и автотрассе).
- Эффективное перегрузочное оборудование.
- Гибкая система эксплуатации и разумные тарифы.
- Для постоянных клиентов предоставляется 50 % скидка на портовые сборы (начиная с шестого судозахода).
- Квалифицированный персонал.
- Интенсивное развитие порта.
- Порт открыт для захода иностранных судов (предоставляются услуги по открытию/закрытию границы для проходящих судов).
- Возможность одновременного хранения до миллиона тонн .

Резюме. Для продолжения успешной интеграции украинских портов в транс-портную систему Черноморского региона и глобальную мировую транспортную сеть необходимо уделить особое внимание реконструкции и развитию украинских портов в соответствии с потребностями мирового рынка. А для этого, в свою очередь, крайне необходимо в кратчайшие сроки создать благоприятные условия для реализации инвестиционных проектов, четко проработать нормативную базу для успешного и взаимовыгодного сотрудничества с частным капиталом, привлечение которого в отрасль является неотъемлемым условием ее развития.

Резюме. Для продовження успішної інтеграції українських портів у транспортну систему Чорноморського регіону й глобальну світову транспортну мережу необхідно приділити особливої уваги реконструкції й розвитку українських портів відповідно до потреб світового ринку. А для цього, у свою чергу, конче потрібно в найкоротший термін створити сприятливі умови для реалізації інвестиційних проектів, чітко проробити нормативну базу для успішного й взаємовигідного співробітництва із приватним капіталом, залучення якого в галузь є невід'ємною умовою її розвитку.

Summary. To continue the successful integration of Ukrainian ports in the trans-portal system in the Black Sea region and the global transportation network is necessary to give special attention to the reconstruction and development of the Ukrainian ports in accordance with the needs of the world market. This, in turn, is vital as soon as possible to create favorable conditions for investment projects that clearly work out a regulatory framework for successful and mutually beneficial cooperation with private capital, the attraction which the industry is essential for its development.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Павлов В.И. Транспортно-логистичний комплекс регіону: інтеграційні процеси: моногр. / В.И. Павлов, С.М. Бертінік. – Луцьк: Настир'я, 2005 – 256 с.
2. Макогон Ю.В. Україна – держава морська / Ю.В. Макогон. – Донецьк: Ноуліндж. – 2010. – 391 с.
3. Нечаев Г.И. Внедрение автоматизированных информационных систем как один из путей развития транспортной логистики / Г.И. Нечаев, Г.Г. Гаркуша, И.В. Сагиров // Вісник Східноукр. нац. ун-т ім. В. Даля: наук. журнал. – № 6(177) Ч. 1. – Луганськ, 2012. – С. 28 – 31.
4. Нечаев Г.И. Задачи развития транспортной инфраструктуры востока Украины / Г.И. Нечаев, Б.П. Гуцало, М.Э. Слободянюк // Вісник Східноукр. нац. ун-т ім. В. Даля: наук. журнал. – № 6(177) Ч. 1. – Луганськ, 2012. – С. 9 – 11.

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО И ПРОМЫШЛЕННОГО ВОДНОГО ПРОСТРАНСТВА УКРАИНЫ В ЧЕРНОМОРСКОЙ ЗОНЕ

Макогон Ю. В., заведующий кафедрой "Международная экономика" Донецкого национального университета, директор Регионального филиала Национального института стратегических исследований в г. Донецк, заслуженный деятель науки и техники Украины, д.э.н., профессор (Украина)

Макогон Ю. В. Становление и развитие логистического и промышленного водного пространства Украины.

Проблема украинских портов относительно предоставления интегрированных транспортных услуг неразрывно связана с состоянием системы наземного транспорта, и особенно, железнодорожного транспорта Украины. Выражается она в том, что на железнодорожных станциях практически отсутствуют современные средства связи. Это приводит к тому, что грузовые маршруты нередко идут в обход Украины из-за того, что грузовладелец не имеет возможности постоянно отслеживать движение свои грузов по украинской территории. По своим возможностям железнодорожный транспорт уступает морскому, но перегруженность традиционных маршрутов, когда возникают новые регионы, генерирующие грузопотоки, и это обуславливает необходимость развития существующих и формирования новых логистических маршрутов. Стратегия формирования мультимодальных логистических маршрутов должна базироваться на повышении роли энергосберегающих и экологических видов транспорта: железнодорожного, морского, речного.

Ключевые слова. Инфраструктура транспорта, поливариантные транспортные логистические цепочки, оптимизация грузопотоков, мультимодальные транспортные коридоры, логистические маршруты, транспортно-логистический рынок, управленческая логистика, рынок контрактной логистики.

Макогон Ю. В. Становлення й розвиток логістичного й промислового водного простору України.

Проблема українських портів щодо надання інтегрованих транспортних послуг нерозривно пов'язана зі станом системи наземного транспорту, і особливо, залізничного транспорту України. Виражається вона в тому, що на залізничних станціях практично відсутні сучасні засоби зв'язку. Це приводить до того, що вантажні маршрути нерідко йдуть в обхід України через те, що вантажовласник не має можливості постійно відслідковувати рух своїх вантажів по українській території. По своїх можливостях залізничний транспорт уступає морському, але перевантаженість традиційних маршрутів, коли виникають нові регіони, що генерують вантажопотоки, і це обумовлює необхідність розвитку існуючих і формування нових логістичних маршрутів. Стратегія формування мультимодальних логістичних маршрутів повинна базуватися на підвищенні ролі енергозберігаючих і екологічних видів транспорту: залізничного, морського, річкового.

Ключові слова. Інфраструктура транспорту, поліваріантні транспортні логістичні ланцюги, оптимізація вантажопотоків, мультимодальні