

ЛОГІСТИЧНА ТРАНСФОРМАЦІЯ ВОДНИХ ПОРТІВ: ЗАРУБІЖНИЙ І ВІТЧИЗНЯНИЙ ДОСВІД

© Патора Р., Фігун Н.В., 2008

Проаналізовано динаміку розвитку логістичних процесів у морських і річкових портах України та Німеччини, наведено основні проблеми, з якими стикаються порти. На основі вивчення національної і зарубіжної літератури встановлено особливості, тенденції і перспективи розвитку морських і річкових портів України, визначено напрямки подальших досліджень і методів вирішення логістичних проблем у портах.

The dynamics of development of logistic processes was analysed in the sea and river ports of Ukraine and Germany, showed the main problems with which ports faced on. On the basis of studied national and foreign literature was set on features, tendencies and prospects of development sea and river ports of Ukraine, defined directions of the future researches and methods for decisions of logistic problems in ports.

Постановка проблеми. Україна розташована на вигідному географічному положенні, оскільки має доступ до великої кількості країн як через море, так і через сушу, внаслідок чого виступає країною із потужним транзитним потенціалом. У зв'язку із цим питання транспортних перевезень є питанням національного характеру, а його вирішення повинно бути одним із стратегічних напрямків розвитку України. Розвиток перевезень автомобільним, залізничним, морським, річковим та повітряним транспортом в Україні є на етапі розвитку. Проте, у період, коли в Україні відбувається тільки розвиток логістичних послуг та їхньої інфраструктури, у країнах ЄС порушуються питання покращання інтеграції транспортних перевезень з різними видами транспорту у єдину логістичну інфраструктуру, враховуючи можливості мінімізації витрат. Попри приклади країн ЄС, Україна йде шляхом інтенсивного створення окремих, не зв'язаних один з одним логістичних інфраструктур, можливості інтеграції яких не передбачаються, що в майбутньому призведе до зниження можливостей щодо мінімізації логістичних витрат, та можливостей конкурування логістичних послуг із країнами-членами ЄС та Росією. Особливо нагальною проблемою стосується морських портів, модернізація яких практично не відбувається, інфраструктура не покращується, а навпаки під впливом часу погіршується. У країнах ЄС прогнозують майбутні тенденції розвитку логістичних послуг, в Україні ж тенденції не тільки не прогнозують, а навіть і не відслідковують.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання зниження логістичних витрат використанням можливостей інтеграції різних транспортних засобів у інтермодальну транспортну систему розглядаються у багатьох працях зарубіжних і вітчизняних вчених. Так, наприклад, у роботах Г. Мюллера [1,с.65], Б. Дженінгса [2,с.13], часто виконується аналіз та розглядаються можливості розвитку інтеграційних процесів у сфері міжнародних перевезень, подаються схеми щодо оптимізації транспортних зв'язків у межах різних держав. У роботах Ц. Дукруета [3] розглядаються питання мультимодального розвитку транспортних систем у портових містах. У роботах таких вітчизняних науковців, як Т. Степанкової [4] досліджено можливості розвитку транспортної системи України у напрямку інтеграції всіх видів транспорту. А. Полянська [5] аналізує наявну транспортну систему України – її недоліки і можливості розвитку. У праці М. Спутніка [6] висвітлюються переваги інтеграційних логістичних процесів та можливості створення єдиної логістичної інфраструктури.

Формулювання цілей статті. Метою цієї роботи є розкриття переваг і перспектив створення і використання окремих транспортних систем України у єдину логістичну мережу, створення припортових логістичних центрів, розвиток контейнерного обороту українських портів. Аналіз виконуватиметься на прикладі німецького портового підприємства “Дуйспорт”.

Виклад основного матеріалу.

1. Зарубіжний досвід та тенденції створення портової логістичної інфраструктури. З кожним роком із збільшенням конкуренції як на ринку ЄС, так і на ринках США та Азії ускладнюються умови функціонування компаній. Підвищується тиск на європейські і американські ринки з боку китайських виробників, якість продукції яких невпинно зростає. Для утримання конкурентних переваг у цій ситуації недостатньо запропонувати якісний товар, який задовольняє потреби споживача, а необхідно вчасно запропонувати цей товар. У вирішенні цього завдання допомагає саме логістика.

Дослідження, виконане у 2006 році робочою групою ринку логістичних послуг під керівництвом П. Клауса, професора логістики університету «Erlangen-Nürnberg», підтвердило лідируючі позиції і престиж Німеччини на світовому ринку логістичних послуг. Престиж у логістичній сфері Німеччини формують такі підприємства-гіганти, як DHL – дочірня логістична фірма компанії Deutsche Post, яка у аеропорті Лейпціга створює центральний перевалочний пункт для авіаційних вантажів (вартість проекту становить орієнтовно 300 млн. €), Shopping-TV QVC, яка буде у м. Хюкельховені розподільчальний центр вартістю у 100 млн. €. Проте попри величезні інвестиції відзначених компаній, найбільший вклад у логістику Німеччини вносить Deutsche Bahn, а також розгалужена система доріг. Так, наприклад, у м. Альтерштадт із, приблизно, сорокатисячним населенням, існує понад 150 рейкових колій, які забезпечують залізничне сполучення практично із всіма можливими напрямками вантажо- та пасажироперевезень в регіоні. Річковий порт у Дуйсбургу, обслуговуючи понад 20000 кораблів у рік, та будучи одночасно одним із найбільших логістичних центрів Європи, який об’єднує як річкові, залізничні, так і автомобільні перевезення після реконструкції робить також вагомий внесок у формування образу Німеччини – як однієї з найрозвинутіших логістичних країн світу.

Дуйсбург – це велике промислове місто на заході Німеччини, яке розташоване на річці Рейн. Близькість до кордонів Франції, Швейцарії, Нідерландів, Бельгії, великі сировинні поклади та велика судноплавна ріка – дали змогу стати місту головним центром промисловості західного регіону Німеччини. На рис.1 зображено географічне розташування м. Дуйсбург на території Федеративної Республіки Німеччини.

У 70-х роках цей регіон характеризувався розквітом гірської промисловості із збільшенням потреб у сталі, залізі, нафті, вугіллі у країні. У ці роки, через вигідне розташування, та дешевизну перевезень по ріці, Дуйсбургський порт почав перепускати через себе до 90 % продукції гірської промисловості регіону. Внаслідок чого порт почав інтенсивно розвиватись і нарощувати свої потужності, а у місті засновується найбільший сталеливарний завод Європи [7].

У 1982 році Дуйсбург стає найбільшим портом у світі за обсягами навантаження щобеню на кораблі. У 1983 році здійснюється розширення гирла ріки, з метою забезпечення легкого заходу великих кораблів. Уже через рік споруджується спеціальне обладнання, яке допомагає значно



Рис. 1. Географічне розташування м. Дуйсбург на території Федеративної Республіки Німеччини

швидше розвантажувати і навантажувати кораблі. Ця реконструкція дала змогу ще більше посилити оборотоспроможність порту. У 1988 році настала криза у гірській промисловості. З метою подолання цієї кризи уряд Німеччини виділив на розвиток цього регіону понад 1 млрд. німецьких марок. Внаслідок істотних інвестицій порт почав високими темпами реорганізовуватись. У 1989–1991 рр. Дуйсбург стає вільним від сплати мита портом, у зв'язку з чим інтенсифікується підприємницька діяльність. Створюються приватні логістичні компанії, закладається перша залізнична колія. Значну частину площ порту розпродають, і на місці колишніх приміщень сталеливарного заводу та порту створюються складські споруди. 90-ті роки характеризуються роботами з перетворення порту на зв'язковий логістичний центр між такими видами транспорту, як кораблі, залізниця та автомобільний транспорт. Схему логістичного центру у Дуйсбургу показано на рис. 2. Споруджуються високопродуктивні розвантажувально-навантажувальні бімодальний та інтермодальний термінали, які почали зв'язувати різні види транспорту (загальна їх площа становить близько 120 км²) [8]. Створюється широка сітка доріг як автомобільних, так і залізничних, яка дала можливість збільшити продуктивність порту. У 2000 році відбувається переіменування порту на «Дуйспорт», який символізує новий напрямок діяльності порту – як універсального міжнародного логістичного центру. Компанією Єврологістик створюється найбільший у Європі автоматизований склад, а також споруджується залізничний логістичний центр. Створені потужності сьогодні забезпечують обслуговування близько 700 000 контейнерів у рік, а наявні потужності дають змогу обслужити близько 900 000 контейнерів у рік. За статистикою адміністрації Дуйспорту обсяги обороту контейнерів щороку зростають приблизно на 37 %. Згідно з дослідженнями фахового видання «Контейнер менеджмент» Дуйспорт у 2006 році увійшов до списку 100 найбільших портів за обсягами обороту контейнерів. Згідно з даними за 2006 рік товарооборот порту у рік становить близько 50 млн. тонн. Починаючи з 2001 року керівництво Дуйспорту уклало договори про співпрацю та координування дій між такими портами, як Дортмунд (Німеччина), Роттердам (Нідерланди), Антверпен (Бельгія), Кс'ямен (Японія). У 2006 році з метою розширення рівня оборотоспроможності було розпочато будівництво другого логістичного терміналу площею у 25 га, запуск якого планується наприкінці 2008 року. Станом на 2004 рік у Дуйсбургському порту розміщувалось більш ніж 200 логістичних компаній, а кількість працівників досягала 36 тисяч.



Рис.2. Схеми логістичного центру у Дуйсбургу

Джерело: фотоматеріали – www.duisport.de

Внаслідок кризи у гірській промисловості та, навпаки, розквітом логістичних послуг у Німеччині, діяльність Дуйсбургського порта була перепрофільована на логістичний центр, який внаслідок ефективних реформ перетворився на головний пункт обміну товарами між різноманітними транспортними засобами у Німеччині. Проте із перепрофільованням діяльності порта, відбулися зміни і у цілях діяльності підприємства. Нині Дуйсбург ставить у своїй діяльності такі цілі:

- Забезпечення споживачів вибором найзручнішого для них транспортного засобу.
- Створення якомога швидшого переміщення товарів з одного транспортного засобу на інший.
- Зберігання товарів з дотриманням всіх вимог щодо безпеки і цілісності товару.
- Максимальне задоволення споживачів наданням повного комплексу логістичних послуг по всій території ЄС.
- Тісна співпраця з іноземними портами, яка дає змогу здешевити та забезпечити споживачеві максимальний захист товарів у морських перевезеннях.
- Розширення пропозицій логістичного ланцюга.
- Ідентифікація і розвиток ключових конкурентних переваг.
- Фокусування на другорядних процесах (якість сервісу, страхування тощо).
- Формування стандартного портфеля пропозицій та створення умов для виконання індивідуальних замовлень.
- Формування іміджу компанії тощо.

Курс на реалізацію цих цілей дає змогу якомога максимальніше використати вигідне для розвитку логістичних послуг географічне розміщення, а сформована інфраструктура і відкритість кордонів у ЄС допомагає у виконанні цього.

Аналіз ринку логістичних послуг як в Німеччині, так і в Україні вказує на тенденцію переходу на користування послугами саме приватних логістичних компаній. Протягом останніх 5 років відбувається стабільне зростання частки перевезень приватними логістичними підприємствами і відповідно зменшення частки перевезень власними транспортними засобами. Ця статистика характерна як для України, так і для США і країн ЄС. Обсяги ринку логістичних послуг Німеччини у вартісному виразі становлять 83 млрд.€, та 67 млрд.€ відповідно для логістичних послуг з використанням власних транспортних засобів та залученням транспортних засобів зовнішніх логістичних компаній [6].

Щодо різних ринкових сегментів, частки послуг, наданих приватними логістичними компаніями та власними транспортними засобами, є різними. Так, наприклад, на ринку одягу, високотехнологічних товарів, меблів, товарів, які транспортуються у цистернах і балонах, на ринку повітряних перевезень, міжнародних перевезень лідирують приватні логістичні компанії, а на ринках споживчих товарів, промислових товарів, масових товарів переважає саме використання власних транспортних засобів [9,с.83]. Діяльність Дуйсбургського порта спрямована на популяризацію і надання відчутних логістичних переваг саме на ринках де, покищо, присутні більше власні транспортні засоби підприємств, а не контрактна логістика.

Перспектива діяльності Дуйсбурга є високою, а отже, і реорганізація і зміна напрямку діяльності була виконана вдало, оскільки згідно з прогнозами, і надалі відбуватиметься перехід на контрактну логістику з використанням спеціалізованих логістичних компаній. Ця тенденція характеризуватиме розвиток ринку логістичних послуг як країн ЄС, так і країн східної Європи, зокрема України. Зростання ринку логістичних послуг загалом у Німеччині становить в середньому 2–3 % за рік, що у валютному еквіваленті приблизно 1,5 – 2 млрд. € .

2. Вітчизняний досвід створення портової логістичної інфраструктури. В Україні існує декілька великих портів, які здатні обслуговувати як пасажирські, так і вантажні судна. Найпотужнішими з них є Одеський, Іллічівський, Ялтинський, Маріупольський порти. Одеський у басейні Чорного моря за величиною обороту займає третє місце після Новоросійська (Росія) і Констанци (Румунія). Проте, попри великий товарооборот Одеський порт дуже повільно

розвивається. Створення умов для збільшення товарообороту порта не відповідає тій швидкості, яку диктують умови на ринку.

Світова тенденція вказує на збільшення кількості контейнерних перевезень, що також спостерігається і у Чорному морі. У першому півріччі 2007 року в українських портах було перероблено 453,1 тис. контейнерів. Сьогодні обслуговувати контейнерні перевезення в Україні здатні лише Одеський та Іллічівський порти, частка яких серед вітчизняних портів у перевалці контейнерів становить майже 99 %. Проте і вони перевалку здійснюють на старому, неефективному обладнанні, яке уповільнює, а значить підвищує витрати на цей вид робіт. У результаті конкурентоспроможність портів України падає, а відповідно і прибутки знижуються. Сумарний обсяг перевалки контейнерів портами Одеса і Іллічівськ за підсумками 1-го півріччя 2007р., зріс на 38,5 % порівняно з аналогічним періодом минулого року, та становить 447,5 тис. контейнерів. У 2006 році контейнерний вантажообіг Одеського порту становив 395,6 тис. Існуючі потужності Одеського та Іллічівського портів уже не здатні забезпечувати зростаючі обсяги контейнерних перевезень. Так, на 2008 рік замовлення судновласників на Іллічівський порт становить 1,1 млн контейнерів за максимальної спроможності порту у 850–880 тис. контейнерів. В результаті спостерігається переорієнтація вантажопотоків на порт Констанца (Румунія), контейнерний вантажообіг якого у 2006 році становив більше 1,1 млн контейнерів [10].

Окрім обмежених можливостей у обслуговуванні всіх товаропотоків у порті, не розв'язаним питанням залишається інтеграція всієї транспортної інфраструктури у єдине ціле. Так, наприклад, Одеський порт знаходиться у центральній частині міста, відповідно до чого транспортне сполучення з ним є доволі проблематичним уже на цих обсягах товарообороту. А у разі його розширення – практично не можливим. Попри відсутність належної транспортної інфраструктури питання логістичних центрів також є критичним. Як в Одеському порту, так і в Іллічівському – припортових логістичних центрів практично немає, що створює як додаткові незручності підприємствам, які співпрацюють із портами (тільки з Одеським портом співпрацює понад 300 підприємств), так і збільшує витрати тих самих підприємств на пошук, доставку і зберігання товарів у спеціалізованих складах. Також, одним із невирішених питань є створення новітніх перевалочних пунктів для контейнерного типу продукції, сипкої тощо. Створення новітніх перевалочних пунктів дало б змогу не тільки скоротити витрати часу і коштів на перевантаження товарів, але і змогло ефективно зв'язати різні транспортні засоби. Прикладом саме такого об'єднання і є німецький порт у Дуйсбургу.

Певні кроки у розвитку українських портів все ж таки зроблені. У 2005 році був розроблений генеральний план розвитку Одеського порту, який став основою для формування Концепції розвитку порту до 2010 року. Цей документ був узгоджений з обласною держадміністрацією і затверджений Міністерством транспорту та зв'язку України та схвалений Президентом України. Метою цього проекту був розвиток та модернізація інфраструктури порту, насамперед, пов'язаної з перевалюванням контейнерів та збільшенням пропускної спроможності порту. До основних напрямків робіт було зараховано підвищення ефективності використання території порту у існуючих межах, налив 36 га території, будівництво нової транспортної естакади, використання території судноремонтного заводу, створення нового контейнерного терміналу „Карантинний мол”, нагромаджувально-розподільчого пункту «Сухий порт», який планувався за містом. Термін реалізації концепції було заплановано на 2006–2010 рр. Проте цей проект практично не реалізовується і досі. Причиною цього стали перепони з боку влади міста [11].

Висновки та перспективи подальших досліджень. Стан логістичних послуг в Україні перебуває на етапі розвитку. Внаслідок чого послуги не відповідають належній якості, інфраструктура є на низькому рівні, конкуренція є доволі високою як з боку національних компаній, так і з боку іноземних, а інтеграційних процесів взагалі не відбувається. Для виходу на міжнародні стандарти діяльності у галузі логістики необхідно враховувати тенденції розвитку та шляхи підвищення конкурентоспроможності логістичних послуг в Україні [12,с.35]. Дуйсбургський порт слугує цьому якнайкраще, вказуючи основні тенденції і напрямки розвитку світової логістики:

- глобалізація логістичних процесів;
- скорочення часу і елементів у логістичному ланцюгу;
- підвищення продуктивності виробництва, внаслідок скорочення термінів поставки;
- розвиток інфраструктури в напрямку об'єднання різних видів транспорту (інтеграція);
- зниження логістичних витрат та розвиток інфраструктури у глобальних масштабах;
- скоординованість дій як владних структур, так і приватних підприємств;
- розвиток логістичних послуг у напрямку мультимодальних перевезень.

Шляхи вирішення наявних проблем у логістичній інфраструктурі України, способи перетворення існуючої транспортної мережі у мультимодальну, формування швидких транспортних коридорів, які дали б змогу підвищити рівень транзитного потенціалу України, підвищення значення морських і річкових портів у вітчизняній логістичній системі можуть бути темами подальших досліджень.

1. Müller G. *Intermodal freight transportation* // *Eno Transportation Foundation Inc.* – 1999. С.65.
2. Jennings B., Holcomb M.C. *Beyond Containerization: The broader concept of intermodalism* // *Transportation Journal.* – 1996. С.13.
3. Ducruet C., Lee S. *Measuring intermodalism at european port cities* // <http://www.porteconomics.nl/docs/measuring%20intermodalism.pdf>. – 2007.
4. Степанкова Т. *Развитие торгово-транспортной сети Украины*
5. Полянська А. *Транспортна функція логістики як необхідна умова регіонального розвитку* // <http://www.eprints.ksame.kharkov.ua/1294/1/66>.
6. Maik Porsch *Sputnik PR- & Öffentlichkeitsarbeit als Vertriebsinstrument für Transport- und Logistikdienstleister* // *Lippe-Logistik-Lemgo.* - Tagung. – 2005.
7. Duisburg // <http://de.wikipedia.org/wiki/Duisburg>. - 2008.
8. *Chronik im Zeitraffer* // *Historie.* www.duisport.de. – 2008.
9. Крикавський Є.В., Чухрай Н.І., Чорнописька Н.В. *Логістика: компендіум і практикум* // *Кондор.* - 2006. - С.83.
10. Колеснік І. *Інтеграція України до світової економічної системи через діяльність морських портів* // *Автореферат.* <http://www.lib.ua-ru.net/inode/34882.html> – 2004.
11. Хомич Л. *Проблеми реалізації концепції розвитку одеського морського порту* // <http://www.niss.gov.ua/Monitor/Desember/19.htm>. - 2007.
12. Гудзь П., Колеснік І. *Розвиток морських портових комплексів на основі регіональної логістики* // *Регіональна економіка.* – 2006. – № 1. – С.35.