

**Є. С. Кущенко**, аспірант кафедри  
транспортних систем та технологій  
Академії митної служби України

### **АНАЛІЗ СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ КОНТЕЙНЕРНИХ ТЕРМІНАЛІВ**

*Проведено аналіз роботи контейнерних перевезень в Україні та визначено напрямки подальшого їх розвитку на прикладі контейнерного терміналу "TIS".*

*Ключові слова: контейнерні перевезення; морські порти; контейнерний термінал "TIS"; "сухий порт".*

*The analysis of the work of container transportation in Ukraine and the directions of their further development as an example of a container terminal "TIS".*

*Key words: container shipping; ports; container terminal "TIS"; "dry port".*

**Постановка проблеми.** Морські порти України – найважливіша складова не тільки транспортної, але й виробничої інфраструктури. Порти виконують роль пунктів стикування транспортної системи, а відповідно, економіки України, зі світовою транспортною системою та економіками іноземних держав [1].

Нині ринок контейнерних перевезень розвивається прискореними темпами. Практичність у використанні та невеликі витрати в обслуговуванні контейнерів підвищують попит на такі перевезення щорічно. Нині приблизно 90 % ненасипних вантажів у всьому світі переміщуються в контейнерах, які встановлюються на морських судах. Вантажні контейнерні перевезення стали потужною ланкою в ланцюзі світової економіки. Тому подальший розвиток контейнерних технологій має важливе значення для забезпечення міжнародних перевезень товарів особливо морськими суднами.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Контейнери на ринку існують вже більше п'ятдесяти років, але постійно відбувається їх уніфікація. Завдяки своїм стандартним розмірам та формам вони легко беруть участь у вантажно-розвантажувальних роботах. Форма контейнера має вигляд прямокутника, що робить його дуже компактним. Тим самим забезпечується штабелювання контейнерів у три яруси, заощаджуючи при цьому місце на судні та на контейнерних терміналах [2]. Контейнерні перевезення являють собою систему інтермодальних перевезень, стандартизованих Міжнародною організацією зі стандартизації (ISO). Інтермодальні контейнери, своєю чергою, можуть бути завантажені товаром, опечатані та навантажені на транспортний засіб [3].

Різні товари, починаючи від зернових культур і закінчуючи великою побутовою технікою, можуть перевозитися в універсальних контейнерах. Відповідно до кожного виду вантажу підбирається певний контейнер. За призначенням, залежно від видів вантажу, контейнери поділяються на універсальні (призначені для перевезення тарно-штучних вантажів) і спеціалізовані (призначені для перевезення сипких матеріалів, рідких, рефрижераторних, газоподібних та інших вантажів) [4]. Таким чином, широка номенклатура товарів, що перевозяться в контейнері, потребує експлуатації контейнерів.

**Мета статті** – аналіз стану контейнерних перевезень в Україні та визначення напрямків подальшого розвитку контейнерних перевезень на прикладі контейнерного терміналу "TIS".

© Є. С. Кущенко, 2014

**Виклад основного матеріалу.** Україна омивається Чорним і Азовським морями та розташована між Російською Федерацією та Європейським Союзом. Через Україну щорічно проходить величезна кількість транзитного вантажу. Через це Україна не має відставати від розвитку контейнерного ринку, а, навпаки, розвивати конкурентне середовище контейнерних перевезень з іншими країнами світу.

В Україні існує багато великих портів. Найпотужніші три порти України: Одеський, Іллічівський та Південний (ТІС). Кожен з цих портів має свій контейнерний термінал.

Згідно з даними Державної служби статистики України, щорічно переробка вантажів у морських і річкових портах України постійно збільшується [3]. Це відбувається в усіх режимах: експорту, імпорту і транзиту (рис. 1).

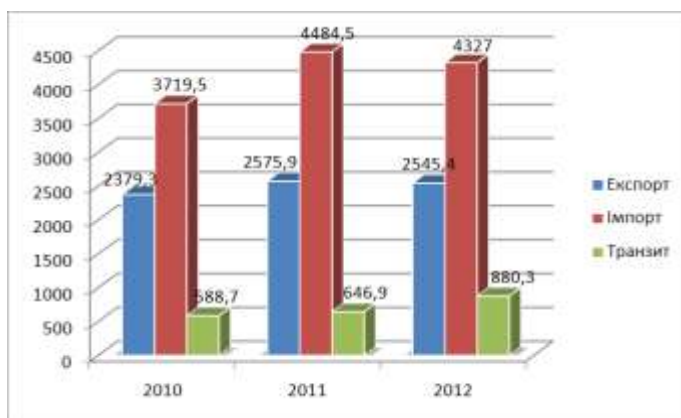


Рис. 1. Переробка вантажів у контейнерах у морських і річкових портах України, тис. т

Компанія “Infomall” склала рейтинг контейнерних терміналів Чорноморського регіону за підсумками 9 місяців 2013 р., лідером якого за обсягами перевалки став румунський термінал “DP World” (Констанца), друге місце посів контейнерний термінал “НРС” (Одеса), шосте – контейнерний термінал “СТІ” (Іллічівськ), дванадцять – контейнерний термінал “ТІС” (Південний) [4].

Зазначимо, що Одеський контейнерний термінал у 2011 р. також посідав друге місце, а Південний контейнерний термінал – дванадцять. Буквально за два роки термінал “ТІС”, як і Іллічівський термінал “СТІ”, піднявся на дві позиції рейтингу.

Обіг контейнерів в Одеському порту найшвидший в Україні. Поки йому належить перше місце в цьому напрямку. Оскільки порт розташовано практично в центрі міста, то будівництво додаткових терміналів неможливе. Існує спосіб будівництва насипних причалів, але ця технологія дуже дорога. Одним з найперспективніших терміналів на майбутнє, безумовно, є контейнерний термінал “ТІС”.

На терміналах “ТІС” відбуваються навантажувально-розвантажувальні операції зерна, добрив, вугілля та руди. Понад 650 суднозаходів на рік пов’язують “ТІС” з більш ніж 1500 портами в усьому світі.

Маючи глибину причалу 15 м [5, 20], “ТІС” є найглибоководнішим портом України, що забезпечує максимальний розмір вантажних партій і мінімальних фрахтових витрат. Термінали також широко відомі в Україні та за її межами своєю швидкістю обробки флоту. “ТІС” національний рекордсмен щодо інтенсивності вивантаження та навантаження великотоннажних балкерів. За кілька років існування на ринку контейнерний термінал “ТІС” зарекомендував себе як конкурентоздатний.

Загальна довжина 8 причалів становить понад 1800 м. Слід урахувати, що цю величину можна збільшити. “ТІС” найбільший порт України за площею, яка становить понад 200 га.

Особлива увага приділяється контейнерному терміналу, який розташовано на території даного підприємства. Згідно з даними компанії “ТІС”, на рис. 2 наведено порівняльний аналіз за роками щодо контейнерної перевалки на терміналі.

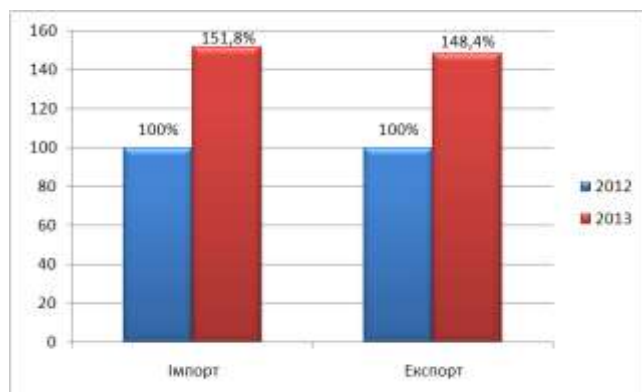


Рис. 2. Контейнерна перевалка на терміналі “ТІС”, TEU

З графіка видно, що обсяг перевалки контейнерів за рік збільшився в півтора рази. Завдяки своїм потужним перевантажувальним кранам обсяг збільшується через привабливість терміналу і його здатність працювати з великими кількостями контейнерів. Також термінал здатен здійснювати перевалку великогабаритних вантажів.

Обсяги контейнерного обігу Одеського та Іллічівського портів за перші 8 місяців 2013 р. порівняно з аналогічним періодом 2012 р. відповідно до статистичних даних [6] наведено на рис. 3.

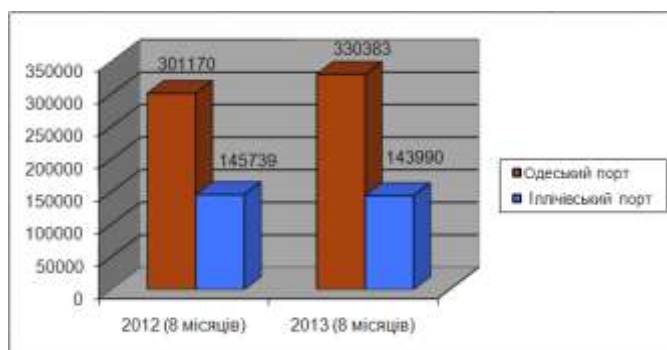


Рис. 3. Контейнерообіг на терміналах Одеського та Іллічівського портів, TEU

Аналіз наведених даних показує, що на Одеському контейнерному терміналі в 2013 р. спостерігається динаміка збільшення контейнерообігу на 9,7 %, на Іллічівському терміналі, навпаки, контейнерний обіг знизився на 1,2 %. Таким чином, порівнюючи кон-

---

тейнерні термінали України між собою, темпи зростання контейнерного обігу в терміналі “ТІС” найбільші та щорічно збільшуються в півтора рази. При цьому є цілий ряд експедиторських компаній, що пропонують розширювати обсяги співпраці.

Типовий контейнерний термінал складається з причалів для суден, площі для зберігання контейнерів, спеціальних причальних контейнерних перевантажувачів, транспортних засобів для доставки контейнерів з причалу на склад, а також іншого обладнання для складування й перевантаження контейнерів на складі [1, 253].

На контейнерному терміналі “ТІС”, крім вищезазначених складових, наявні й інші необхідні складові для його функціонування:

- майданчик для зберігання контейнерів;
- митний пост, який відразу здійснює митні процедури;
- оглядова рампа;
- РО-РО термінал;
- два причали;
- залізничний фронт для навантаження і розвантаження вагонів.

Завдяки цим складовим робота контейнерного терміналу відбувається безперебійно і може збільшувати обсяг перевалки до максимуму. Але навіть якщо потужності терміналу вистачатиме, а майданчики для зберігання контейнерів будуть повністю завантажені, то є можливість відкрити недалеко від терміналу “сухий порт”.

“Сухий порт” передусім являє собою майданчики, необхідні для зберігання вантажів. На території також можуть бути розташовані додаткові споруди й обов’язково підведена дорога для проїзду автомобільного та залізничного транспорту, яка зв’язується з морським транспортом. Увесь цей комплекс має виконувати функції з перевалки вантажів.

Завдяки вдалому розміщенню контейнерний термінал “ТІС” має сприятливі умови для подальшого розширення із застосуванням технології “сухий порт”. Для цього навколо підприємства “ТІС” є достатня кількість вільної території (рис. 4).



Рис. 4. Вільні території біля контейнерного терміналу “ТІС”

На цих прилеглих територіях розвивається індустріальний парк в єдиній митній зоні з портом. Цей проект не має аналогів на Чорному морі. Для нього зарезервовано запас площ обсягом 357 га [5, 21], на яких можна побудувати “сухий порт”.

Згідно з офіційним сайтом компанії “Євротермінал”, вона спільно з Одеським морським торговельним портом створила проект “Сухий порт” – єдиний мультимодальний логістичний центр, загальна площа якого становить 50,2 га освоєної території [7]. Ця земель-

---

на ділянка в м. Одесі є власністю даної компанії. Але якщо порівнювати обсяги прилеглої території Одеського порту порівняно з підприємством “ТІС”, видно, що в контейнерного терміналу “ТІС” площа в 7 разів більша.

Важливе значення має сполучення залізничних шляхів між причалами та “сухим портом”. Нині на території контейнерного терміналу “ТІС” є залізничні гілки, але вони не використовуються для перевезення контейнерів. Тому в разі спорудження “сухого порту” раціональним було б зробити під’їзні залізничні колії. Отже, на таку об’ємну територію “сухого порту” необхідна дуже велика кількість задіяної транспортної техніки. Тільки автомобільним транспортом обійтися в даному випадку буде важко. Тож під час проектування “сухого порту” дуже важливим і необхідним елементом має стати залізнична гілка.

Ураховуючи, що зараз Одеський порт, як уже зазначалося, посідає друге місце серед контейнерних терміналів Чорноморського регіону з уже функціонуючим “сухим портом”, то будівництво “сухого порту” на території контейнерного терміналу “ТІС” значно підвищить обсяг контейнерообігу і створить гідну конкуренцію Одеському терміналу. Отже, під час створення єдиної системи функціонування контейнерного терміналу “ТІС” із “сухим портом” на його території даний термінал, можливо, стане лідируючим контейнерним терміналом за обсягами обробки контейнерів у Чорноморському регіоні.

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку.** Аналіз стану та перспектив розвитку переробки контейнерних потоків в українських портах показав, що контейнерний термінал “ТІС” – перспективне підприємство з великими потенційними можливостями зі збільшення обсягів переробки контейнеропотоку. Нині це підприємство досить потужно розвивається і починає конкурувати з найбільшими портами України – Одеським та Іллічівським. У подальшому цей термінал може стати одним з перших в Україні.

Для цього необхідно:

- будівництво і використання “сухого порту” на додатковій вільній території терміналу, який збільшить обсяг контейнерного обігу мінімум у два рази;
- прокладення залізничної гілки, яка з’єднуватиме причали із “сухим портом”.

Таким чином, це дозволить розширити можливості переробки контейнеропотоку із застосуванням як автомобільного, так і залізничного транспорту й суттєво підвищити ефективність використання потужностей наявного обладнання з переважання контейнерів, а також значно скоротити терміни доставки товарів до споживачів.

#### **Список використаних джерел:**

1. Пасічник А. М. Сучасні транспортно-митні технології міжнародних перевезень товарів : монографія / А. М. Пасічник. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2012. – 288 с.
2. Кравчук С. С. Вантажні перевезення : практикум / Кравчук С. С. – Дніпропетровськ : АМСУ, 2012. – С. 86.
3. Переробка вантажів у морських (річкових) портах (причалах) України [Електронний ресурс] / Держ. ком. статистики України. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>
4. Центр транспортних стратегій [Електронний ресурс] / Informall – Режим доступу : [http://www.cfts.org.ua/news/sostavlen\\_reyting\\_konteynernykh\\_terminalov\\_chernogo\\_morya\\_za\\_9\\_mesyatsev\\_16074](http://www.cfts.org.ua/news/sostavlen_reyting_konteynernykh_terminalov_chernogo_morya_za_9_mesyatsev_16074)
5. Пасічник А. М. Проблеми та перспективи розвитку інфраструктури контейнерних терміналів на прикладі транспортного інвестиційного сервісу “ТІС” / А. М. Пасічник, Є. С. Кущенко // Вісник АМСУ. – № 2 (50). – 2013. – 162 с.
6. Усе більше вантажних контейнерів [Електронний ресурс] / Порти України. – Режим доступу : <http://www.portsukraine.com/node/3607>
7. Евротермінал [Електронний ресурс] / Dry Port – Режим доступу : <http://www.euroterminal.od.ua/ru/suhoy-port/koncepciya>