

УДК 656.022

А. М. Пасічник, доктор фізико-математичних наук,
професор кафедри транспортних систем
та технологій Академії митної служби України
Л. Р. Прус, кандидат економічних наук,
головний науковий співробітник Державного
науково-дослідного інституту митної справи
С. О. Полока, інспектор Миколаївської митниці
Міністерства доходів і зборів України

РОЗБУДОВА ЛОГІСТИЧНИХ ТРАНСПОРТНО-МИТНИХ КОМПЛЕКСІВ ІЗ ЗАСТОСУВАННЯМ ТЕХНОЛОГІЇ “СУХИЙ ПОРТ”

Проведено аналіз перспективності розбудови контейнерних терміналів та розширення потужностей українських морських портів щодо перевалки контейнерів із застосуванням технології “сухий порт”.

Проведен анализ перспективности создания контейнерных терминалов и расширения мощностей украинских морских портов по перевалке контейнеров с применением технологии “сухой порт”.

The analysis of the prospects of a container terminal and capacity expansion of sea ports of Ukraine in containers handled by technologies “dry port”.

Ключові слова. Морський порт, контейнерний термінал, обсяг перевалки контейнерів, оператор терміналу, транспортні технології.

Вступ. Морський транспорт – важлива галузь економіки України. Його ефективне функціонування є необхідним чинником становлення морської держави, сталого розвитку її транспортно-дорожнього комплексу та економіки в цілому [1–3].

Морські порти України – це найважливіша складова не тільки транспортної, але й виробничої інфраструктури. Їхня особлива роль в економіці зумовлена розташуванням на напрямках міжнародних транспортних коридорів, а також тим, що через них проходить адміністративний та економічний кордони України. Порти виконують роль пунктів взаємодії транспортної системи, а відповідно й економіки країни, з міжнародною транспортною системою та економіками інших держав. Тому рівень перероблювальних потужностей та технологічного й технічного оснащення, організаційно-правової системи функціонування та управління портів має відповідати сучасним вимогам до портів у міжнародній транспортній системі.

За оцінками експертів, річний дефіцит портових потужностей в Азово-Чорноморському басейні з обробки основної номенклатури вантажів за обсягами вугілля становить 20 млн т, руди – 10 млн т, зерна – 5 млн т, металів – 3 млн т і за контейнерами – 2 млн TEU. Прогнозується, що в перспективі до 2015 р. сумарна потреба портових потужностей зросте ще на 70 млн т, при цьому більше половини вантажів становитимуть контейнерні. Крім того, вступ Росії до СОТ створить передумови для збільшення перевезень російських експортно-імпортних вантажів найкоротшими маршрутами через басейн Чорного моря на 20–30 %. Також необхідно враховувати, що Україна щороку збільшує експортно-імпортний потенціал на 5–6 %. Тому доцільно визначити необхідні потужності сучасних контейнерних терміналів, їх перспективи і напрямки розвитку.

© А. М. Пасічник, Л. Р. Прус, С. О. Полока, 2013

Постановка завдання. Мета дослідження – аналіз потужностей українських портів з перевалки контейнерів, визначення вимог до логістичних транспортно-митних комплексів, означення перспектив розвитку проектів контейнерних терміналів із застосуванням сучасних транспортних технологій.

Результати дослідження. У 2007 р. обсяг перевалки контейнерів через порти країни вперше досягнув 1067 тис. TEU (еквівалент 20-футового контейнера) [4]. Високі показники роботи портів – це результат як загального зростання зовнішньої торгівлі в Україні, так і загальносвітової тенденції контейнеризації транспортних потоків вантажів. За даними Державної служби статистики України у 2011 р. експорт товарів становив 68 409,8 млн дол. США, імпорт – 82 606,9 млн дол. Порівняно з 2010 р. експорт збільшився на 33,1 %, імпорт – на 36 %. Найбільші обсяги експорту товарів за основними видами транспортування у 2011 р. розподілялися таким чином: морськими суднами було перевезено 43,2 % від загального обсягу експорту товарів, залізничними вагонами – 29,5 %, вантажними автомобілями – 20,3 %.

У перевалці контейнерів українських портів переважають експортно-імпорتنі вантажі, частка яких сягає 96,1 % від загальної кількості перевантажених одиниць, зокрема експорт – 47,2 %, імпорт – 48,8 %. Основні учасники перевалки контейнерів – три морські торговельні порти України: Одеський, Іллічівський та Маріупольський. 99 % контейнерів перевантажуються в Одеському та Іллічівському портах. В Іллічівському порту нещодавно розпочав роботу оновлений термінал потужністю 850 тис. TEU на рік. За рахунок реконструкції, модернізації технологічних процесів та оновлення устаткування зростають потужності Одеського порту.

Сучасний контейнерний термінал має відповідати таким вимогам [5; 6]:

- термінал і територія складу зберігання створюються на плоскій, прямокутній, вільній території;
- причал будується уздовж захищеної берегової лінії;
- устаткування терміналу гнучке для обслуговування різних суден з контейнерами;
- відповідна площа землі, яка повинна забезпечувати ефективні вантажно-розвантажувальні роботи з продуктивністю світового рівня.

Типовий контейнерний термінал складається з причалів для суден, площі для зберігання контейнерів, спеціальних причальних контейнерних перевантажувачів, транспортних засобів (тягачів) для доставки контейнерів з причалу на склад, а також іншого обладнання для складування й перевантаження контейнерів на складі. Крім того, на терміналі має бути: обладнано в'їзд і виїзд з терміналу для регулювання руху з пристроєм комп'ютерного обліку і контролю; різноманітні будівлі для обслуговування та адміністрації. Більшість терміналів мають залізничний фронт для навантаження і розвантаження вагонів. Усі операції з управління та контролю за переміщенням контейнерів здійснюються за допомогою комп'ютерної системи, розташованої в адміністративній будівлі. Тут же або в окремому будинку орендують приміщення державні служби: митна та прикордонна. Зазвичай на терміналі є великий склад (CFS – Container Freight Station), де відбувається вивантаження (навантаження) контейнеризованих вантажів.

Мінімальний розмір сучасного контейнерного терміналу має передбачати наявність двох причалів, незалежно від обсягу вантажопереробки, запланованого на початковий період експлуатації терміналу. Розмір території контейнерного терміналу визначається довжиною причалів, обумовленою довжиною максимального судна, яке планується обробляти, а також площею, котра забезпечує планований вантажообіг контейнерів.

Світова практика контейнерних перевезень показує, що кожне десятиліття відбувається дворазове збільшення фізичних розмірів суден та їх максимальної контейнеромісткості.

Нині експлуатуються і будуються контейнеровози місткістю 11 000 TEU, до 2015 р. найбільші контейнеровози можуть мати місткість 18 000 TEU. Зараз судна 5-го (від 5000 TEU до 8000 TEU – “постпанамакс”) покоління становлять більшість у складі світового флоту контейнеровозів. Протягом наступних десяти років буде така ж кількість суден наступного, 6-го покоління, місткістю понад 8000 TEU. Очікується, що в майбутньому саме ці судна працюватимуть на прямих лініях, а контейнеровози 5-го покоління перейдуть на обслуговування фідерних ліній.

Один із методів визначення необхідної площі землі для контейнерного терміналу полягає в оцінці проєктованого обсягу вантажопереробки на майбутні 20 років, зберігання вантажу за кількістю та часом, а також прийнятих способів транспортування на термінал і з терміналу.

Площа терміналу на один причал у діючих портах становить від 180 086 м² (≈ 18 га) до 295 422 м² (≈ 29,5 га). Отже, середня площа контейнерного терміналу на один причал становить 246 859 м², або 24,7 га (61 акр).

Таким чином, зростання вантажопотоку, в тому числі й контейнерного, потребує адекватного розвитку відповідної інфраструктури. Але на даний час більшість українських морських портів не мають відповідних додаткових виробничих площ для успішного виконання таких завдань. По-перше, портові площі обмежені, по-друге – порти виконують невластиві їм функції – зберігання вантажів та їх митне оформлення. Це призводить до того, що порт перетворюється на склад. Така ситуація спостерігається впродовж останніх років майже в усіх портах світу. Тому не дивно, що одночасно майже всі почали застосовувати одну з прогресивних форм світових контейнерних перевезень – технологію “сухий порт” (“сухопутний порт”).

Ця методика передбачає винесення певних функцій, в тому числі митного оформлення морських вантажів, на територію “сухих портів”. “Сухий порт” має бути безпечним місцем усередині митної території країни, яке призначено для обробки, тимчасового зберігання, контролю й митного очищення вантажів, що перевозяться в процесі міжнародної торгівлі і за змістом є логістичним транспортно-митним комплексом з переробки вантажопотоків, який працює в режимі мультимодальних перевезень (обслуговує як залізничний, так і автомобільний транспорт). Виконує функції терміналу для перевалки переважно морських вантажів на внутрішніх напрямках. Технологія реалізується так: після вивантаження вантажу з борту судна його доставляють до “сухого порту” без оформлення транзиту під митним контролем. Спостереження за переміщенням вантажів з території морського порту в “сухий” може здійснюватися за допомогою систем електронного супроводу вантажів (наприклад, системи навігації GSM-GPS (NAVSTAR), телебачення з функцією розпізнавання образів, RFID-міток). Крім того, можливо розширити функції “сухого порту” за рахунок переробки вантажів безпосередньо не пов’язаних з морським портом. Віддаленість від морських кордонів не є перешкодою. Наприклад, у французькому місті Тулуза діє “сухий порт” іспанського порту Барселони, відстань між якими 350 км. У даному випадку порт розвантаження і “сухий порт” розміщує в різних країнах.

Унесення митних формальностей до “сухого порту” дозволить переформатувати вантажопотік, збільшити пропускну спроможність порту, що скоротить час перебування контейнера в порту і підвищення якості митного оформлення. Крім того, реалізується принцип “єдиного вікна” під час митного контролю товарів і транспортних засобів на базі попереднього інформування. Це, в свою чергу, дозволить підвищити ефективність контейнерних перевезень автомобільним, залізничним та морським транспортом. Для цього із загального вантажного маніфесту агентам ліній необхідно виділяти відомості щодо контейнерів, які доставляють у “сухий порт”, та тих, які оформлятимуться в порту до приходу судна.

Передусім така схема дуже приваблива для власників консолідованих вантажів, що перевозяться в одному контейнері, оскільки розформувати контейнер у порту неможливо через досить тривалий час митного оформлення всіма отримувачами товарів, тому вона цікава й отримувачам, з довготерміновим митним оформленням.

Місце розташування “сухого порту” має бути обладнано переважно на виїзді з транспортного вузла, що створює гарні умови для подальшого переміщення вантажу після завершення митних процедур. На прилеглих територіях до “сухого порту” мають бути розташовані комерційні склади, на яких у разі потреби можна розформувати, розфасувати, пересортувати оформлений товар для подальшого транспортування до отримувача. Таким чином, варіант “сухого порту”, на якому за бажанням суб’єкта ЗЕД здійснюється як повне вивантаження товару з контейнера і повернення в порт порожнього, так і зберігання товарів “на колесах”, актуально для мінімізації витрат бізнесу. Для вантажовласників суттєвим є той факт, що тарифи на зберігання завантажених і порожніх контейнерів у “сухому порту” мають бути на порядок нижче ніж у морському.

Нині Комітет з транспорту Економічної та соціальної комісії для Азії й Тихого океану (ЕСКАТО ООН) розробляє угоди щодо “сухих портів”. ФМС Росії на постійній основі бере участь у цій роботі. За митним законодавством Митного союзу Росії, Білорусії та Казахстану основою “сухого порту” є склади тимчасового зберігання, що мають бути безпосередньо наближені до основних транспортних маршрутів. Головні транспортні магістралі через територію України, на яких повинні розміщуватися “сухі порти”, визначаються Міністерством інфраструктури України.

Застосування технології “сухий порт” доцільно і для території, яка не має виходу до моря, але де розміщено розвинуті транспортні комунікації та логістичні об’єкти і в у достатній кількості якісна робоча сила.

Умовами роботи цієї технології в Україні є швидкісний тип залізничних сполучень для контейнерних вантажів та активізація інтермодальних перевезень.

У Росії “сухий порт” – це великий термінал, який, в першу чергу, має статус складу тимчасового зберігання зі штатом брокерів, експедиторів, осіб, які надаватимуть послуги.

“Сухі порти”, ініційовані Федеральною митною службою на території Росії, вводять у 2 етапи: перший – з 2010 по 2014 рр., другий – 2014–2020 рр. Першим етапом з реалізації ФТС Росії технології “сухого порту” стали розробка і затвердження Порядку здійснення митних операцій з товарами, що прибувають у контейнерах на територію РФ через морські порти, та їх переміщення на СТЗ (наказ ФТС Росії від 18.03.2010 р. № 510). Згідно із зазначеним Порядком на території морського порту здійснюються лише операції розвантаження–перевантаження товарів з морських суден, а сортування, тимчасове зберігання й митне оформлення повинно здійснюватися в “сухих портах”, розташованих поза межами території морських портів, але які розміщуються в зоні діяльності одного митного органу.

При цьому до “сухого порту” ставляться такі вимоги:

- “внутрішній контейнерний термінал (“сухий порт”)” – сукупність складу тимчасового зберігання (СТЗ), інших будівель, будов, споруд, автомобільних і (або) залізничних доріг та інших об’єктів, розташованих за межами території морського (річкового) порту, пов’язаних між собою і з морським (річковим) портом єдиним технологічним процесом, призначених для здійснення вантажних операцій з товарами та їх тимчасового зберігання;

- має бути оснащений електронною інформаційною системою;

- оператор морського терміналу (ствідор) має бути власником внутрішнього контейнерного терміналу;

- морський термінал і внутрішній контейнерний термінал мають розтошовуватися в зоні діяльності одного митного поста.

Другий етап (2014–2020 рр.) – практичний. Заплановано вдосконалити законодавчу базу і методику оформлення вантажів. Особливість цього етапу полягає також у тому, що вдосконалення митно-логістичної інфраструктури та впровадження інституту “сухого порту”, зокрема, в умовах митного оформлення в прикордонних суб’єктах Російської Федерації передбачено Концепцією митного оформлення і митного контролю товарів у місцях, наближених до державного кордону Російської Федерації. Відповідно до Концепції передбачається оптимізувати системи митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються автомобільним і морським транспортом (з розвитком логістичних технологій “сухого порту”) до 2014 р., залізничним транспортом – до 2020 р. Концепція дозволить удосконалити державний контроль щодо товарів, що переміщуються через державний кордон Російської Федерації, і створить умови для полегшення світової торгівлі.

Технологія “сухий порт” в Україні реалізується Одеським морським торговельним портом (ОМТП) спільно з ТОВ “Євротермінал”, який передбачає створення єдиного мультимодального логістичного центру. Розвиток проекту ведеться в 2-х напрямках: як тиловий демпферний майданчик для терміналів (ОМТП) і як логістичний центр з великим спектром послуг. “Сухий порт” – один із елементів транспортно-логістичного ланцюжка: “контейнери та термінали ОМТП – транспортна естакада – “сухий порт” – міжнародний транспортний коридор № 9”. Унікальною перспективною перевагою транспортної інфраструктури “сухого порту” є виведення вантажопотоку з/на безперервної естакади ОМТП на спеціальну автомобільну дорогу і залізничну гілку.

В Україні також створено залізничний “сухий порт” як спеціалізовану зону для проведення митного, прикордонного та інших видів контролю імпортованих вантажів у контейнерах, що прибувають через ОМТП (Одеська обл., Біляївський р-н, с. Усатове, вул. Залізничників, 14). У цій зоні зібрано в єдиному офісі всі контрольні служби, спеціалізований контейнерний майданчик, склад тимчасового зберігання, критий склад. Переміщення вантажів у контейнерах з порту в пункт контролю здійснюється за спрощеною технологічною схемою без попередніх повідомлень і декларації, митної декларації. Усі необхідні види контролю проводяться не в порту, а безпосередньо в пункті контролю. Контейнери переміщуються під безперервною охороною.

Технологія “сухий порт” має й низку істотних недоліків, які необхідно врахувати у розробці нормативно-правового забезпечення:

1) власник СТЗ повинен на всю територію, яка використовується для зберігання імпортованих товарів, оформити страховку, депозит і всі гарантії забезпечення сплати митних платежів;

2) клієнт, отримуючи товар не в порту, а з терміналу, буде вимушений сплачувати вартість перевезення;

3) низька інформаційна безпека процедури документального оформлення вантажів на етапах передачі прав, у першу чергу, між агентами суднових ліній і експедиторами;

4) репрофілювання прикордонних митних постів на виконання лише транзитних функцій і винесення митного оформлення на “сухі порти”.

Для розв’язання цієї проблеми необхідно:

1) законодавче врегулювання застосування даної логістичної технології в Україні (наприклад, розробка концепції митного оформлення та митного контролю товарів у місцях, наближених до державного кордону України) та методичне забезпечення попередньої оцінки можливості застосування “сухих портів”;

2) кількість внутрішніх митних постів, локалізованих на “сухі порти” не має бути жорстко обмежена і повинна збільшуватися за потреби. При цьому необхідно виробити чіткі класифікаційні критерії зарахування терміналу до категорії “сухий порт”;

3) митним постам, локалізованим на внутрішніх терміналах “сухих портів”, має бути дозволено митне оформлення вантажів, що перевозяться лише через відповідний порт;

4) для ефективного і якісного управління вантажопотоками необхідно впроваджувати нові інформаційні технології: системи управління, мобільні технології, системи супутникової навігації і технології ідентифікації вантажів.

Реалізація проекту “сухого порту” потребує досить великих капіталовкладень, тому в ньому повинні брати участь державні й приватні структури, насамперед ті, яким проект буде економічно вигідний: транспортні, експедиторські та логістичні підприємства, а також юридичні особи – великі вантажовласники. Однак саме такі центри є виграшними і як логістичні об’єкти, і як об’єкти нерухомості. При цьому необхідно враховувати і географічні особливості України. Так, у Європі добре розвинена морська берегова лінія та річкові порти. Ці водні транспортні системи пов’язані між собою і забезпечують регулярні вантажоперевезення. В Україні імпорتنі вантажопотоки обслуговуються переважно автомобільним та залізничним транспортом. Тому для будівництва “сухих портів” було б ідеальним поєднання автомобільного, залізничного та морського (річкового) транспорту, потенціал якого доцільно задіяти повною мірою. Для визначення оптимальної кількості “сухих портів” необхідним вважаємо спільну роботу Міністерства інфраструктури України та Міністерства доходів і зборів у межах реалізації Транспортної стратегії України на період до 2020 р.

Отже, створення інституту “сухих портів” – це один із методів збільшення пропускної спроможності пунктів пропуску і вдосконалення системи митного контролю та оформлення, що дозволяє розвантажити транспортні об’єкти й тим самим прискорити товарообіг.

Висновки. Застосування технологій “сухих портів” дозволить значно збільшити потужність українських морських торговельних портів з перевалки контейнерів з 1,5–2 млн TEU до 5 млн TEU, а з урахуванням майбутніх нових терміналів до 2015 р. їх загальна потужність може перевищити 6,5 млн TEU. Упровадження запропонованих рішень з розбудови системи логістичних транспортно-митних комплексів із застосуванням технологій “сухих портів” на території України дасть можливість транспортній системі країни успішно інтегруватися до мережі європейських транспортно-складських центрів системи “Європлатформс”.

Література

1. Затулко А. Проблеми та перспективи розвитку морських портів України / А. Затулко // Ефективна економіка. – 2010. – № 3. – С. 42–45.
2. Про затвердження стратегії розвитку морських портів на період до 2015 року : розпорядження КМУ від 16.07.2008 № 1051.
3. Пасічник А. М. Контейнерні термінали: стан і перспективи розвитку / А. М. Пасічник, С. О. Полока // Митна політика та актуальні проблеми економічної безпеки України : тези допов. IV міжн. наук.-практ. конф. – Д. : АМСУ, 2011. – Т. 2. – С. 87–88.
4. Офіційний інтернет-сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
5. Гройсман В. Проектирование контейнерных терминалов “Greenfield” в США / В. Гройсман, Ю. Станков // Порты Украины. – 2007. – № 10. – С. 67–69.
6. Никулин С. Современные тенденции в проектировании контейнерных терминалов / С. Никулин // Порты Украины. – 2008. – № 8. – С. 54–59.