



Роль вітчизняних портів у забезпеченні розвитку зовнішньоекономічної діяльності на зерновому ринку

**В.М. КОЛЕСНИК, кандидат економічних наук, доцент
Миколаївський державний аграрний університет**

Із вступом України до СОТ актуальною є проблема розвитку зовнішньоекономічної діяльності на світовому зерновому ринку. Україна більш впевнено виступає на світовому ринку як один із великих експортерів зерна, хоча за останні два роки вона поступово втрачає репутацію основного світового експортера пшениці, що для економіки будь-якої країни є загрозливим фактором. Щоб ефективно продати зерно на зовнішніх ринках, а також здійснювати транзит, потрібна розвинена транспортна інфраструктура, чітка робота елеваторів, залізниці, автотранспорту. Оскільки більше половини вітчизняних хлібних вантажів транспортується морським транспортом, важливу роль у цьому відіграють порти України.

Питання ролі України у світовому виробництві та експорті зерна в контексті функціонування нашої держави у СОТ висвітлюється у працях вітчизняних науковців В. Власова, С. Кваши, І. Кузнецової, П. Саблука, Г. Ткача та інших вчених. Проте залишаються недостатньо розв'язаними проблеми функціонування торговельних портів країни щодо ефективного забезпечення експортно-імпортних і транзитних операцій на світовому ринку зерна. Саме їх дослідження і є метою статті.

Перевалкою даного виду продукції в Україні займаються 16 державних морських торговельних портів, річкові та рибні порти, що обслуговують міжнародну торгівлю, сумарна потужність яких становить 1,5 млн. т на місяць, або понад 8 млн. т зерна на рік. Також функціонують шість великих приватних зернових терміналів з наступною потужністю переробки зерна на місяць: „Трансінвестсервіс” (Південний) — 500 тис. т, Іллічівський зерновий термінал (Іллічівськ) — 120 тис. т, „Авліта” (Севастополь) — 170 тис. т, „Нібулон” (Миколаїв) — 120 тис. т, Миколаївський калійний термінал (Миколаїв) — 40 тис. т, „Південно-східний зерновий термінал” (Маріуполь) — 18 тис. т. За місяць вітчизняні приватні термінали спроможні переробити 740 тис. т зерна, або понад 8 млн. т на рік. Отже, в ці-

лому потужність портів і терміналів України становить близько 26 млн. т зернових вантажів на рік.

За період з 2000 по 2007 рік переробка хлібних вантажів здійснюється в основному морськими торговельними портами. За досліджуваний період їхня питома вага у загальних обсягах переробки даного виду вантажу суттєво зменшилася: з 94,5% у 2000 році до 53,1% у 2007 році. Це зумовлено стрімким розвитком приватних терміналів із 2004 року й донині, частка яких зросла відповідно з 25,1 до 44,4%. При цьому обсяги переробки хлібного вантажу у 2007 році порівняно з 2004 роком через термінали збільшились у 2,7 раза і становили 5,6 млн. т.

Із 2000 по 2007 рік обсяги перевалки даного виду вантажу через зазначені вище порти України зросли у 4,8 раза й становлять 12,5 млн. т. За досліджуваний період в Україні найбільше було перероблено хлібного вантажу торговельними портами Одеської області. До їх складу входять сім морських торговельних портів, Іллічівський рибний порт і зернові термінали „Південний” та „Трансінвестсервіс”. Частка зазначених суб’єктів господарювання у середньому за 2000-2001 і 2006-2007 роки становила – відповідно 62,0 та 59,4%, тобто спостерігається її скорочення. Понад 50% переробки хлібного вантажу України за вказані періоди припадало на Іллічівський і Одеський морські торговельні порти, причому обсяги переробки зерна у 2007 році порівняно з 2000 роком становили 3,7 млн. т, що у 3,6 раза більше.

Аналізуючи динаміку обсягів переробки хлібного вантажу морськими торговельними портами України у середньому за дворічні періоди, бачимо щорічне їхнє скорочення після 2002-2003 років. Так, у середньому за 2006-2007 роки порівняно з 2002-2003 роками воно становило 19,4%. В основному такий стан зумовлений суттєвим зменшенням обсягів переробки даного виду вантажу через порти Одеської області: на 26,1% у 2006-2007 роках порівняно з 2002-2003 роками.

Переробка хлібного вантажу морськими торговельними портами України

Назва порту	Обсяги переробки хлібного вантажу у середньому за рік, тис. т				Питома вага порту в загальних обсягах у середньому за рік, %			
	2000-2001 I період	2002-2003 II період	2004-2005 III період	2006-2007 IV період	2000-2001 I період	2002-2003 II період	2004-2005 III період	2006-2007 IV період
Білгород-Дністровський	27,6	64,1	23,1	10,5	0,7	0,7	0,3	0,1
Ізмаїльський	342,6	215,0	82,8	21,0	8,3	2,3	1,1	0,3
Іллічівський	925,7	2298,9	1919,2	1641,4	22,4	25,1	25,4	22,2
Одеський	904,4	2462,8	2321,1	2356,2	21,9	26,8	30,7	31,9
Південний	25,9	89,2	-	2,4	0,6	1,0	-	0,0
Ренійський	126,2	444,3	240,9	403,8	3,1	4,8	3,2	5,5
Усть-Дунайський	342,6	593,4	360,0	123,4	8,3	6,5	4,8	1,7
Усього по портах Одеської області	2694,9	6167,6	4946,9	4558,5	65,1	67,2	65,5	61,7
Бердянський	123,1	238,7	264,2	215,2	3,0	2,6	3,5	2,9
Дніпро-Бузький	-	-	7,9	-	-	-	0,1	-
Керчинський	49,6	201,9	374,2	499,1	1,2	2,2	5,0	6,8
Маріупольський	108,3	317,1	269,9	279,0	2,6	3,5	3,6	3,8
Миколаївський	565,2	1273,6	685,7	634,0	13,7	13,9	9,1	8,6
Октябрський	-	2,8	6,1	-	-	0,0	0,1	-
Скадовський	2,6	5,9	36,8	34,9	0,1	0,1	0,5	0,5
Феодосійський	2,8	51,9	11,4	-	0,1	0,6	0,2	-
Херсонський	590,9	915,9	947,5	1170,8	14,3	10,0	12,5	15,8
Усього по морських портах України	4137,2	9175,1	7550,4	7391,3	100,0	100,0	100,0	100,0

За досліджуваний період швидкими темпами йде нарощування обсягів перевалки хлібних вантажів через Херсонський морський торговельний порт, питома вага якого зростає з 14,3% у 2000-2001 роках до 15,8% у 2006-2007 роках.

У розрізі видів діяльності, яка проводиться торговельними портами та приватними терміналами України, у середньому за 2000-2007 роки найбільшу питому вагу має експорт хлібного вантажу – 81,2%, на другому місці транзит – 16,2% (рис. 1, 2). Необхідно зазначити, що імпорتنі операції за вісім років становлять у середньому лише 0,7%.

Останніми роками спостерігається зростання питомої ваги транзитних операцій: з 11,3% у 2000-2001 до 18,8% у 2006-2007 роках. Крім того, тенденція зміни частки експортних операцій є обернено пропорційною тенденціям зміни частки транзиту хлібних вантажів по портах і терміналах України. За досліджуваний період відбувається збільшення обсягів експорту та транзиту хлібного вантажу через морські торговельні й приватні термінали країни, причому нарощування обсягів транзиту йде швидше, ніж його експорт. У середньому за 2006-2007 роки порівняно з 2000-2001 роками приріст обсягів транзиту становив 5 разів (1977,4 тис. т), а обсягів експорту – 3 рази (7021,8 тис. т). За 2006-2007 роки транзитний обсяг хлібного вантажу України становив у середньому 2,5 млн. т, а експортний обсяг – на рівні 10,6 млн. т. Транзит зерна через українські порти Чорного моря залишається привабливим для експортерів з інших країн принаймні до 2010 року. Унікальне розташування портів, близькість до ряду ключових ринків (Близький Схід, Північна Африка, Європа) значно підвищують конкурентоспроможність вітчизняних портів і терміналів. У перспективі транзит російського й казахського зерна через порти України може становити від 2,5 до 4,0 млн. т на рік¹.

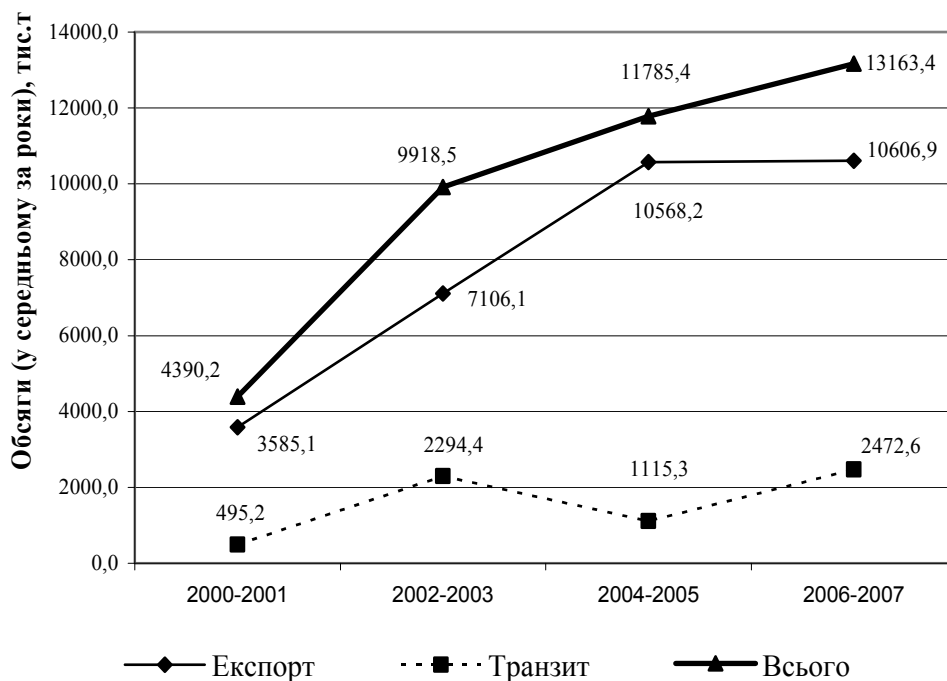


Рис. 1. Динаміка обсягів переробки хлібного вантажу по портах і терміналах України в розрізі основних операцій

¹ Ильницький К. Уйдет ли из Украины российский транзит? / К.Ильницький // Порты Украины. – 2008. – № 4. – С.36-39.

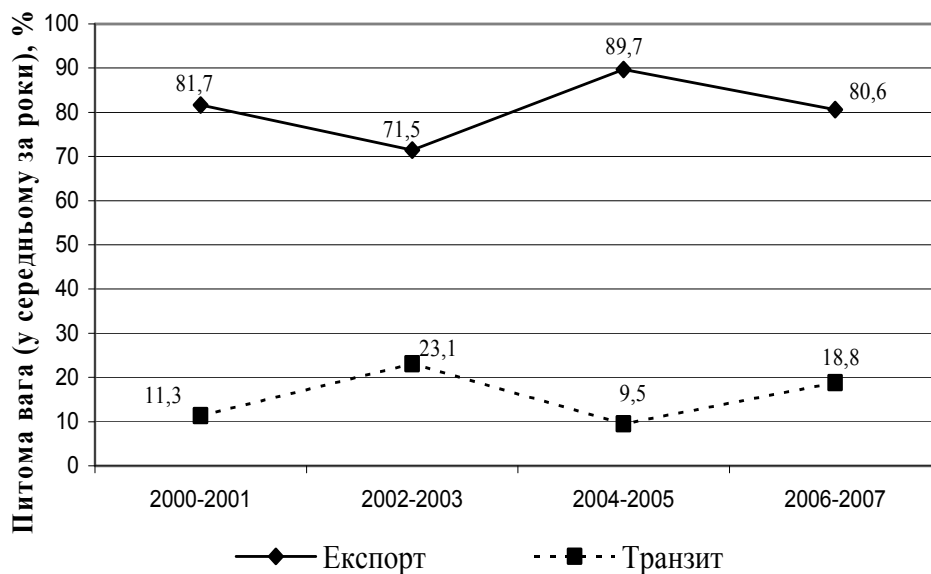


Рис. 2. Динаміка питомої ваги основних операцій по переробці хлібного вантажу портами й терміналами України

Необхідно зазначити, що по морських торговельних портах Одеської області у середньому за 2000-2001 та 2006-2007 роки спостерігається стабілізація частки експорту зерна (відповідно 63,4 і 61,8%) й помітне скорочення частки його транзиту (відповідно з 77,3 до 61,8%). До 2004 року транзит хлібного вантажу здійснювали переважно через морські торговельні порти Одеської області (рис.3). Однак у 2005 році відбувається різке скорочення їхньої питомої ваги до 49,9%, незважаючи на зростання обсягів транзиту даного виду вантажу. Це пояснюється розширенням обсягів транзиту зерна через Керченський та Херсонський морські торговельні порти.

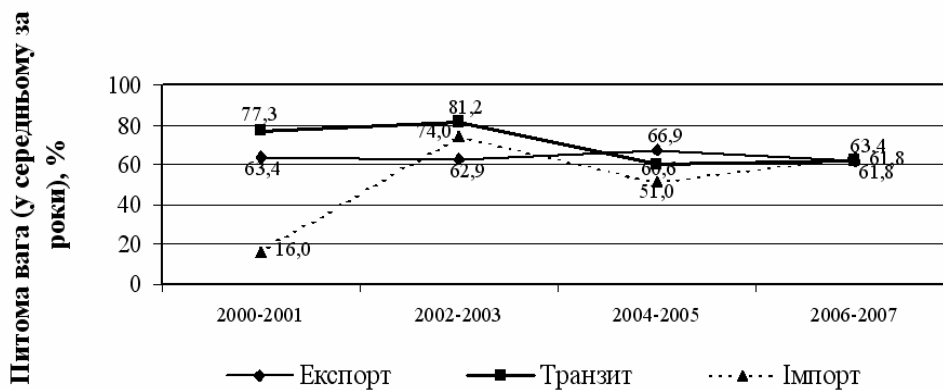


Рис.3. Динаміка питомої ваги морських торговельних портів Одеської області в основних операціях по переробці хлібного вантажу

Починаючи з 2005 по 2007 роки відбувається відновлення конкурентних позицій морських портів Одеської області по транзиту зерна, поступово їхня частка зростає до 65,3%. Натомість за вказаний період спостерігається втрата їхніх лідируючих позицій по експортних операціях на ринку зерна, оскільки питома вага по перевалці хлібного вантажу скоротилася з 69,7% у 2005 році до 59,4% у 2007 році.

Імпортні операції у 2005-2006 роках взагалі не проводились. Однак у цілому, порівнюючи дворічні періоди, слід зазначити, що спостерігається чітка тенденція до скорочення частки портів і терміналів Одеської області по перевалці зерна: з 62,0% у 2000-2001 роках до 59,4% у 2006-2007 роках.

Отже, можна виділити ряд причин, які у подальшому можуть заважати розвитку зовнішньоекономічної діяльності торговельних портів та терміналів України на світовому зерновому ринку.

По-перше, у кінці вересня 2006 року уряд України ввів ліцензування експорту зерна, а з жовтня Кабінет Міністрів прийняв рішення про введення квот до 30 червня 2007 року. В результаті таких заходів порти втратили 1,2 млн. т експортного зерна, і Україна з шостого місця по експорту зерна потрапила на останні місця.

По-друге, Україна втратила велику частину вантажопотоків транзитного зерна через те, що складські приміщення були повністю затоварені.

По-третє, ситуація може ускладнюватися специфікою українського зернового ринку. Зеротрейдери укладають експортні угоди, які не враховують реальних можливостей ні внутрішніх і портових елеваторів, ні залізничного транспорту, ні перевантажувальних потужностей портів. У результаті цього на залізничних станціях нагромаджується велика кількість вагонів-зерновозів, а автотранспорт перекидає основні під'їзні шляхи у таких містах, як Одеса, Миколаїв, Південний, Іллічівськ тощо. Тобто спостерігається неритмічне відвантаження зерна на експорт, нерівномірне навантаження на порти та термінали, в результаті чого одні простоювали, інші були перевантажені¹.

По-четверте, ефективній роботі портів і терміналів України заважає відсутність ефективної інформаційної системи, яка супроводжує перевізний процес. Залізничні станції не передають оперативну інформацію — у яких портах скільки вагонів розвантажуються. При цьому диспетчерська служба „Укрзалізниці” не збирає накопичувальну інформацію про формування вагонопотоків на адресу портів. Також у даній організації відсутня „сигнальна” система, яка попереджає диспетчерський персонал про загрози виникнення критичної ситуації у зв'язку з накопиченням потягів на під'їзних шляхах до кожного конкретного порту. Тому конвенцію на відвантаження оголошують лише тоді, коли критична маса завантажених вагонів у кілька разів перевищить портові потужності щодо розвантаження.

По-п'яте, існує недосконала правова база, яка регламентує діяльність суб'єктів транспортного процесу. Зокрема, трейдери систематично використовують пересувний состав і портові термінали як склади для очікування найкращої кон'юнктури на зерновому ринку. Це призводить до втрати перевантажувальних ресурсів.

По-шосте, за досліджуваний період спостерігається потужний розвиток конкурентів: портів Чорномор'я Румунії, Болгарії та Росії. Традиційним партнером східних і центральних країн Європи, які мають високий зерновий експортний потенціал та транспортують свій товар на світовий ринок водним шляхом, є порт Констанца. У 2006 році через нього перевантажено 7,2 млн. т зерна, що на 20% більше, ніж у 2005 році. У даному порту зерно переробляють на 14-ти спеціалізованих причалах із глибиною від 7 до 13 м, що дає можливість приймати як річні судна, так і судна типу „панамакс”². Одноразові можливості силосних накопичувачів та критих зернових складів становлять нині 350 тис. т зерна. Динамічно розвиваються порти Болгарії.

¹ Верещака Н. Зерно на експорт — без заторів / Н. Верещака // Порты Украины. — 2008. — №7. — С.6-7.

² Войниченко В. Зерно и порты Черноморья / В.Войниченко // Порты Украины. — 2007. — №3. — С.33-37.

В Україні технічні й технологічні можливості морських торговельних портів по переробці зерна (у тому числі за варіантом „вагон — судно”) у 2001 році становили близько 15 млн. т. До кінця 2006 року пропускна спроможність українських державних портів і приватних терміналів по зерновому вантажу зросла до 26 млн. т у рік, тобто у 1,7 раза. Це відбулося, передусім, завдяки приватним терміналам: „Авліта”, „Трансінвестсервіс”, „Трансбалктермінал”, „Укрелеваторпром”, „Нібулон” та іншим, які мають високотехнологічне обладнання для зберігання й відвантаження зерна з кількома технологічними лініями для одночасної обробки суден.

У цілому зерновий бізнес є традиційним для півдня України, тому зернові компанії виступатимуть „рушійною силою”, яка розвиватиме портові термінали.

Успішна робота щодо розвитку зовнішньоекономічної діяльності України на світовому зерновому ринку можлива через побудову нового зернового перевантажувального комплексу — максимальна універсальність для приймання вантажів як із залізничного транспорту, так і з автотранспорту, а також із барж, суден типу „ріка — море” для накопичення у певні періоди судових партій. Нині лімітувальним фактором для збільшення перевалки зерна є слабка інфраструктура припортових залізничних станцій та нестача під’їзних шляхів у портах. Залізничний транспорт не розрахований на той обсяг експорту зерна, який здійснюється останніми роками. Альтернативою є переміщення основного навантаження по перевалці зерна на водний транспорт.

Крім того, на нашу думку, доцільним буде проведення сертифікації вітчизняних зернових комплексів портів і терміналів на відповідність міжнародному стандарту ISO 22000 „Система управління безпекою харчових продуктів”. Так, у 2008 році терміналом Херсонського морського торговельного порту був одержаний сертифікат відповідності, зареєстрований акредитаційним органом SAS у Швейцарії. Це дає можливість залучити велику кількість європейських клієнтів, оскільки даний стандарт дає змогу найповніше забезпечити контроль якості й безпеки харчових продуктів на всіх етапах виробничого ланцюга — від виробника зерна, транспортної компанії, зернового терміналу до споживача.

Таким чином, роль торговельних портів і приватних терміналів України надзвичайно велика, особливо у забезпеченні експортних та транзитних операцій. Виявлені проблеми й запропоновані шляхи їх подолання дадуть змогу нашій державі утриматися серед лідерів світового ринку зерна.

*

Корпоративні форми аграрного бізнесу у Львівській області

Я.П. БЕРЕЗІВСЬКИЙ, здобувач*

Львівський національний аграрний університет

Трансформація власності та розвиток корпоративного сектору в структурі ринкової економіки України набули незворотного характеру, що потребує вивчення світового досвіду і формування власної моделі розвитку корпоративних форм аграрного бізнесу. Разом із тим, трансформаційні зміни у формах власності та

* Науковий керівник — Г.В.Черевко, доктор економічних наук, професор.