

**PROBLEMS OF TRANSHIPMENT DEVELOPMENT IN UKRAINE:
DECISION WAYS**

**ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСШИПМЕНТА В УКРАИНЕ: ПУТИ
ИХ РЕШЕНИЯ**

Bogdan Oranchuk

Опанчук Б.А.

У статті розглядаються основні проблеми, що постали перед розвитком контейнерних перевезень в режимі траншипмента в Україні та шляхи їх вирішення з огляду на зростаючий рівень конкуренції контейнерних терміналів сусідніх країн на ринку фідерних перевезень Чорного моря. Здійснити траншипмент в Україні вдалося завдяки змінам до Закону України «Про транзит вантажів» і наданню Міністерством транспорту та зв'язку України знижки у розмірі 50% на навантажувально-розвантажувальні роботи для цього виду транспорту. Запропоновано ряд організаційних заходів щодо сприяння розвитку цього виду перевезень в Україні, який, в свою чергу, сприяє реалізації транзитного потенціалу держави.

Introduction. The Parliament of Ukraine has approved the bill creating legal bases in ports for transshipment – a special mode of transit of cargoes in the containers arriving and leaving in water communication. Corresponding position is fixed in the accepted Law of Ukraine «About modification of the Law of Ukraine «About transit of cargoes».

Problem statement. Thereby the concept for the first time is entered into sea activity of Ukraine transshipment, absent in national legislative base (a mode of transit of container cargoes without an exit of limits of a check point or a zone of customs control, with customs registration without representation of the cargo customs declaration and without application of actions of warranting of delivery of cargoes).

Formation of the task of research. As practice has shown, the law about transshipment still demands completion. Also, reforming of system of acceptance of tariff decisions in sphere of container handling and reduction in conformity with requirements of ocean carriers of the port infrastructure, capable to cope in expected perspective volumes containerized cargoes in a mode transshipment is necessary.[1] Proceeding from the tendencies of development of the market of container transportations set forth above in the Black Sea basin, it is possible to draw a conclusion on necessity of creation in Ukraine of conditions for attraction of additional volumes of cargoes in containers, in particular, volumes of cargoes in a transshipment mode. It is especially actual now when the economy of Ukraine is on a way of restoration of consequences of world financial crisis, and level of utilization of handling capacities of the Ukrainian container terminals steadily decreases with input in a system of new handling capacities.[2] In figure 1 actual and look-ahead indicators of dynamics of the basic indicators of the Ukrainian economy, directly influencing development of the market of container shipping in the country are

presented.[3]

Materials of research and scientific results. The initiator of introduction transshipment in practice is the Odessa port, for this purpose it was required two years of persevering actions. The pioneer in development of new technology of processing of a transit goods traffic is the container terminal «Brooklyn-Kiev Port», as the second for capacity in Odessa port has acted. In September on the terminal in a mode of transshipment the first container parties delivered by liner container vessels «CMA CGM Musset» and «Maersk Kwangyang» have been processed. The total of the containers which have passed under the new scheme in September, has reached 132 units. In the beginning of October the first party is processed by chrome of containers.

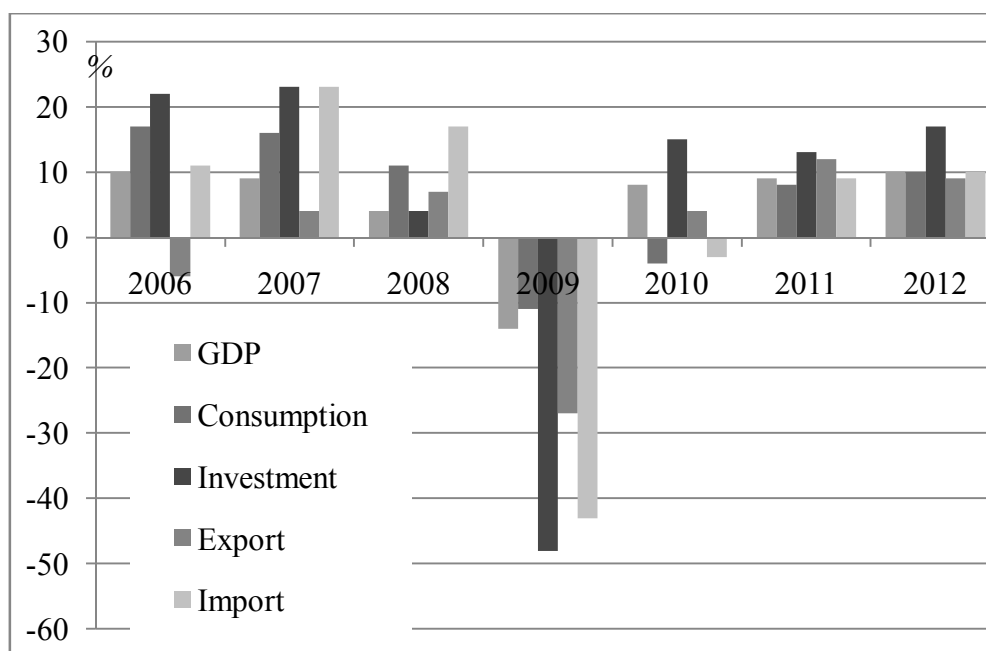


Fig. 1. Dynamics of the Ukrainian economy in intermediate term prospect

Company "HPC-UKRAINA" studies the moving project in a mode transshipment loaded containers to Dnepropetrovsk. It is planned in a month 3 - 4 vessel entries, an order of 100 containers on each vessel. During carrying out of experimental processing the arrangement with sanitary-and-epidemiologic service about check of all vessels in the given mode, and not just as they insisted earlier, vessels which already had an Ukrainian port of call has been reached. And such vessels no more than 10 %. In order for the line has chosen the Ukrainian port as the hub, the legislative base of the country and procedure in port should be simple. On Black sea functioning 11 terminals passing cargoes in containers, 4 from them are capable to compete among themselves for attraction of container transshipment (fig. 2). In the foreseeable future the Black Sea potential of the transshipment market can make to 3 million TEU (fig. 3). Today in basin of Black sea there are no ports more expensively than Ukrainian, where port dues almost twice above, than in Constanza, and more than three times above, than in ports of the

Mediterranean, including Turkey, Greece, Italy, Egypt. According to Maersk Line (rates on calling of container trucks by capacity of 6,5 thousand TEU were analyzed), only in one country of the world they above — in Japan.

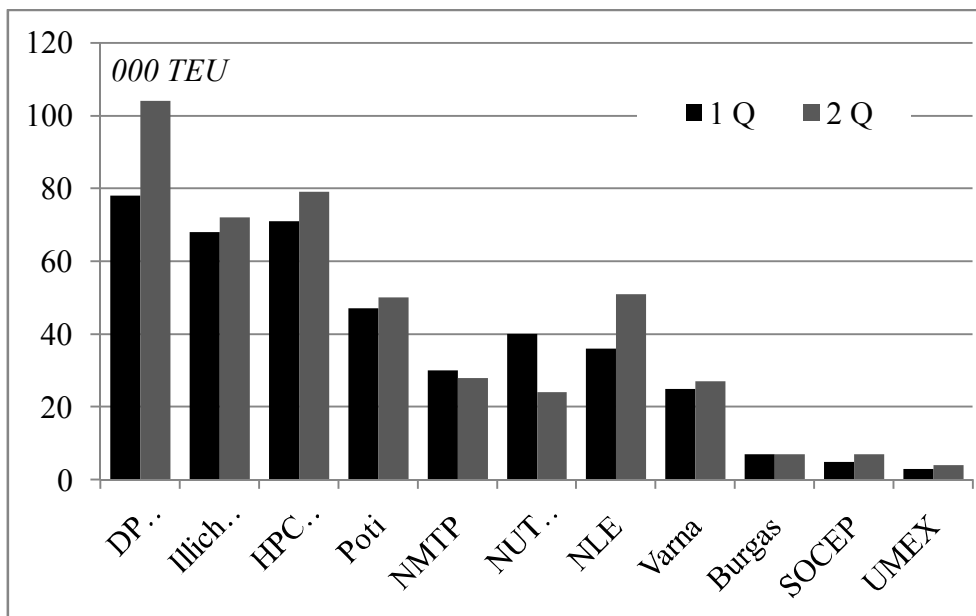


Fig. 2. Container handling on terminals of Black sea without taking into account transshipment in the first and second quarters 2010

As practice has shown, the law about transshipment still demands completion. Deputies, passing of the law, have not extended it on dangerous cargoes.

For a feeder vessel calling to Constanza costs an order of 15 thousand USD, to Illichivsk — 30 thousand. Will become more expensive calling of a vessel and system of extra charges for an overtime. For work at night, on holidays in Ukraine in addition charge 25, 50 and even 100 % from usual dues. For port-hub it is inadmissible. Today any port of the world operates round the clock under identical rates.

Introduction of transshipment is as the demand of port for the right to become a hub. But the port choice is done by a line.

On October, 1st last year in the Odessa port for the first time in Ukraine free practice was introduced, that means vessel processing at once after mooring to a mooring before carrying out by supervising bodies of all necessary operations has been applied. The container vessel «MSC Samantha» became the first vessel which has tested introduction of new technology. The principle of application of free practice at first will be fulfilled on container trucks, then on tankers, and further on all other classes of ship.

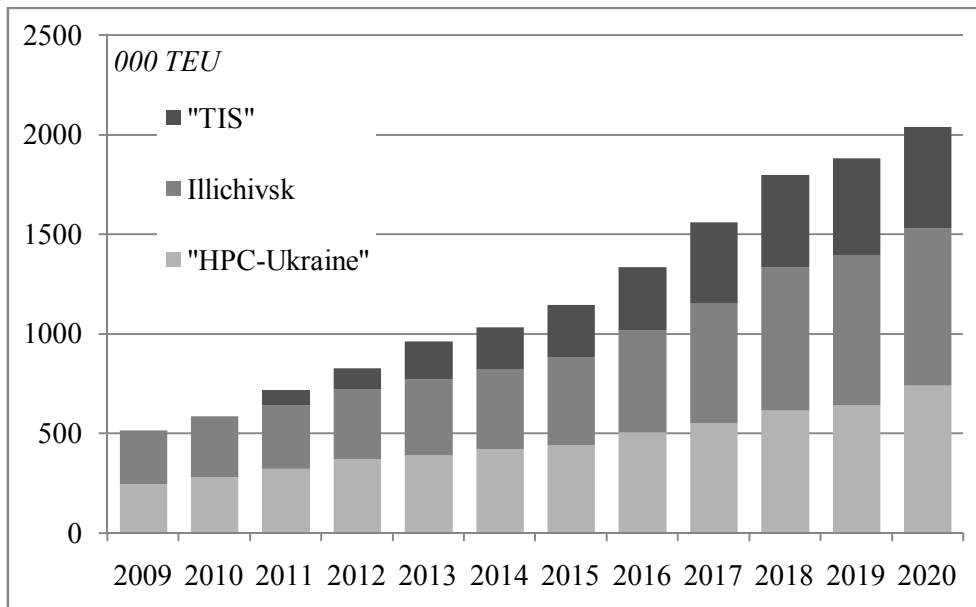


Fig. 3. The Black Sea potential of the transshipment market

Use of free practice in ports will give economy of time of processing of a vessel from 45 minutes till 1,5 o'clock that on the average for a year can make 700 hours, or 25 days for which it is possible to accept in addition about 25 vessels.

In order to avoid double official registration of papers – before arrival and on vessel arrival, service of information technology of the Odessa port has been developed a draught-system. Thanks to system all liner agents can get access to uniform information system of port. Thus, allowing marks and transfer of all necessary documents for vessel processing by a principle of free practice it will be carried out in electronic form.

By an estimation sounded by the initiator of introduction transshipment, the Odessa port, noncompetitive tariffs, along with absence of a special customs procedure, have made the list most vital issues at innovation advancement.[4]

First of all, reforming of system of acceptance of tariff decisions in sphere of container transfer as tariff freedom is an indispensable condition of functioning transshipment is necessary. To be competitive in the transshipment market, taking into account delay for 10 – 12 years, the Ukrainian ports need to be made even not simply, copying achievements of neighbours, but to advance them with the big and complex gap, as well as in sphere of tariff regulation. Terminal operator "HPC-Ukraine" has acted with good idea of transfer of handling tariffs in the category local, with expansion of tariff powers of a management of port. The port Constanza keeps at the expense of the turned out potential creating safety factor. It, first of all, the settled feeding volumes, the feeding lines, all procedures in port are clear and transparent. Therefore lines do not have sense to break the work, changing the settled order for Odessa, Illichivsk or Yuzhniy, where, except other, tariffs above. Tariff decisions of type of a discount - a palliative which Constanza can easily bypass [5]

Ukraine needs to change cardinaly structure of the tariff, and also to change and

make transparent the mechanism of its formation that is the market requirement. Today the port tariff is so-called "the accord complex rate". However, actually in this tariff are put and "stevedore services", and terminal services. The standard principle of construction of stevedore container tariffs in the world is compound – purely stevedore part, and also THC (services of the terminal operator) as frequently stevedores operate only on the terminal, their work – to load and unload from a vessel. In this case the sea line agrees with the stevedore company about tariff level.[6]

For example, stevedore service on the container terminal of New Jersey (an unloading of the 40-foot container) costs an order of \$100, whereas services THC – \$450-500 for unit. At the same time, the market of container transportations of Black Sea Coast needs till now even access to the tariff data (for example, for the purpose of accumulation of the tariff information the International association of sea agents of the Black Sea countries as a part of representatives of Russia, Ukraine, Bulgaria, Georgia, Turkey, Romania has been created in 2008).

Conclusions. Fastest and with much lower expenses the terminal in Illichivsk can become the center of transshipment. But it will be no earlier than 2013 and if will allow the investor to embody the program of expansion of capacities planned by it. And if will not allow, transshipment can come on "TIS", but in 3 – 4 years necessary for completion of the terminal. But in this case transshipment volumes will be much more low since Russia will force creation of the big container terminal in the project "Taman". Besides, there is begun realization on increase in container capacities on Quarantine to a pier of the Odessa port. Thus, the Ukrainian container terminals need the prompt realization of the projects on expansion of container terminal capacities. According to the development Program of a sea complex of the Odessa region the general throughput of ports should make about 5 million TEU.[7]

In the long term for 10 – 15 years transshipment volumes can make to 1,5 million TEU or to 1,0 million of containers. Thus, it will allow the Ukrainian ports to involve \$60 million additional incomes a year

References

1. Варваренко В.А. О траншшипменте контейнеров в портах Украины. //Транспорт – Одесса, 2010, №26 – С.70 – 71.
2. Котлубай В.О. Основні питання щодо формування і підтримки транзитних потоків в портах України. //Економічні інновації – Одеса, 2009, №39.
3. Hackett B. The Economy and the Short-Term Forecasts of Container Cargo Flows in the Eastern Mediterranean and the Black Sea. Режим доступа: www.hackettassociates.com/presentations. 15.11.2010.
4. Контейнерный рынок Черноморья. //Black Sea Lines – Одесса, 2010, № 6 – С.14 – 15.
5. Положительная динамика. //Black Sea Lines – Одесса, 2010, № 7 – С.12 – 13.
6. К. Шмекер. Одесса: будущий Черноморский хаб. //Порты Украины – Одесса, 2010, №8 – С.20 – 23.
7. Котлубай О.М. Україна в світовій морській торгівлі. //Економічні інновації – Одеса, 2009, №39.

Аннотація

Верховная Рада Украины приняла законопроект, создающий юридические основы в портах для траншипмента – специального режима транзита грузов в контейнерах, прибывающих и убывающих в водном сообщении. Соответствующее положение закреплено в принятом Законе Украины «О внесении изменений в Закон Украины «О транзите грузов».

Тем самым в морскую деятельность Украины впервые вводится понятие траншипмента, отсутствовавшее в национальной законодательной базе (режим транзита контейнерных грузов без выхода за пределы пункта пропуска или зоны таможенного контроля, с таможенным оформлением без представления грузовой таможенной декларации и без применения мероприятий гарантирования доставки грузов).

Как показала практика, закон о траншипменте еще требует доработки. Также, необходимо реформирование системы принятия тарифных решений в сфере контейнерной перевалки и приведение в соответствие с требованиями океанских перевозчиков портовой инфраструктуры, способной справляться с ожидаемыми перспективными объемами контейнеризированных грузов в режиме траншипмента. Исходя из вышеперечисленных тенденций развития рынка контейнерных перевозок в черноморском бассейне, можно сделать вывод о необходимости создания на Украине условий для привлечения дополнительных объемов грузов в контейнерах, в частности, объемов грузов в режиме траншипмента. Это особенно актуально сейчас, когда экономика Украины находится на пути восстановления последствий мирового финансового кризиса, а степень утилизации перегрузочных мощностей украинских контейнерных терминалов неуклонно снижается с вводом в строй новых перегрузочных мощностей.

Чтобы линия выбрала украинский порт своим хабом, законодательная база страны и процедуры в порту должны быть простыми. На Черном море функционируют 11 терминалов, переваливающих грузы в контейнерах, 4 из них способны конкурировать между собой за привлечение контейнерного траншипмента. В обозримом будущем черноморский потенциал рынка траншипмента сможет составить до 3 млн. TEU. Сегодня в бассейне Черного моря нет портов дороже украинских, где портовые сборы почти в два раза выше, чем в Констанце, и более чем в три раза выше, чем в портах Средиземноморья, в том числе Турции, Греции, Италии, Египта. По данным Maersk Line (анализировались ставки на заход контейнеровозов вместимостью 6,5 тыс. TEU), только в одной стране мира они выше – в Японии.

Для фидерного судна заход в Констанцу стоит порядка 15 тысяч USD, в Ильичевск – 30 тысяч. Удорожает заход судна и система надбавок за овертайм. За работу ночью, в праздники в Украине дополнительно начисляют 25, 50 и даже 100 % от обычных сборов. Для порта-хаба это недопустимо. Сегодня любой порт мира оперирует круглосуточно по одинаковым ставкам.

Введение траншипмента – это как заявка порта на право стать хабом. Но выбор порта делает линия.

Прежде всего, необходимо реформирование системы принятия тарифных решений в сфере контейнерной перевалки, тем более что тарифная свобода является непременным условием функционирования транзитного терминала. Чтобы быть конкурентоспособными на рынке транзитного терминала, с учетом запаздывания на 10 – 12 лет, украинским портам нужно не просто сравняться, копируя достижения соседей, но опережать их с большим и комплексным отрывом, в т. ч. в сфере тарифного регулирования.

Использование свободной практики в портах даст экономию времени обработки судна от 45 минут до 1,5 часа, что в среднем за год может составить 700 судочасов, или 25 суток, за которые можно дополнительно принять около 25 судов.

Общепринятым принципом построения стивидорных контейнерных тарифов в мире является составной – чисто стивидорная часть, а также ТНС (услуги терминального оператора), поскольку зачастую стивидоры оперируют только на терминале, их работа – грузить и выгружать с судна. В этом случае морская линия договаривается со стивидорной компанией об уровне тарифа.

Быстрее всех и со значительно более низкими расходами центром транзитного терминала может стать терминал в Ильичевске. Но это будет не ранее 2013 г. и если позволят инвестору воплотить намеченную им программу расширения мощностей. А если не позволят, то транзитный терминал может прийти на “ТИС”, но через 3 – 4 года, необходимые для достройки терминала. Но в этом случае объемы транзитного терминала будут значительно ниже, т.к. Россия будет форсировать создание своего большого контейнерного терминала в проекте “Тамань”. Кроме того, начата реализация по увеличению контейнерных мощностей на Карантинном молу Одесского порта. Таким образом, украинские контейнерные терминалы нуждаются в скорейшей реализации своих проектов по расширению контейнерных терминальных мощностей. В соответствии с Программой развития морехозяйственного комплекса Одесского региона общая пропускная способность портов должна составить около 5 млн. TEU.

В перспективе на 10 – 15 лет объемы транзитного терминала могут составить до 1,5 млн. TEU или до 1,0 млн. контейнеров. Таким образом, это позволит украинским портам привлечь \$60 млн. дополнительных доходов в год.