

УДК 355.691

Л.М. Крисюк, Е. Кім

Одеський національний морський університет

АНАЛІЗ РОБОТИ МОРСЬКИХ ТОРГІВЕЛЬНИХ ПОРТІВ НІГЕРІЇ

У статті проаналізовано загальну характеристику роботи морських торгівельних портів Нігерії. Розглянуто основу їх функціонування та проведено аналіз динаміки роботи. За результатами аналізу запропоновано основні напрямки розвитку роботи морських портів Нігерії.

Ключові слова: морські порти, аналіз роботи портів, обсяг вантажопереробки.

Л.М. Крисюк, Е. Кім

Одеський національний морський університет

АНАЛИЗ РАБОТЫ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ НИГЕРИИ

В статье проанализирована работа морских торговых портов Нигерии. Рассмотрены основы их функционирования и проведен анализ динамики работы. По результатам анализа предложены основные направления развития работы морских портов Нигерии.

Ключевые слова: морские порты, анализ работы портов, объем грузопереработки.

L.M. Krysyuk, E. Kim

Odessa national maritime university

ANALYSIS OF SEA TRADING PORT NIGERIA

General characteristics of seaports Nigeria analyzed in this article. The basis of their performance and analysis of the dynamics of operation carried out. According to the analysis, the main directions of development operation sea ports Nigeria offered.

© Крисюк Л.М., Кім Е., 2017

Modern trends in international shipping, changing ways of transportation and the development of shipbuilding led to the transformation of the ports from the key elements of the global transport system to the logistics and industrial centers worldwide.

The purpose of this study is to analyze the current state of seaports in Nigeria; assessment of the main elements of the transport infrastructure, which explicitly or indirectly affect the amount and quality of port services, the socio-economic development; identifying promising areas of seaports. The goal of this work – a general analysis of performance and disclosure of the major problems of the commercial sea port in Nigeria.

The successful integration of the ports of Nigeria in the global world transport network should focus on reconstruction and development of ports to meet the needs of the world market. Nigeria should expand their horizons in terms of exports and should not depend on liquid cargo. Actions to stimulate exports – is encouraging in the field of service industry and agriculture. The government should also contribute to the infrastructure, such as roads, highways and rail infrastructure. Local demand (or growth) positive impact on exports, while the long distance to the port reduces exports. Leadership should always have information regarding the required number of vessels and areas of operation.

Keywords: seaports, analysis of ports, volume of cargo.

Постановка проблеми. Сучасні тенденції розвитку міжнародних морських перевезень, зміна способів транспортування вантажів, а також розвиток суднобудування привели до трансформації портів з вузлових елементів світової транспортної системи в логістичні та промислові центри світового масштабу.

Метою даного дослідження є аналіз сучасного стану морських портів у Нігерії; оцінка розвитку основних елементів транспортної інфраструктури, які явно або опосередковано впливають на обсяги та якість портових послуг, на соціально-економічний розвиток країни; визначення перспективних напрямів роботи морських портів.

Огляд останніх досліджень та публікацій. Питання організації роботи морських торговельних портів досліджували вітчизняні науковці Бондар С.М., Котлубай О.М., Мельник І.І., Примачов М.Т., Прокоф'єва Т.А., Степанов В.М., Чумаченко Н.Г. та інші. Дослідження методологічних основ та практичних аспектів розвитку транспортного сектору та окремих його галузей здійснювали відомі вчені Anne Miroux, Hassiba Benamara, Jan Hoffmann, Anila Premti, Ricardo Sanchez та ін.

Але, не зважаючи на значну кількість наукових робіт, що висвітлюють різноманітні аспекти роботи морських портів, дане питання потребує подальшого доопрацювання та всебічного дослідження.

Завдання дослідження. В роботі поставлене завдання проведення загального аналізу показників роботи та розкриття основних проблем функціонування морських торговельних портів Нігерії.

Основний матеріал дослідження. У Нігерії добре розвинена система морського транспорту, в яку входять комплекс портів дельти р.Нігер (Варрі, Коко і Сапеле), порти в Калабаре, Лагосі (Тін-Кен і Апапа), Онне і Порт-Харкорті. У Бонні знаходяться спеціалізовані морські причали для відвантаження нафти. Існує достатня протяжність річкових водних шляхів, налагоджено судноплавство по річках Бенуе, Крос, Нігер, а також за о.Чад і вздовж узбережжя Гвінейської затоки. Водними шляхами здійснюються в основному вантажні перевезення.

Державний орган Нігерійські Порти регулює всі основні порти в Нігерії, в тому числі порт Лагос (Арапа). У той час як агентство приватизується, його місія полягає в внесенні своєї частки в національну економіку і добробут за рахунок ефективного управління портових операцій, оптимального розподілу та використання ресурсів, диверсифікації джерел доходів, а також підтримання адекватної віддачі від інвестицій.

В цілому 86603903 метричних тонн вантажів пройшли через нігерійських портів в 2014 році, згідно зі статистичними даними нігерійського управління порту (NPA). Це збільшення на

12,6 %, в порівнянні з 76886997 метричних тонн, зареєстрованих в 2013 році [1].

Загальний обсяг вантажопереробки морських торговельних портів Нігерії показав значне зростання в 2014 році, збільшившись на 21,2 % у порівнянні з 2013 роком. Динаміка вантажопереробки морських торговельних портів Нігерії у 2009-2014 роках показана на рис. 1.

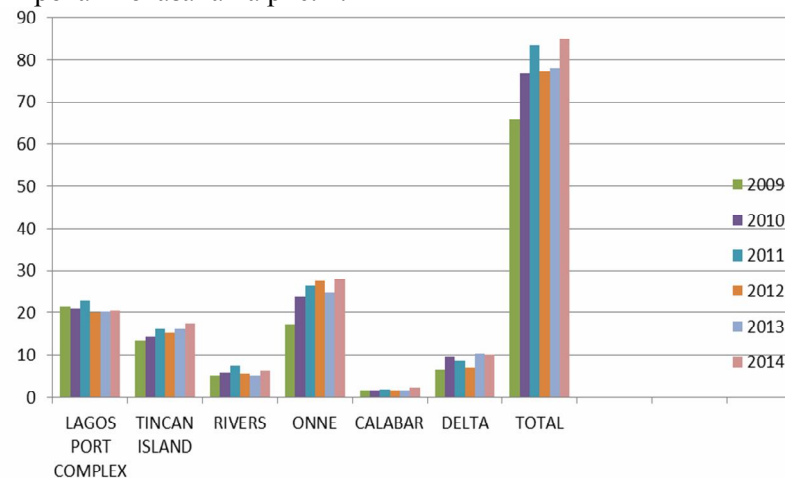


Рис. 1. Обсяг вантажопереробки морських торговельних портів Нігерії, млн. т.

Що стосується контейнерних перевезень, то можна відмітити зростання на 5,2 %, у порівнянні з 2013 роком. Нігерія залишається значним центром перевалки контейнерних вантажів в Західній і Центральній Африці.

В 2014 році, 5541 судно загальною валовою місткістю (GT) 147852920 обслуговувалося в нігерійських портах. На рис. 2 наведена динаміка вантажопереробки морських торговельних портів Нігерії у 2007–2014 роках за видами вантажу.

Розвиток методів управління
та господарювання на транспорті
№ 2 (59), 2017

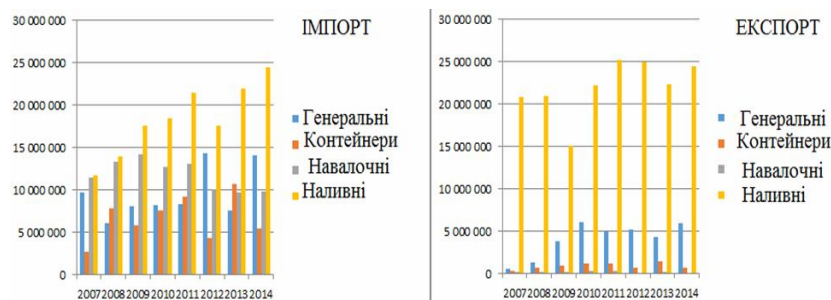


Рис. 2. Динаміка обсягу вантажообробки морських торговельних портів Нігерії

У більшості портів збільшився валовий тоннаж суден, в основному за рахунок поглиблення каналів спільними підприємствами, а саме управлінням Лагоського каналу і управлінням каналу.

В пріоритетному порядку керівництва нігерійського управління порту є поліпшення існуючої інфраструктури портів, в тому числі відновлення причальних стінок портів, поглиблення каналів, модернізація об'єктів загального користування портів, а також видалення уламків з каналів.

Відповідно до розвитку нігерійських портів, вони відповідають міжнародним стандартам в галузі надання послуг та задоволення потреб користувачів порту і зацікавлених сторін. Управління продовжує енергійно здійснювати великі капітальні проекти.

Ці проекти включають в себе завершення будівництва 1,6 км дороги в комплексі Лагос Порт (LPC), Арара, Лагос; завершення реконструкції терміналів «В» і «С» в старому порту Delta; завершення реконструкції залізничної колії на LPC і продовження реабілітації причальної стінки і набережної на острові портового комплексу Тін-Кан (ТСІР).

Розвиток методів управління
та господарювання на транспорті
№ 2 (59), 2017

Згідно зі статистичними даними [2], зросли обсяги перевантаження зрідженого природного газу на 12,1 % у 2014 в порівнянні з 2013 роком. Нігерійські порти зберегли свою репутацію як надійні й безпечні постачальники зрідженого природного газу, що стало основним фактором подальшого зростання його відвантаження.

Нігерія є найбільшим утримувачем запасів природного газу в Африці і дев'ятим утримувачем за величиною в світі. В 2014 році Нігерія займала тридцяте місце серед найбільших постачальників природного газу. Найбільші перебої в поставках природного газу в Нігерії відбулися з кінця 2008 по 2009 рік (рис. 3).

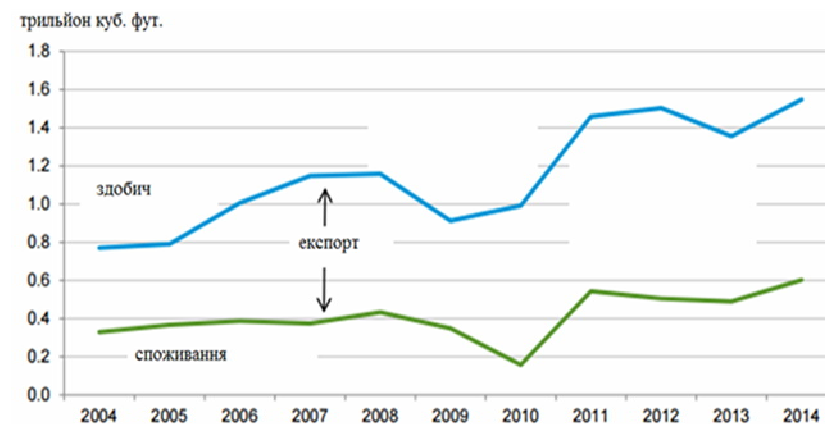


Рис. 3. Динаміка видобутку і споживання природного газу в Нігерії

Нігерія експортувала близько 900 мільярдів кубічних футів зрідженого природного газу за 2014 році. Це становило 8 % від того, що експортується в світі і рейтинг Нігерії, як експортера, піднявся до четвертого місця. Японія є найбільшим імпортером нігерійського зрідженого природного газу і ця

країна отримала 26 % від загального обсягу, в 2014 році. Нігерія експортує переважну більшість природного газу у зрідженому стані, а також невелика кількість експорту йде через західно-африканській газопровід (WAGP) в сусідні країни [3].

Торгова структура для нігерійського газу змінилася за останні кілька років. У 2010 році Європа імпортувала близько 67 % від загального нігерійського експорту, але ця частка впала до 23 % в 2014 р. Нігерія збільшила експорт зрідженого природного газу в Азію, а саме в Японію, після ядерного інциденту на Фукусімі в березні 2011 року. Імпорт в Японію, в 2014 році, майже у вісім разів перевищив рівень 2010 року.

Сполучені Штати не імпортувати будь-який газ з Нігерії в 2014 і 2015 роках. Це сталося завдяки росту в США власного видобування.

За прогнозом експертів до 2025 року США доведуть (значною мірою за рахунок сланцевого газу) видобуток до 1,2 трильйона кубометрів газу на рік і забезпечать їм до 40 % своїх енергетичних потреб (зараз – 23 %). Сланцева лихоманка охопила і Європу, де лідерами із запасів поки вважаються Польща і Східна Німеччина. У Китаї розгортають роботи BP, Royal Dutch Shell і PetroChina. У Бразилії з її невеликими запасами нафти компанія Petrobras сподівається компенсувати цей недолік за рахунок сланцевого газу. Іншими словами, газову індустрію чекає щонайменше дворазовий приріст видобутку в найближчі 20 років[4].

Подальший аналіз процесів показує, що 60 % сплати за перевантаження сирової нафти, підтримує загальну позитивну характеристику вантажного трафіку.

Аналіз показав, що на експортні товари не нафтового походження припадає менше 10% від обсягу експорту і менше 3 % від загального обсягу торгівлі в Нігерії. Це пояснює той факт, що 86 % від імпортованих завантажених контейнерів залишили Нігерію порожніми. Також важливо підкреслити, що сільсько-господарські культури складають більше 90 % від не нафтового експорту Нігерії, це переважно какао боби та кокосові горіхи.

Керівництво держави зробило сміливий крок, та заборонило імпорт деяких товарів, які б могли бути вироблені в країні.

Важливим показником роботи портів, що буде сприяти їх подальшому розвитку, є час обслуговування суден, що скоротився з 6,5 днів, в 2011 році до 4,9 днів у 2015 році, при 43 % завантаженості причалів [1].

Висновки. Таким чином, для успішного розвитку інтеграції портів Нігерії в глобальну світову транспортну мережу необхідно приділити особливу увагу реконструкції та розвитку портів відповідно до потреб світового ринку.

Тенденції, які призвели до раптового падіння цін на нафту, формувалися вже протягом певного часу. Той факт, що США змогли так швидко наростити виробництво енергоносіїв, що спричинило за собою більш різке, ніж раніше, збільшення пропозиції і зниження цін на нафту, робить повернення нафтових цін на колишній рівень менш імовірним. У короткостроковій перспективі від падіння цін на нафту, очевидно, виграють великі імпортери, такі як Індія і Китай, і програють чисті експортери, наприклад Росія, Нігерія і Венесуела. Однак не всі імпортери і експортери виграють або постраждають в однаковій мірі.

Економіка Нігерії погано диверсифікована в силу високої залежності від видобутку нафти, а податкова база нижче, ніж в інших країнах з аналогічним рівнем розвитку. Негативні наслідки падіння цін на нафту погіршили вже існуючі проблеми, зокрема аварії на свердловинах, розливи і витіки нафти, високий рівень розкрадання нафти при бункеровці і транспортуванні по трубопроводах. Все це негативно впливає на обсяги видобутку. Традиційно зниження цін на нафту чинить істотний тиск на обмінний курс національної валюти.

Статистика тенденцій морської торгівлі Нігерії показує, що для Нігерії основними споживачами її експорту були Сполучені Штати Америки та Європа, які є основними переробниками нігерійської сировини. Тепер для Нігерії основними споживачами її експорту стають крім Європи Китай та Індія.

Подальші напрямки дослідження необхідно здійснювати в наступному:

1. Нігерія повинна розширити свої горизонти в плані експорту і не повинна залежати тільки від наливних вантажів. Це, безумовно, збільшить тоннаж вантажу для перевезення з інших регіонів, крім з портів регіону Південь-Південь і порту Delta. Це дозволить автоматично підвищити ВВП країни і її тоннаж у всьому регіоні Африки.

2. Заходи стимулювання експорту – це заохочування в сфері сервісу, промисловості та сільського господарства.

3. Уряд також має внести свій внесок в інфраструктуру, такий як будівництво доріг, автомагістралей, а також удосконалювання портів в напрямку поліпшення залізничної інфраструктури.

4. Місцевий попит (або економічне зростання) позитивно впливає на експорт, в той час як велика відстань до порту зменшує експорт.

5. Потрібно постійно володіти інформацією, щодо необхідної кількості суден, та напрямків їх експлуатації.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Lagos Port Authority. Retrieved from [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nigerianports.org/AboutUsLagosPort>*
2. *Американська Асоціація адміністрацій портів, «Economic Outlook and Ports»; Paul Bingham, Managing Director, Global Trade and Transportation, Department of Global Insight; February 18, 2009 (Економічний огляд та порти, Пол Бінгхем, Керуючий директор, Світова торгівля та перевезення, Департамент глобального аналізу, 18 лютого 2009).*

3. *Review of Maritime Transport 2015[Електронний ресурс] / Review of Maritime Transport. – Geneva: Layout and printed at United Nations, 2015. – Режим доступу: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf*
4. *Nigeria's Economy and Recession – Outlook for 2017 [Електронний ресурс] / Nigeria's Economy and Recession. – Lagos: Understanding Nigeria's Recession. – № 6. – 2016. – Режим доступу: <https://www.proshareng.com/admin/upload/reports/ATT00297.pdf>*

Стаття надійшла до редакції 02.04.2017

Рецензенти:

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Економічна теорія та кібернетика» Одеського національного морського університету **Г.С. Махуренко**

доктор економічних наук, старший науковий співробітник відділу ринку транспортних послуг Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України **А.А. Ліпінська**