

УДК 656.07

В.В. Барішнікова

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ
«SHORT SEA SHIPPING» В УКРАЇНІ

У статті розглянуто теоретичні аспекти розвитку прибережних перевезень в Чорноморському регіоні та перспективи їх впровадження в транспортну систему України як ефективний чинник економічного зростання приморських регіонів. Представлено аналіз основних передумов розвитку прибережних перевезень в країні.

Ключові слова: прибережні перевезення, приморські регіони, транспортна система.

В статье рассмотрены теоретические аспекты развития прибрежных перевозок в Черноморском регионе и перспективы их внедрения в транспортную систему Украины как эффективный фактор экономического роста приморских регионов. Представлен анализ основных предпосылок развития прибрежных перевозок в стране.

Ключевые слова: прибрежные перевозки, приморские регионы, транспортная система.

According to the maritime transport strategy 2018 [1] the Black Sea transport sector should provide cost-efficient maritime transport services adapted to the needs of sustainable economic growth of the EU and neighbourhood countries.

The former European Common Transport Policy (CTP) considered the short sea shipping development to contribute to further growth and development of peripheral and isolated regions (achieving cohesion through short sea shipping).

Unfortunately, there aren't effective proposals for the development of short sea shipping in Transport Strategy of Ukraine for

the period until 2020 [2]. But effective using of this transport sector in the economy of Ukraine will facilitate the integration of national transport system into European and world transport network. It will also increase the national transport network capacity on the account of the business impact and synergy effect on the bases of integration to the modern logistic transport chain and providing effective door-to-door service on environmentally friendly conditions.

Keywords: short sea shipping, coastal regions, transport system.

Постановка проблеми. Приморські регіони є невід'ємною частиною міжнародних транспортно-торгівельних шляхів та являють собою так звані «потенційні точки» можливого економічного зростання регіону на підставі впровадження сучасних механізмів та інструментів регіонального розвитку.

В зв'язку з тим, що в глобальному просторі процес розподілу транспортно-торгівельних мереж доставки товарів вже відбувся, включаючи і можливі варіанти використання альтернативних мереж, процес залучення вантажопотоків і переорієнтація їх на той чи інший регіон є досить складним завданням. Розвиток регіонів відбувається за рахунок впровадження нових технологій доставки вантажі, та ринку сервісних послуг. В зв'язку з тим, що трансокеанські маршрути є досить налагодженими, все більше європейських портів переорієнтується на розвиток внутріконтинентальної торгівлі та прибережних перевезень («short sea shipping»), які в свою чергу виступають фактором стійкого економічного розвитку прибережних регіонів, що відображено в морській транспортній стратегії європейських країн до 2018 р. [1].

На жаль, в стратегії розвитку транспорту України на період до 2020 року [2] відсутні будь-які пропозиції щодо розвитку цього сектору морського транспорту.

Огляд останніх досліджень та публікацій. В вітчизняній науковій літературі відсутнє визначення поняття «short sea shipping», яке все частіше використовується у західній

літературі [3]. Досить суперечливим є і переклад цього терміну на українську мову.

Однак і англійський варіант цього терміну при більш детальному дослідженні є також не зовсім науково визначеним.

Незважаючи на безліч визначень поняття «short sea shipping» и достатню кількість синонімів щодо цього терміну, найчастіше під «short sea shipping» розуміють прибережну торгівлю морським або водним сполученням, що частіше визначається як каботажні перевезення (тобто в рамках однієї країни або регіону) [3, 4].

Однак останнім часом поняття «short sea shipping» значно розширюється. Якщо до каботажних перевезень відносять лише перевезення в межах однієї країни, то «short sea shipping» включає також перевезення між сусідніми країнами. Також до «short sea shipping» відносять перевезення за схемою «ріка-море» як в межах однієї, так і декількох країн. До «short sea shipping» віднесено перевезення морем, річками та навіть озерами [3].

Крім вантажних перевезень до «short sea shipping» відносять пасажирські та поромні перевезення як в межах однієї, так і декількох країн, морем, річкою або «ріка-море» [3, 4].

Відповідно до виду судноплавства «short sea shipping» поділяють на лінійні, трампові та пасажирські [3].

Останнім часом до «short sea shipping» віднесено і траншшипмент як в межах однієї, так і декількох країн, що здійснюються за різними схемами [3].

Під траншшипментом (англ. transshipment – перевалка) розуміють умови контракту морського перевезення, при якому перевізник може у будь який час і за будь якої умови перевантажити вантаж на інше судно, не знімаючи з себе зобов'язань перед власником вантажу за його доставку.

Однак у практиці міжнародного судноплавства поняття траншшипмент все частіше застосовується не лише для відображення вищезгаданої умови коносаменту, але і для позначення особливого режиму перевалки контейнерів, при якому вони не

залишають територію порту, а при більш лояльній формі їх митного оформлення перевантажуються з одного судна на інше й ідуть у порт призначення.

Таким чином, траншшипмент – це спрощена схема оформлення транзиту контейнерних вантажів, що не виходять за межі пункту пропуску чи зони митного контролю.

В зв'язку з тим, що при траншшипменті контейнера перевантажують з великих трансатлантичних суден на не великі судна типу «ріка-море», останнім часом цей вид перевезень також віднесено до «short sea shipping» [3].

Найімовірніше, що поняття «short sea shipping» у подальшому буде розширятися, включаючи все нові та нові дефініції.

Завдання дослідження: розглянути теоретичні аспекти щодо можливого розвитку «short sea shipping» в приморських регіонах України.

Основний матеріал дослідження. Відповідно до загальноєвропейської транспортної політики вважається, що short sea shipping сприятиме майбутньому розвитку периферійних та ізованих регіонів як європейських, так і сусідніх країн за рахунок загальноєвропейської інтеграції. Розвитку каботажних, пасажирських перевезень та траншшипменту в прибережних регіонах дозволить значно розвантажити наземні перевезення, та сприятиме підвищенню екологічної привабливості цих регіонів [5].

Незважаючи на те, що в Україні прибережні перевезення не отримують належної уваги, однак існують наявні сприятливі умови для їх розвитку. Значна завантаженість транспортних магістралей приморських міст, зростання населення у великих приморських містах та невідповідність між пропускними здатностями наземних магістралей та наявними пасажиропотоками потребують впровадження нових механізмів управління та оптимізації транспортних потоків. З іншого боку значна ізованість окремих регіонів, відсутність ефективного транспортного сполучення сприяють їх занепаду та міграції населення.

За часи СРСР прибережні перевезення використовувались досить успішно (як вантажні так і пасажирські). Ефективно використовувалась система доставки вантажів за схемою ріка-море, а у великих містах було налагоджено досить ефективне пасажирське сполучення між окремими районами міста за рахунок катерів та «морських трамваїв». Крім того, усі приморські регіони (навіть ізольовані) було залучено до єдиної транспортної системи країни, до них було налагоджено ефективне сполучення як вантажів так і пасажирів. Значною популярністю користувалися морські пасажирські перевезення між окремими приморськими регіонами країни (наприклад, з Одеси до міст Криму, Очакову, річних портів Дунаю та Дніпра).

На рис. 1. та 2 наведено динаміку пасажирських та вантажних перевезень за останні 30 років. Пасажирські перевезення річковим транспортом майже зникли за останні 20 років. Значне зменшення відбулось і у секторі вантажних перевезень.

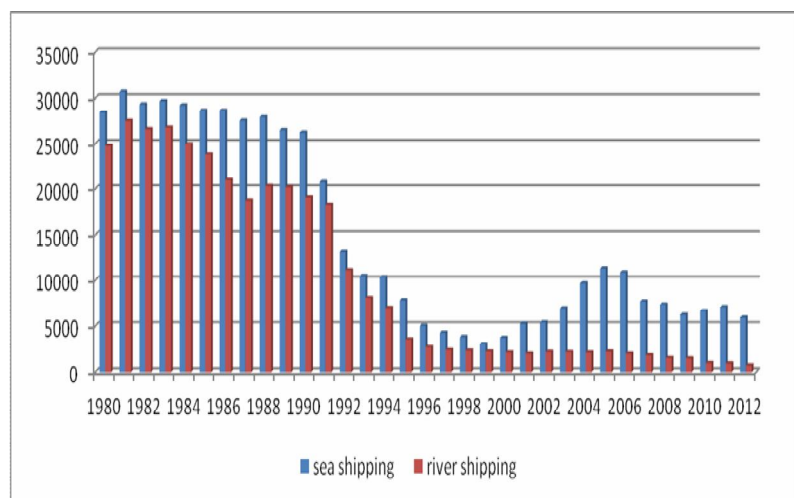


Рис. 1. Динаміка пасажирських перевезень в Україні (1000 пас.) [6]

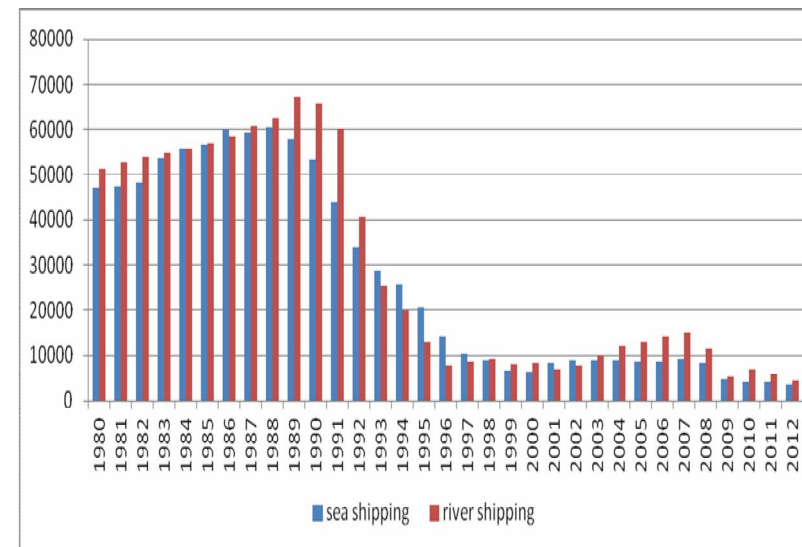


Рис. 2. Динаміка вантажних перевезень в Україні (1000 тон.) [6]

На фоні падіння вантажо- та пасажиропотоку відбувалось значне скорочення флоту країни. Якщо у 1993 році загальний дефліт вітчизняного флоту складав 6,177 млн. тонн, що відповідало 0,9 % загальносвітового флоту і крана посідала 25 місце в світовому рейтингу морських країн [7], то у 2012 році дефліт флоту склав лише 0,6 млн. тонн і країна перемістилася на 64 місце у рейтингу [8].

За роки незалежності Україною було втрачено майже уся систему прибережних перевезень (наявний флот, як вантажний, так і пасажирський, паромне сполучення), значно знижено глибини у вітчизняних судноплавних річках, у занепад прийшли майже усі гідроспоруди, що використовувались як для пасажирських перевезень, так і для вантажних перевезень в досить ізольованих прибережних регіонах. Таким чином, було втрачено досить ресурсомістку та прибуткову галузь вітчизняної економіки.

Враховуючі вдале географічне розташування України, наявність морських портів судноплавних річок та розвинутої мережі водного сполучення між приморськими регіонами країни розвиток «short sea shipping» може стати привабливою та економічно доцільною альтернативою, щодо перевезення вантажів та пасажирів.

Наступні дані підтверджують наявні географічні переваги Україні. Прибрежна смуга країни складає 2 835 км, довжина морських кордонів країни – 1 355 км (у Чорному морі – 1 056,5 км, Азовському морі – 249,5 км, Керченський канал – 49 км.), довжина наявних морських шляхів – більш ніж 4 900 км, а загальна площа внутрішніх вод – 40 335 км [6].

Крім того територією країни проходять 4 Транс-Європейські коридори та Трасека, що з'єднують транспортну систему країни з Західною Європою та Азією.

Сприятливе геополітичне розташування створює наявні умови для розширення участі країни у європейських міжрегіональних організаціях – Асамблеї європейських регіонів, Робочого співтовариства придунайських країн та Чорноморської економічної співпраці.

З точки зору ефективного використання внутрішніх водних шляхів України повинна враховувати конкуренцію з боку Росії та Румунії. Останнім часом Росія досить спритно використовує внутрішні водні шляхи, що з'єднують Азовське море з Волго-Донським каналом. Констанца використовує водні шляхи Дунаю для траншшипменту контейнерів та інших вантажних перевезень.

З іншого боку відсутність ефективного внутрішнього сполучення між окремими регіонами країни сприятиме розвитку «short sea shipping» в країні.

Так, залізничне сполучення та стан автошляхів в приморських регіонах України в сучасних умовах не можуть виступати у якості альтернативи «short sea shipping». Так наприклад, єдина автомагістраль, що пов'язує Одесу з Києвом, має довжину 500 км, не відповідає сучасним вимогам якості і не є привабли-

вою для вантажних перевезень. Автошляхи з Одеси до Ізмаїлу, Молдови та Румунії і зовсім не можуть використовуватись для автомобільних вантажоперевезень.

Відсутність необхідних автошляхів, затори на дорогах та якісний стан наявних автомагістралей потребують пошуку та розвитку альтернативних схем доставки вантажів. Крім того, вітчизняна залізниця, виступаючи монополістом, використовує досить високі тарифи та стримує роботу порту в сучасних умовах.

Ще однією важливою сферою використання «short sea shipping» можуть стати пасажирські перевезення. Це стосується як великих місць, так і досить ізольованих регіонів.

Так наприклад, більшість приморських місць витягнуто вздовж узбережжя (наприклад Одеса). Деякі райони цих місць мають лише одну транспортну магістраль, що з'єднує так звані «спальні райони» з центром місця. За радянських часів досить ефективно використовувались морські трамваї для перевезення пасажирів. В сучасних умовах найбільший попит можливо прогнозувати на морські пороми, які зможуть з'єднати спальні райони з центрами місць.

Крім того, морські пасажирські перевезення можуть стати альтернативою автобусам та «маршруткам» для віддалених пунктів, таких наприклад, як Кілія, Вілково, Ізмаїл, Очаків тощо.

Таким чином, «short sea shipping» може бути використано у якості доповнення вже існуючих інтермодальних та мультимодальних схем доставки вантажів, або як альтернатива при транспортуванні вантажів за схемою «від дверей до дверей». Воно також може значно зменшити транспортне навантаження на магістралі великих місць, та забезпечити альтернативними пасажирськими маршрутами великі приморські місця та ізольовані регіони.

Висновки. Розвиток «short sea shipping» в Україні може стати впровадженням найбільш екологічно чистого, дешевого та енергоефективного виду транспортування вантажів та пасажирів. Враховуючі вимоги Кіотського протоколу щодо скорочення

викидів CO₂ [9], «short sea shipping» може бути використано як ефективний інструмент інтеграції Української транспортної системи у Європейську та глобальну транспортні мережі. Це сприятиме створенню інтегрованої транспортної системи, яка буде відповідати найвищим вимогам якості, безпеки, екологічним стандартам та в повній мірі враховувати соціальний ефект.

Соціальний ефект від розвитку «short sea shipping» в Україні враховує перше за все значну кількість робочих місць для кваліфікованого персоналу у наступних галузях: судноплавства, портової діяльності, будівництва та експлуатації гідропоруд, логістики та ін.

Крім того, інтеграція ізольованих районів дозволить значно підвищити їх загальноекономічний рівень, зменшити міграцію населення до великих міст.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Short Sea Shipping in Europe, European Conference of Ministers of Transport (ECMT)*, M. Stratos Papadimitriou.
2. *Transport strategy of Ukraine for the period until 2020*, [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ten-t.org.ua>
3. *Definition on short sea shipping by the European Union, ESN*, [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.shortsea.info/definition.html>
4. Mary R. Brooks, 2012. *Global Trends in Short. Sea Shipping (SSS): Opportunities and Challenges*, Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://maryrbrooks.ca/wp-content/uploads/2012/10/Armasur-Brooks-Global-SSS.pdf>
5. *White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities, Brussels, 12.9.2001* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://termin.bposd.ru/publ/20-1-0-27746>

6. *Речной транспорт Украины: преимущества, проблемы и перспективы*. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1021991>
7. *Ильницкий К. Два десятилетия водного транспорта Украины / К. Ильницкий // Порты Украины. – № 6. – 2011* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2169>
8. *Review of Maritime Transport 2013, Report by the UNCTAD secretariat. – UN. – New York, 2013. – 204 p.*
9. *Киотский протокол* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://files.school-collection.edu.ru/dlrstore/f8215646-c95a-9368-af09-0abe72c6c78c/1012528A.htm>

REFERENCES

1. *Short Sea Shipping in Europe, European Conference of Ministers of Transport (ECMT)*. M. Stratos Papadimitriou.
2. *Transport strategy of Ukraine for the period until 2020*, [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ten-t.org.ua/>
3. *Definition on short sea shipping by the European Union, ESN*, [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.shortsea.info/definition.html>
4. Mary R. Brooks, 2012. *Global Trends in Short. Sea Shipping (SSS): Opportunities and Challenges*, Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://maryrbrooks.ca/wp-content/uploads/2012/10/Armasur-Brooks-Global-SSS.pdf>
5. *White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities, Brussels, 12.9.2001* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://termin.bposd.ru/publ/20-1-0-27746>

6. *Rechnoj transport Ukrainy: preimushhestva, problemy i perspektivy. [Elektronij resurs]. – Rezhim dostupu: <http://www.apk-inform.com/ru/exclusive/topic/1021991>*
7. *Il'nickij K. Dva desjatiletija vodnogo transporta Ukrainy // Porti Ukrainy. – № 6. – 2011. [Elektronij resurs]. – Rezhim dostupu: <http://portsukraine.com/node/2169>
Review of Maritime Transport 2013, Report by the UNCTAD secretariat. – UN, New York, 2013. – 204 p.*
8. *Kiotskij protokol. [Elektronij resurs]. – Rezhim dostupu: <http://files.school-collection.edu.ru/dlrstore/f8215646-c95a-9368-af09-0abe72c6c78c/1012528A.htm>*

Стаття надійшла до редакції 15.12.2014

Рецензенти

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Економічна теорія та підприємництво на морському транспорті» Одеського національного морського університету
М.Я. Постан

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Менеджмент і маркетинг на морському транспорті» Одеської національної морської академії **М.Т. Примачов**