

УДК 656.614.3

В.В. Щербина

**РОЗВИТОК ТРАНСШИПМЕНТУ  
ЯК РЕЖИМУ ПЕРЕВАЛКИ КОНТЕЙНЕРНИХ ВАНТАЖІВ**

*В статті досліджені особливості застосування трансшипменту у вітчизняних портах, розглянуті рівні трансшипменту, та виділені види портів в залежності від рівнів трансшипменту.*

**Ключові слова:** трансшипмент, магістрально-фідерна система перевезень, рівні трансшипменту.

*В статье исследованы особенности применения трансшипмента в отечественных портах, рассмотрены уровни трансшипмента, и выделены виды портов в зависимости от уровней трансшипмента.*

**Ключевые слова:** трансшипмент, магістрально-фідерна система перевозок, уровни трансшипмента.

*In the article the features of application transshipment in Ukrainian ports are considered equal transshipment and marked types of ports depending on the transshipment.*

*Worldwide, one of the major trends that are now gaining strength in the transport market is still serving the global development of container transport. In modern conditions Ukrainian terminals task - to attract new cargo flows, especially transit, be able to accept and process large container. The possibility of container terminals in Ukrainian ports is to use transshipment.*

*Transshipment - mode of transit cargo containers arriving by sea and shipped by sea, storage is not beyond the customs control zone which is the area of sea trade port. Customs clearance is no provision of customs declaration and without application of guaranteed delivery.*

© Щербина В.В., 2016

*Shipping companies are interested in reducing costs to the shipping and the terminal, thus to minimize transportation costs, they are increasingly using large vessels and transshipment delivery scheme.*

*In Ukraine, the first containers were overloaded in transshipment mode in the 2010 years on the container terminal «Brooklyn-Kyiv Port» in the port of Odessa. However, the share of transshipment in Ukraine is less than 1.5 %, while in Constanta – about 80 %. Ministry of Infrastructure of Ukraine continues to work towards attracting transshypment cargoes in Ukrainian ports. In particular, for containers that are handled in transshipment terminals are provided tariff preferences.*

*Transshipment used not only for the logistics in ports, but also makes it possible to increase the added value of goods congested. Transshipment in Ukrainian ports can provide about 60 million dollars of additional annual income, which is an important source of growth taking into budgets of all levels. The adaptation of the importance of maritime transport Ukraine to market conditions in order to obtain competitive advantage in this promising direction for the country.*

*Thus, the use of transshipment for Ukraine is a matter of strategic importance for the further development of seaports and container shipping.*

**Keywords:** transshipment, hub&spoke system, level of transshipment.

**Постановка проблеми.** У всьому світі однією з основних тенденцій, які сьогодні набирають силу на ринку транспортних послуг, як і раніше виступає глобальний розвиток контейнерних перевезень.

В сучасних умовах завдання українських терміналів – залучати нові вантажопотоки, особливо транзитні, бути здатними приймати і обробляти великі контейнеровози. Можливістю розвитку контейнерних терміналів в українських портах є застосування режиму трансшипмент.

**Огляд останніх досліджень та публікацій.** Останні роки проблемам застосування трансшипменту в Україні присвячені роботи вітчизняних авторів, таких як Варваренко В.О., Васьков Ю.С., Евсюков Ю.В., Кириллов Ю.І., Подцерковний О.П., Сіюшов Д.Ю., Тертична Л.В., Волощук В.В. В роботі [4] розроблена економіко-математична модель розподілу контейнеропотоків між суднами, які працюють на магістрально-фідерних лініях та в режимі трансшипмент. Порівняльний аналіз конкурентних позицій українських портів на ринку обслуговування контейнерних вантажопотоків в режимі трансшипменту в Чорноморському регіоні наведений в роботі [7]. Оскільки режим трансшипменту дуже перспективний для розвитку контейнерних перевезень в Україні, то необхідно розглянути докладніше особливості застосування трансшипменту в вітчизняних портах, його переваги та недоліки.

**Задачі дослідження.** Метою роботи є дослідження режиму трансшипменту для розвитку контейнерних перевезень в Україні.

**Основний матеріал дослідження.** Трансшипмент – режим транзиту вантажу в контейнерах, що прибувають морським транспортом і відвантажуваних морським транспортом, при зберіганні не виходять за межі зони митного контролю, якою є територія морського торговельного порту. Митне оформлення відбувається без надання вантажної митної декларації і без застосування заходів гарантованої доставки. Сервіс, пов'язаний з перевантаженням контейнерів за схемою «судно-причал-судно», застосовується в багатьох портах світу для стикування різних контейнерних маршрутів. Це дозволяє морським контейнерним лініям забезпечувати доставку вантажу в різні порти, а не тільки в ті, куди є пряма доставка. Перевантаження контейнера в будь-якому порту трансшипменту виконується з використанням мінімуму документів. Контейнер прибуває морем і відправляється також морем, його статус не змінюється, довантаження або вивантаження не здійснюється, контроль доставки митницею теж не здійснюється [1].

Схема трансшипменту наведена на рис. 1.

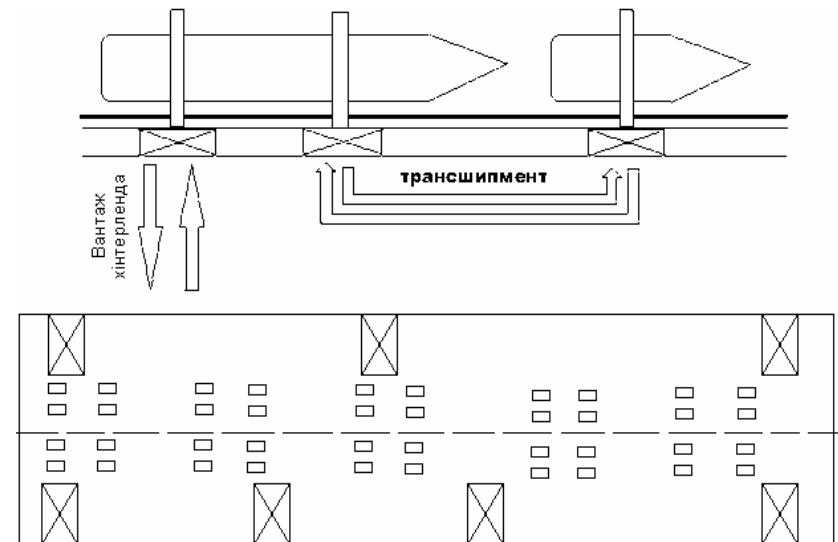


Рис. 1. Схема перевантаження контейнерів в режимі трансшипменту

Розвиток трансшипмента пов'язаний із збільшенням розмірів суден-контейнеровозів і активним розвитком магістрально-фідерної системи перевезень вантажів (hub-and-spoke system). Така система передбачає транспортування контейнерів між базовими портами (хаб-портами), оснащеними сучасним устаткуванням, в контейнеровозах підвищеної місткості з подальшою доставкою контейнерних вантажів меншими партіями в найближчі дрібні і середні порти на невеликих суднах фідерах (рис. 2).

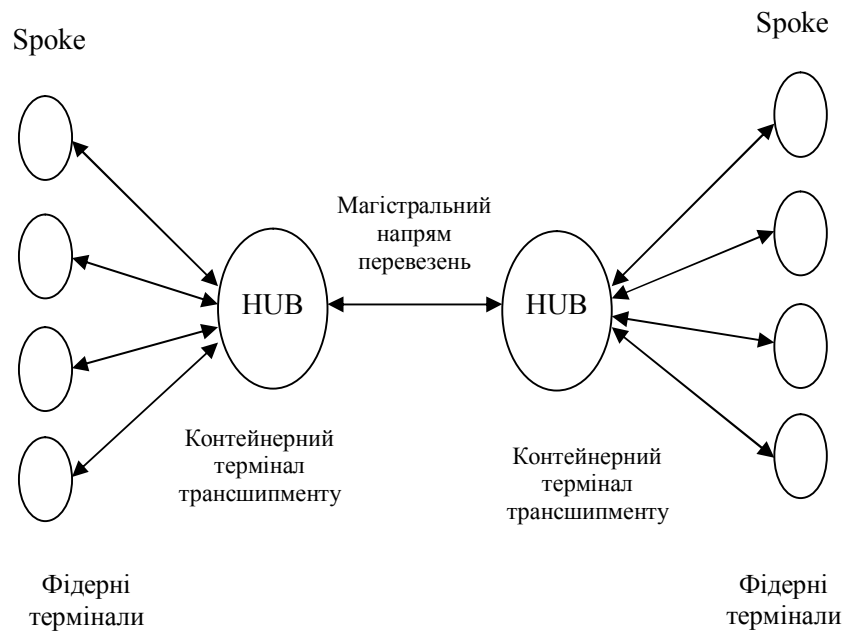


Рис. 2. Взаємозв'язок трансшипменту та магістрально-фідерної системи перевезень

Судноплавні компанії зацікавлені в скороченні витрат на морську складову доставки, а також термінальну, при цьому з метою мінімізації собівартості перевезень вони все частіше використовують великотоннажні судна і доставку за схемою трансшипменту. При цьому використання режиму трансшипмент має свої недоліки та переваги.

Як переваги трансшипменту можна виділити такі:

- трансшипмент дозволяє підвищити частоту заходів фідерних суден, поки великі судна курсують між хаб-портами;
- трансшипмент інтегрує в логістичний ланцюжок лінійний сервіс, даючи можливість його операторам вибрати між

хаб-портами або терміналами, віддаючи переваги з достатніми глибинами, високопродуктивним устаткуванням, здатних приймати і обслуговувати великі судна, в яких немає черг в очікуванні постановки до причалу, що дозволяє отримувати переваги ефекту масштабу від експлуатації крупних суден;

- трансшипмент є інструментом, що надає можливість отримати вигоду від ефекту масштабу при використанні великотоннажних суден, дозволяючи при цьому понизити собівартість перевезень контейнерів;

- трансшипмент дає можливість лінійним компаніям, що надають послуги по всьому світу, застосовувати логістичні стратегії для оптимізації руху контейнерів.

Недоліками трансшипменту є:

- лінійні компанії піддаються значним фінансовим ризикам у разі зниження попиту, коли їх послуги виявляються «замкнутими» у рамках розкладу між хаб-портами, обслуговуваними великими «материнськими» суднами, спроектованими для цієї мети. Ці ризики помітно відчули на собі лінійні компанії протягом недавньої економічної кризи, тоді як лінійні компанії, що оперують невеликими контейнеровозами і забезпечуючи прями заходи, продовжували експлуатувати свій флот;

- експлуатація крупних суден ґрунтується на трансшипменті контейнерів в хаб-портах на/з фідерних суден для накопичення і розподілу вантажів, що вимагає сучасного обладнання терміналів і портів трансшипменту, а для цього потрібні значні інвестиції;

- лінійні компанії, які оперують великими суднами залежать від трансшипменту, оскільки використання їх великотоннажного флоту можливе тільки за умови здійснення гарантованих і надійних послуг фідерних перевізників;

- в портах, де лінійні компанії не можуть контролювати перевезення по ланцюжку «порт-порт», можуть бути затримки, які залежать від продуктивності в портах призначення і прибуття.

В Україні вперше контейнери були перевантажені в режимі трансшипмент в 2010 році на терміналі контейнерний термінал «Бруклін-Київ Порт» в Одеському порту. Однак, частка трансшипменту в Україні складає менше 1,5 %, тоді як в Констанці – близько 80 %. Міністерство інфраструктури України продовжує активно працювати в напрямі залучення трансшипментних вантажопотоків в українські порти. Зокрема, для контейнерів, що обробляються терміналами в режимі трансшипменту, надаються тарифні преференції.

В залежності від частки контейнерообігу, який перевантажується в режимі трансшипменту, в загальному контейнерообігу порту можна виділити такі рівні трансшипменту та види портів (рис. 3).

1. Низький рівень трансшипменту – фідерні порти (feeder ports) або порти-шлюзи (gateway), в таких портах частка трансшипменту менше 10 %, тобто основна діяльність порту пов'язана з внутрішніми послугами (каботажні вантажі) та експортно-імпортними вантажами. У випадку порту-шлюзу, це великий порт, який обслуговує значний хінтерленд. Під основним хінтерлендом порту розуміється територія, на якій порт має домінуюче або навіть ексклюзивне положення щодо вантажопотоків. Інші термінали можуть намагатися боротися за цю територію, але при цьому не будуть мати рівні конкурентні умови і будуть обмежені тими сегментами, де базовий термінал не забезпечує прийнятний рівень обслуговування [3].

Фідерний порт, як правило, це невеликий порт, у якого більша частина вантажопотоків, пов'язана з вантажообігом хаб-порту. Нью-Йорк, Лос-Анджелес і Фелікстоу є прикладами портів-шлюзів, що мають невелику частку трансшипменту. Багато невеликих портів в Балтійському морі, Карибського та Чорноморського басейнів є фідерними портами, які можуть бути включені до глобальних маршрутів судноплавних перевезень через взаємодію з хаб-портами – центрами трансшипменту.

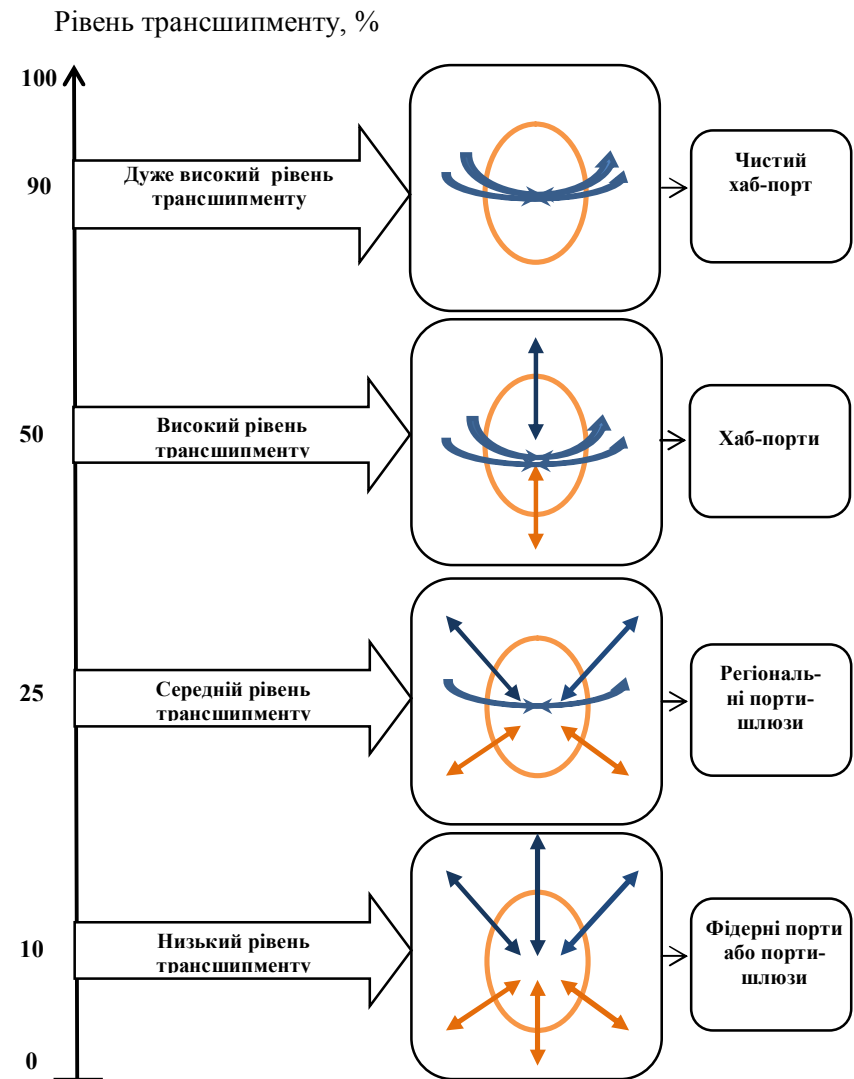


Рис.3. Рівні трансшипменту в морських портах

2. Середній рівень трансшипменту – регіональні порти-шлюзи. Рівень трансшипменту в цих портах становить близько 25 %. Регіональні порти-шлюзи обслуговують не тільки значну кількість вантажопотоків основного хінтерленда, а й виступають в якості хаб-порту з низьким рівнем трансшипменту для конкретного ринку трансшипменту. Вантажі, які обробляються в цих портах виходять за межі основного хінтерленду. Антверпен, Роттердам, Гамбург і Гонконг є прикладами регіональних портів-шлюзів, які одночасно обслуговують великі внутрішні райони та виконують регіональні функції з трансшипменту.

3. Високий рівень трансшипменту – хаб-порти, рівень трансшипментних вантажів в яких досягає 50 %. Порт виконує функцію порту трансшипменту та також обслуговує вантажопотоки свого хінтерленда. Такі порти, як правило, стали хабами після рішення морських судноплавних компаній використовувати їх в якості основних центрів трансшипменту. Валенсія, Барселона і Картахена та інші є важливими центрами трансшипменту – хаб-портами.

4. Дуже високий рівень трансшипменту – чистий хаб-порт. Після того, як рівень трансшипменту в порту перевищує 90 % його вантажопотоку, він стає чистим хаб-портом, оскільки трансшипмент є виключною функцією. Порти, такі як Сінгапур, Танджунг Пелепас, Альхесірас, Коломбо і Бальбоа є одними з найвідоміших у світі чистих вузлів трансшипменту. Багато з них були побудовані виключно для цієї мети, оскільки мають виняткове географічне положення та можливість приймати і обслуговувати найбільші «материнські» судна, вони розташовані на перетині головних морських маршрутів.

Трансшипмент використовується не лише для виконання логістичних послуг в портах, але і дає можливість збільшити додану вартість перевантажених товарів. Режим трансшипменту в українських портах здатний забезпечити близько 60 млн. доларів додаткового річного прибутку [3], що є важливим джерелом зростання урахувань до бюджетів усіх рівнів. Звідси – важливість адаптації системи морського транспорту України до

ринкових умов з метою отримання конкурентних переваг на цьому перспективному для країни напрямі.

**Висновки.** Таким чином, застосування режиму трансшипмент для України є питанням стратегічного значення для подальшого розвитку морських портів та контейнерних перевезень.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Варваренко В. *О трансшипменте контейнеров в портах Украины [Электронный ресурс] // Транспорт. – 2010. – № 26. – Режим доступа: <http://pravda.tis.ua/pravda/?p=4288>.*
2. Васьков Ю.С. *Трансшипмент играет важную роль в борьбе за транзит [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cfts.org.ua/opinions/40833>.*
3. Евсюков Ю.В. *Перспективы развития контейнерных перевозок в Украине // Вісник СХУ ім. Володимира Даля: Зб. наук. праць. – Вип. 6 (160). – Луганськ: СХУ, 2011 – С. 38-42.*
4. Кириллов Ю.И. *Обоснование оптимального распределения контейнеропотоков между судами, обслуживающими магистрально-фидерные линии // Вісник Одеського національного морського університету. – 2013. – № 1. – С. 152-174. - Режим доступа: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonmu\\_2013\\_1\\_14](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonmu_2013_1_14).*
5. Котлубай О.М. *Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України / О.М. Котлубай, О.А. Липинська, В.Г. Кухарчик і др. – ІПРЕД НАН України. – Одеса, 2011. – 426 с.*

6. Подцерковний О.П. Законодавчі проблеми траншшипменту в контексті розвитку морських портів України / О.П. Подцерковний, Д.Ю. Сіюшов // Актуальні проблеми держави і права: Зб. наук. праць. – Вип. 69. – Одеса: Юридична література, 2013. – С. 483-489.
7. Тертична Л.В. Пріоритетні напрями стратегічного планування роботи порту, орієнтованого на траншшипмент / Л.В. Тертична, В.В. Волощук // Зб. наук. праць ДЕГУТ. Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 18. – Ч. 1. – С. 174-185.

#### REFERENCES

1. Varvarenko V. O transshipment konteynerov v portakh Ukrainy [Elektronnyy resurs] V. Varvarenko // Transport. – 2010. – № 26. – Rezhim dostupa: [HTTP: // pravda.tis.ua/~pravda/ r = 4288?](http://pravda.tis.ua/~pravda/r=4288?)
2. Vas'kov YU.S. Transshipment igrayet vazhnyuyu rol' v bor'be za tranzit / YU.S. Vas'kov [Yelektronniy resurs]. – Rezhim dostupu: <http://cfis.org.ua/opinions/40833>.
3. Yevsyukov YU.V. Perspektivy razvitiya konteynernykh perezovozok v Ukraine / YU.V. Yevsyukov // Visnik SNU im. Volodimira Dalya: Zb.nauk. prats'. – Vip. 6 (160). – Lugans'k: SNU, 2011. – S. 38-42.
4. Kirillov YU.I. Obosnovaniye optimal'nogo raspredeleniya konteyneropotokov mezhdru sudami, obsluzhivayushchimi magistral'-no-fidernyye linii / YU.I. Kirillov // Visnik Odes'kogo natsional'nogo mors'kogo universitetu. – 2013. – № 1. – S. 152-174. – Rezhim dostupu: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonmu\\_2013\\_1\\_14](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vonmu_2013_1_14).
5. Kotlubay O.M. Konkurentospromozhnist' ta staliy rozvitok moregospodars'kogo kompleksu Ukraini / O.M. Kotlubay, O.A. Lipins'ka, V.G. Kukharchik i dr. – IPREYED NAN Ukraini. – Odessa, 2011. – 426 s.

6. Podtserkovniy O.P. Zakonodavchi problemi transshipmentu v kontekstí rozvítuku mors'kikh portív Ukraïni / O.P. Podtserkovniy, D.YU. Síyushov // Aktual'ni problemi derzhavi í prava: Zb. nauk. prats'. – Vip. 69. Odesa: Yuridichna literatura, 2013. – S. 483-489.
7. Tertichna L.V. Prioritetni napryami strategichnogo planu-vannya roboti portu, oriétovanogo na transshipment / L.V. Tertichna, V.V. Voloshchuk // Zbirnik naukovikh prats' DETUT. Seriya «Yekonomika í upravlinnya», 2011. – Vip. 18. – CH. 1. – S. 174-185.

Стаття надійшла до редакції 15.03.2016

#### Рецензенти:

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

кандидат економічних наук, старший науковий співробітник відділу ринку транспортних послуг Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України **В.Г. Кухарчик**