

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПРИБЕРЕЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

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].

В вітчизняній науковій літературі відсутнє визначення поняття «short sea shipping», яке все частіше використовується у західній літературі. Досить суперечливим є і переклад цього терміну на українську мову, а саме прибережні перевезення. 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) [2].

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. 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». Відповідно до виду судноплавства «short sea shipping» поділяють на лінійні, трампові та пасажирські. Останнім часом до «short sea shipping» віднесено і траншшипмент як в межах однієї, так і декількох країн, що здійснюються за різними схемами [2].

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

Відповідно до загальноєвропейської транспортної політики вважається, що short sea shipping сприятиме майбутньому розвитку периферійних та ізольованих 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.

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 ізольованість 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.

За роки незалежності Україною було втрачено майже усю 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 ресурсоемну та прибуткову галузь вітчизняної економіки.

Незважаючи на стрімке зростання «short sea shipping» у Чорноморському регіоні цей сектор не набув достатньої уваги, порівняно з іншими європейськими регіонами, і займає лише 6,6 % загального вантажопотоку [3]. Це пов'язано з одного боку з розвинутою системою наземних перевезень (мережа залізниць та магістралей для автотранспорту) у регіоні, а з іншого - значною частиною неєвропейських країн у регіоні (таких як, Україна, Молдова, Росія, Грузія), по яких відсутня будь-яка статистика щодо «short sea shipping», або прибережних перевезень, а наявні цифри, наприклад по Україні неможливо коректно порівняти з показниками європейських країн.

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.

Розвиток «short sea shipping» в Україні може відбуватися у наступних секторах:

- використання «short sea shipping» для доставки експортного зерна з центральних сільськогосподарських районів до ключових експортних портів, таких як Одеса, Іллічівськ, Южний, з використанням барж, що можуть доставляти зерно по ріках Дніпр та Дунай з інших регіонів країни;

- використання «short sea shipping» для доставки контейнерних вантажів в/з ключових портів країни та портів інших країн за різними схемами доставки (море-море, ріка-море, трансшипмент) та ін.;

- використання «short sea shipping» для пасажирських та вантажо-пасажирських перевезень у великих містах;

- використання «short sea shipping» для пасажирських перевезень у межах міст та між окремими населеними пунктами.

Залізничне сполучення та стан автошляхів в приморських регіонах України в сучасних умовах не можуть виступати у якості альтернативи «short sea shipping». 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 зростання вантажопотоків.

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

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

Соціальний ефект від розвитку «short sea shipping» в Україні враховує перше за все значну кількість робочих місць для кваліфікованого персоналу у наступних галузях: судноплавство, портова діяльність, будівництво та експлуатація гідроспоруд, логістика та ін.

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

1. *The European Union's maritime transport policy for 2018. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://europa.eu/rapid/press-release> (дата звернення: 26.04.14).* — Назва з екрану. 2. *Definition on short sea shipping by the European Union, ESN, <http://www.shortsea.info/definition.html> (дата звернення: 26.04.14).* — Назва з екрану. 3. *Maritime transport statistics - short sea shipping of goods. Електроний ресурс]. – Режим доступу: epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods. (дата звернення: 26.04.14).*