

ОБҐРУНТУВАННЯ РОЛІ ТА ЗНАЧЕННЯ СУДНОПЛАВСТВА НА КОРОТКІ ДИСТАНЦІЇ ДЛЯ РОЗВИТКУ ПОРТІВ

Постановка проблеми. Морське судноплавання на короткі дистанції передбачає перевезення вантажів і пасажирів за допомогою водних транспортних засобів на обмежену відстань та без перетину океану. Будучи прямим конкурентом наземних видів транспорту, воно використовує порти та внутрішні водні шляхи, щоб доповнити традиційні транспортні системи для збільшення пропускної спроможності, підвищення гнучкості та досягнення стійкої мобільності транспорту. Значення таких перевезень зростає в усьому світі протягом останніх 15 років. В ЄС воно набуло помітної ролі в транспортній політиці, створюючи додаткові стимули та перетворюючись для багатьох країн та економік у ключовий чинник. Перевезення на короткі дистанції є, по суті, спеціалізованою галуззю морського транспорту, і як така вона керується різними соціальними, екологічними, операційними та фінансовими факторами, одночасно впливаючи на різноманітний спектр економічних секторів та галузей. Ця перспектива узгоджується з динамічним та складним характером сучасного ділового середовища, яке ставить безпрецедентні виклики перед всіма учасниками перевезення товарів морем.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Соціально-економічне середовище транспортного сектору зазнало значних структурних змін за останні десятиліття. Перевезення на короткі відстані широко визнане як більш екологічне та більш ефективне, ніж автомобільний транспорт. Отже, привертає увагу багатьох практиків: Р. Амдама [1], Е. Пасторі [2], Г. Беніто, Е. Бергера [3], М. Брукс [4], Дж. Родриге [5] та ін.

У своїх працях вони розглядають досліджуване явище та називають як позитивні, так і негативні аспекти. Але враховуючи велике практичне значення такого різновиду судноплавання для економіки регіонів, дискусії тривають.

Мета статті є обґрунтування ролі та значення судноплавання на короткі дистанції для розвитку портів.

Виклад основного матеріалу. Категорія перевезення на короткі дистанції не має офіційного та за-

гально визнаного визначення. Проте було зроблено кілька спроб встановити її межі та вийти з визначенням, яке точніше відображає зміст. Визначення, надане Європейською Комісією: «Переміщення вантажів та пасажирів морем між портами, розташованими в географічній Європі, або між портами, розташованими в неєвропейських країнах, що мають узбережжя на закритих морях й межують з Європою» сьогодні широко використовується.

Глибоке розуміння серйозних соціально-економічних та екологічних наслідків дорожньо-транспортних операцій змушує директивні органи на різних інституційних рівнях (наприклад, місцевому, національному та регіональному) діяти відповідним чином та запроваджувати низку цільових політичних рамок, стратегій та заходів для підтримки більш широкого розвитку та експлуатації інших видів транспорту (тобто залізничного, внутрішніх водних шляхів), сприяючи таким чином розвантаженню мереж автомобільних доріг, реалізуючи таким чином значні покращення з точки зору якості повітря, безпеки дорожнього руху тощо.

Беручи до уваги географічні характеристики основних торгових регіонів світу, а також пріоритети, встановлені відповідними державними органами, та кошти (як державні, так і приватні), що виділяються на інфраструктурні проєкти, залізниця, судноплавання на короткі дистанції та внутрішні водні шляхи були розглянуті з метою встановлення додаткових можливостей для забезпечення динамічного зростання. Так, наприклад, довга берегова лінія й велика кількість портів, що характеризують європейський континент, повністю виправдовують те, що судноплавання на короткі дистанції представляє другий ключовий показник (з точки зору тонн/км) щодо внутрішньо-європейської торгівлі після автомобільного транспорту [2]. Але інша ситуація у Північній Америці, де переважає залізничний та автомобільний транспорт для обслуговування віддалених територій, і на ринку транспортних послуг судноплавання на короткі дистанції, відповідно, має значно обмежений потенціал для зростання [5]. В Азії цей сегмент на ринку транспортних

послуг має більший відсоток, але не такий, як у Європі. Після розвитку мега-хаб-портів у Китаї нові послуги судноплавства на короткі дистанції були введені та інтегровані в інтермодальні логістичні мережі від дверей до дверей, що обслуговують переважно Китай, Корею та Японію [6]. В інших провідних країнах, таких як Австралія та Бразилія, сектор судноплавства на короткі дистанції також представляє значну частку ринку.

Термін «Морські перевезення на короткі дистанції» визначається як доставка вантажів на відносно «короткі» відстані або до прилеглих прибережних портів. Як правило, судна короткого морського судноплавства йдуть уздовж узбережжя, перетинають канал або іншу географію, що не має виходу до моря.

Існує багато суперечок і немає єдиного визначення, яке б достатньо описувало, що таке судноплавство на короткому морі. Морська адміністрація США (MARAD) визначає судноплавство на короткому морі як: «... комерційний водний транспорт, який не перетинає океан. Це альтернативний вид комерційного транспорту, який використовує внутрішні та прибережні водні шляхи для переміщення комерційних вантажів з основних внутрішніх портів до місця призначення» [7].

Визначення Європейської Комісії [10]: «... комерційний водний транспорт, який не транзитують океан. Це альтернативний вид комерційного транспорту, який використовує внутрішні та прибережні водні шляхи для переміщення комерційних вантажів з основних внутрішніх портів до місця призначення».

Географічні умови і в Європейському Союзі, і особливо у Великобританії, обумовлюють залежність їх торгівлі від доставки. Ступінь постійно зростаючого значення морського судноплавства на короткі дистанції полягає в тому, що понад три чверті уніфікованих вантажів відвантажених до Великобританії приходять з сектору судноплавства на короткі дистанції.

Згідно з доповіддю, опублікованою EuroStat [10], морські перевезення на короткі дистанції в решті Європи становили 63% від усього обсягу вантажів, що перевозилися морським транспортом у ЄС-15 у 2003 р., на загальну суму понад 1,6 млрд т. На Великобританію та Італію припадає найбільша частка вантажів, що обробляються на судах морського транспорту на короткі дистанції, на загальну суму 342 та 302 млн т відповідно. [8].

Зараз у Канаді з'являється концепція короткоморського судноплавства як життєздатної альтернативи інтермодальним вантажним та залізничним транспортуванням. Водне сполучення між США та Мексикою вже деякий час конкурує з обслуговуванням вантажівок, які використовують митний транспорт Ларедо та залізничне сполучення, але затори та довгі черги на прикордонних переходах стають серйозною проблемою. Сфера перевезень на короткі

морські дистанції не обмежена виключно внутрішньою торгівлею, а скоріше географічним регіоном. Наприклад Північна Америка: менші місцеві/регіональні порти також будуть розглядатися як частина морського судноплавства.

Крім того, існує певна схожість між внутрішнім судноплавством та судноплавством на короткому морі; однак необхідно підкреслити, що морське перевезення на короткому морі враховує транспортний шлях, а не сам спосіб доставки. Коротке морське судноплавство насправді набагато складніше, ніж традиційне прибережне судноплавство. Наприклад, цілорічне високочастотне поромне сполучення між США та Канадою або Мексикою, що перевозить вантажівки, автомобілі та пасажирів, можна вважати послугою коротких морських перевезень, оскільки воно фактично забезпечує «морський міст» для прикордонних переходів та автомобільних перевезень. Приклади морських перевезень на короткі відстані можуть відрізнитися в широких межах і бути надзвичайно ефективними. Тим не менше, багато вантажовідправників мають негативне враження про морські перевезення на короткі відстані. Вони розглядають це як повільний рух суден, що курсують водами в традиційному розумінні. Власне, судноплавство на короткому морі може охоплювати будь-що з наступного: інтермодалізм, контейнери, доставку від дверей до дверей, плаваючий запас, міжрегіональні вантажі, альтернативи автомобільному транспорту, перетин кордону, фідерні перевезення (Feeding), перевантаження (Transshipment), хаб логістична система.

Інтермодалізм «використовується для позначення переміщень вантажних контейнерів між взаємозамінними видами транспорту, тобто автомобільним, водними та авіаперевізниками». [9]. Це стосується переміщення вантажів більш ніж одним видом транспорту, включаючи, але не обмежуючись цим: короткоморське судно, вантажівка, залізниця та внутрішня баржа. Цей вид транспорту є найбільш сприятливим для майбутнього зростання та успіху судноплавства на коротких морях.

Контейнери є інструментом вибору для перевезення несипучих або нерозбивних сухих вантажів. Поява контейнеризації сприяло доцільності, безпеці, надійності та загальному зменшенню витрат.

«Від дверей до дверей» – це концепція перевезення вантажу від «дверей» заводу або вантажовідправника до «дверей» одержувача або заводу, що приймає. Послуги від дверей до дверей або експрес-трафік є важливою складовою міжнародної та внутрішньої торгівлі. Послуги митного оформлення здійснюються під ключ та безперешкодно на всіх міжнародних перевезеннях.

Те, що переправляється по воді складається з великих обсягів товарів, які регулярно відвантажуються на великі відстані в межах США. Це може бути підходящим використанням для перевезень на короткі морські дистанції, оскільки експортер/

імпортер має велику кількість плавучого запасу, що зменшує потребу в наземному базуванні запасу, наприклад продукти на основі нафти.

Міжрегіональні вантажі значно зросли із встановленням Північноамериканської угоди про вільну торгівлю (НАФТА), яка усунула багато торгових бар'єрів. Як результат, короткі морські судна обслуговують збільшену кількість пунктів призначення в усьому регіоні. Крім того, лібералізація торгових бар'єрів та процеси глобалізації збільшили користь цього виду транспорту, особливо тому, що багато заводів та постачальників опинилися фізично далеко від своїх ринків. Низька вартість транспорту має значні наслідки для економічного ефекту. Глобальний ланцюг поставок постійно прагне досягти загальної економії від масштабу, де витрати нижчі, а транспорт швидший, що в кінцевому рахунку приводить до економії витрат та доданої вартості для всього ланцюга поставок.

Альтернатива автомобільному транспорту є обов'язковою в багатьох країнах, особливо в Європі та Північній Америці, через надмірні затори на дорогах. Це пов'язано насамперед із постійно зростаючою чисельністю та щільністю населення та збільшенням вантажообігу на дорогах. Багато автомобільних доріг перевищили свій максимальний рівень пропускної здатності в результаті постійно зростаючого дорожнього руху. Розроблено ініціативу «Портова внутрішня мережа розподілу» щодо перенесення різних видів транспорту з проїжджої частини на водну. Вона підтримується портовою адміністрацією Нью-Йорка/Нью-Джерсі і зосереджується на використанні контейнерних барж для обслуговування менших регіональних портів у радіусі 400 миль від порту Нью-Йорк/Нью-Джерсі [4]. Проблеми із заторами та навколишнім середовищем також посилюють потребу в різних альтернативах. Було підраховано, що понад 5000 км (3100 миль) дорожньої смуги в Європі щодня повністю перевантажено, і що ця дорожня завантаженість відповідає за 20% викидів CO² та NO^x, які забруднюють повітря [4].

Прикордонні переходи, міжнародні вантажні перевезення, імміграція та митне оформлення часто є невід'ємною частиною морського судноплавства на короткому морі, особливо в Європі та інших місцях, де високочастотні поромні служби працюють як «міст», альтернативний засіб продовження шосе через водні шляхи. Вантажівками та трейлерами можна перевозити на судах Ro/Ro, тоді як їхні водії можуть їздити на одному судні та користуватися перевагами пасажирських місць для відпочинку та іншими зручностями. Деякі маршрути також перевозять машини та пасажирів. Отже, перевірка пасажирів та перевірка безпеки, митні та імміграційні установи можуть знадобитися при наземних операціях. Прикордонні пункти за участю водіїв та пасажирів у Північній Америці можуть існувати на майбутніх маршрутах між США та Канадою, США та Мексикою або країнами США та Карибського басейну/

Латинської Америки. Для пришвидшення міжнародних торгових відправлень та усунення затримок перетину кордону впроваджуються ІТ-системи митного оформлення вантажів NEXUS та FAST Північноамериканської НАФТИ та FAST. Прийняття цих програм є надзвичайно важливим для майбутнього успіху галузі судноплавства перевезення морем на короткі дистанції.

Фідерство «використовується для місцевого або прибережного транспорту (для перевезення вантажів та контейнерів) до або з портів, не запланованих для виходу головним (океанським) судном, безпосередньо з'єднуючи ці порти з основним (океанським) судном» [8] і є частиною судноплавства на короткому морі. У сукупності світовий ринок контейнерних перевезень для коротких морських перевезень представляє собою один з найбільших та найдинамічніших елементів світової галузі контейнерних перевезень [9]. Зростання внутрішньорегіональних зв'язків стає все стрімкішим, особливо завдяки розвитку таких регіональних економічних груп, як АСЕАН (в Азії), Європейський Союз (ЄС), НАФТА. Поточна внутрішньорегіональна торгівля, за оцінками, складає в цілому 16,5 млн TEU на рік, що становить більше третини світової контейнерної торгівлі. Британський фідерний рух є одним з найпродуктивніших короткоморських торгових шляхів у світі й другим за величиною в Європі після внутрішньо північного Середземномор'я в 1996 р. [7].

Перевантаження, «для передачі вантажів з однієї транспортної лінії на іншу або з одного судна на інше», часто використовується як взаємозамінний термін із «подачею».

Мережі «хаб» та «спок» (і пов'язані з ними фідерні з'єднання) підживлюються збільшенням розміру судна, що привело до того, що морські перевізники зменшили кількість портів, що обслуговуються безпосередньо. Слід також зазначити, що автотранспортна галузь використовує ту саму модель «хаба» для своїх термінальних мереж по всій країні. Хаби дозволяють лініям ефективно обслуговувати регіональні ринки, де обсяги не вимагають прямих дзвінків. Відповідно, хороша міжрегіональна система розподілу контейнерів повинна підтримуватись судноплавством на коротких морях. Основні порти та порти-хаби можуть бути змушені встановлювати зв'язки з регіональними портами.

Географічні умови Великобританії обумовлюють її залежність від судноплавства для торгівлі. Єдиними іншими альтернативами є авіакомпанії та тунель (канал з Європою). Саме ця остання розробка наблизила Великобританію до Європи. Як острівна держава, Великобританія обслуговується безліччю портів. Два порти, які перевозять більшість контейнерних вантажів у Великобританії, – Саутгемптон і Феліксстоу, обидва вони розташовані на південному сході Великобританії. Залежність від морських перевезень на короткому морі через фідерні судна з європейського континенту досить сильна в

цій області. Порти, які в даний час недостатньо використані, можуть відкрити можливості для подальшого зростання Корабельного судноплавства до Великобританії.

Існує декілька дуже детальних досліджень щодо європейської торгівлі контейнерами та фідерних послуг, таких як «Морські контейнери», опубліковані MDS Transmodal та «Європейський ринок контейнерів – перспективи на 2008 рік», опубліковані Ocean Shipping TOB «Консультанти». Загальний потік контейнерних перевезень між європейськими районами двадцять років тому становив 7,48 млн TEUs, з яких 4,01 млн TEU (54%) були міжєвропейськими, а 3,47 млн TEU (46%) були фідерними товарами [9]. Міжєвропейські контейнерні перевезення конкурують з усіма іншими видами вантажного транспорту. Сюди входять автомобільні, залізничні, внутрішні водні шляхи, пором для вантажівок/трейлерів, Ro/Ro, звичайне судноплавство та авіаперевезення. Він відрізняється від фідерного трафіку, який, по суті, є операцією від порту до порту з меншою кількістю альтернативних режимів.

У кількох портах, розташованих неподалік від найбільших європейських ринків, спостерігається концентрація глибоководних служб. Як наслідок, були розроблені подачі відправників; пов'язуючи порти-хаби з портами, які безпосередньо не обслуговуються міжконтинентальними відправниками. Очікується, що роль відправників морської подачі буде продовжувати зростати. Основними регіонами судноплавства на короткому морі в Європі є:

- Північне Середземномор'я – країни, що мають узбережжя, яке межує з морем, включаючи: Іспанію, Францію, Італію, Хорватію, Сербію і Чорногорію, Албанію, Мальту та Грецію;

- Атлантичний – складається з північного та західного узбережжя Іспанії, Португалії та західного узбережжя Франції;

- Канал – північне узбережжя Франції, Бельгії та Нідерландів.

Висновок. Таким чином, Brooks and Frost зауважують, що судноплавство на короткому морі розвивається, розширюючись та доповнюючи глибоководне судноплавство до повністю інтегрованого інтермодального відправника від дверей до дверей між пунктами Європи. Існують певні загрози для судів на короткому морі, однак збільшення використання вантажів серед таких перевізників по-м'якшило ці негативні наслідки. Доказом є дивовижна кількість глибоководних перевізників, які інвестують у короткі морські операції (Maersk Sea-Land, P&O/Nedlloyd, Orient Overseas Container Line та інші).

Отже, морські перевезення на короткі відстані представляють конкуренцію наземному транспорту. Були встановлені критерії вибору режиму за ключовими детермінантами: надійність, вартість, частота послуг, безпека (ризик втрати, крадіжки та пошкод-

ження), час транзиту (швидкість), і пунктуальність. Найбільш критичними факторами є рівень транспортних зборів, стимулюючі субсидії та більш ефективні портові операції та гарантований час.

Перш за все, вони мають географічну перевагу, море пропонує більше можливостей для маршруту, що забезпечує більшу гнучкість для суден. Ще одна перевага, стосується економії на масштабі. Екологічна стійкість є основною перевагою морських перевезень на короткі відстані. Крім того, такі перевезення мають менший вуглецевий слід на тонну-кілометр порівняно з вантажними автомобілями. Ба більше, морський транспорт пропонує різні соціальні переваги. Розвантаження дорожніх мереж, що здійснюється шляхом переведення руху транспорту з суші на море.

Обмежена пропозиція разом із вузькими місцями у портах підривають здатність морських перевезень на короткі відстані далі поширюватися. У портах може виникнути кілька проблем, які збільшать час транзиту понад очікуваний. Ці проблеми варіюються від недоступності причалу, заторів у портах та механічних поломок портового обладнання до неефективного перевезення вантажів на інші види транспорту. Інша основна проблема, пов'язана із залученням портів, стосується високих та більшою частиною непрозорих портових зборів, тривалих адміністративних процедури, пов'язані з наземним транспортом. Загалом морська галузь дуже бюрократична і вимагає багатьох формальностей та великої кількості паперів стосовно митниці, органів охорони здоров'я тощо. Але забезпечення подальшого розвитку портів передбачає більш детальне дослідження такого сегменту, як морські перевезення на короткі дистанції.

Література

1. **Amdam R. and Bjarnar O.** Globalization and the development of industrial clusters: Comparing two Norwegian clusters, 1900-2010. *Business History Review*. 2015. Vol. 894. P. 693-716. doi: <https://doi.org/10.1017/S0007680515001051>.
2. **Pastori E.** Modal share of freight transport to and from EU ports. Directorate-General for Internal Policies. Policy Department B: Structural and cohesion policies. *Transport and Tourism. European Parliament*. 2015. P. 118-124.
3. **Benito, G.R.G., Berger E., De La Forest M., and Shum J.** A cluster analysis of the maritime sector in Norway. *International Journal of Transport Management*. 2003. Vol. 14. P. 203-213. doi: <https://doi.org/10.1016/j.ijtm.2003.12.001>.
4. **Brook M. and Frost J.** Short sea shipping: a Canadian perspective. *Maritime Policy & Management*. 2004. Vol. 31(4). P. 393-407. doi: <https://doi.org/10.1080/0308883042000304881>.
5. **Rodrigue Jean-Paul.** The geography of transport systems. 4th ed. New York: Routledge. 2017. P. 100-135.
6. **Carlini Fulvio.** Chartering dr Documentation Committee – short sea shipping report. Presentation, Fonasba. 2012. P. 122-134.
7. **Martinez-Lopez A., Sobrino P., and Gonzalez M.** Influence of external costs on the optimisation of container fleets by operating under

motorways of the sea conditions. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*. 2016. Vol. 8 (6). P. 653-686. doi: <https://doi.org/10.1504/IJSTL.2016.079293>. 8. **Henese L. and Kerckaert K.** (2004). Prospects for Short Sea Shipping. Short Sea Shipping Conference: building a U.S. waterborne intermodal system, Hilton Head, SC., U.S., Journal of Commerce. 9. **Marcus H. S.** Trends in US liner shipping past, present and future. *Research for Tomorrow's Transport Requirements: Proceedings World Conference in Transportation Res.* Vancouver, 1986. P. 813-827. 10. **European Commission.** (1999). The Development of Short Sea Shipping in Europe: A Dynamic Alternative in a Sustainable Transport Chain (COM (1999) 317 final). Brussels, Belgium, European Commission.

References

1. Amdam, R. P. and Bjarnar, O. (2015). Globalization and the development of industrial clusters: Comparing two Norwegian clusters, 1900-2010. *Business History Review*, 894, pp. 693-716. doi: <https://doi.org/10.1017/S0007680515001051>.
2. Pastori, E. (2015). Modal share of freight transport to and from EU ports. Directorate-General for Internal Policies. Policy Department B: Structural and cohesion policies. *Transport and Tourism. European Parliament*, pp. 118-124.
3. Benito, G.R.G., Berger, E., De La Forest, M. and Shum, J. (2003). A cluster analysis of the maritime sector in Norway. *International Journal of Transport Management*, 14, pp. 203-213. doi: <https://doi.org/10.1016/j.ijtm.2003.12.001>.
4. Brooks, M. and Frost, J. (2004). Short sea shipping: a Canadian perspective. *Maritime Policy & Management*, 31(4), pp. 393-407. doi: <https://doi.org/10.1080/0308883042000304881>.
5. Rodrigue, Jean-Paul. (2017). The geography of transport systems. 4th ed. New York, Routledge (pp. 100-135).
6. Carlini, Fulvio. (2012). Chartering dr Documentation Committee – short sea shipping report. Presentation, Fonasba. P. 122-134.
7. Martinez-Lopez, A., Sobrino, P., and Gonzalez, M. (2016). Influence of external costs on the optimisation of container fleets by operating under motorways of the sea conditions. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 8 (6), pp. 653-686. doi: <https://doi.org/10.1504/IJSTL.2016.079293>.
8. Henese, L. and Kerckaert, K. (2004). Prospects for Short Sea Shipping. Short Sea Shipping Conference: building a U.S. waterborne intermodal system, Hilton Head, SC., U.S., Journal of Commerce.
9. Marcus, H. S. (1986). Trends in US liner shipping past, present and future. *Research for Tomorrow's Transport Requirements: Proceedings World Conference in Transportation Res.* (pp. 813-827). Vancouver.
10. European Commission. (1999). The Development of Short Sea Shipping in Europe: A Dynamic Alternative in a Sustainable Transport Chain (COM (1999) 317 final). Brussels, Belgium, European Commission.

Гусаков С. В., Кравченко А. В. Обґрунтування ролі та значення судноплавства на короткі дистанції для розвитку портів

Морське судноплавство на короткі дистанції передбачає перевезення вантажів і пасажирів за допомогою водних транспортних засобів на обмежену відстань та без перетину океану. Будучи прямим конкурентом наземних видів транспорту, воно використовує порти та внутрішні водні шляхи, щоб доповнити традиційні транспортні системи для збільшення пропускної спроможності, підвищення гнучкості та досягнення стійкої мобільності транспорту. Категорія перевезення на короткі дистанції не має офіційного та загальновищого визначення. Проте було зроблено кілька спроб встановити її межі та вийти з визначенням, яке точніше відображає зміст. Визначення, надане Європейською Комісією: «Переміщення вантажів та пасажирів морем між портами, розташованими в географічній Європі, або між портами, розташованими в несередземноморських країнах, що мають узбережжя на закритих морях й межують з Європою» сьогодні широко використовується. Глибоке розуміння серйозних соціально-економічних та екологічних наслідків дорожньо-транспортних операцій змушує директивні органи на різних інституційних рівнях (наприклад, місцевому, національному та регіональному) діяти відповідним чином та запроваджувати низку цільових політичних рамок, стратегій та заходів для підтримки більш широкого розвитку та експлуатації інших видів транспорту (тобто залізничного, внутрішніх водних шляхів), сприяючи таким чином розвантаженню мереж автомобільних доріг, реалізуючи таким чином значні покращення з точки зору якості повітря, безпеки дорожнього руху тощо. Беручи до уваги географічні характеристики основних торгових регіонів світу, а також пріоритети, встановлені відповідними державними органами, та кошти (як державні, так і приватні), що виділяються на інфраструктурні проекти, залізниця, судноплавство на короткі дистанції та внутрішні водні шляхи були розглянуті з метою встановлення додаткових можливостей для забезпечення динамічного зростання. Отже, морські перевезення на короткі відстані представляють конкуренцію наземному транспорту. Перш за все, вони мають географічну перевагу, море пропонує більше можливостей для маршруту, що забезпечує більшу гнучкість для суден. Ще одна перевага, стосується економії на масштабі. Екологічна стійкість є основною перевагою морських перевезень на короткі відстані. Крім того, такі перевезення мають менший вуглецевий слід на тонну-кілометр порівняно з вантажними автомобілями. Ба більше, морський транспорт пропонує різні соціальні переваги. Розвантаження дорожніх мереж здійснюється шляхом переведення руху транспорту з суші на море. Забезпечення подальшого розвитку портів передбачає більш детальне дослідження такого сегменту, як морські перевезення на короткі дистанції.

Ключові слова: морські перевезення, короткі відстані, розвиток портів, транспортні мережі, екологічна стійкість.

Gusakov S., Kravchenko A. Rationale for the Role and Importance of Short-Haul Shipping for Port Development

Short Sea Shipping involves the transport of goods and passengers using watercraft over a limited distance and without crossing the ocean. A direct competitor to land transport, it uses ports and inland waterways to complement traditional transport systems to increase capacity, increase flexibility and achieve sustainable transport mobility. The short haul category does not have an official and universally recognized definition. However, several attempts have been made to establish its boundaries and come up with a definition that accurately reflects the content. The definition given by the European Commission: "The movement of goods and passengers by sea between ports located geographically in Europe, or between ports located in non-European countries with coasts on closed seas and bordering Europe" is widely used today. A deep understanding of the serious socio-economic and environmental impacts of road transport operations compels policymakers at different institutional levels (e.g. local, national and regional) to act accordingly and introduce a range of targeted policy frameworks, strategies and interventions to support the broader development and exploitation of others. modes of transport (i.e. rail, inland waterways), thus helping to unload road networks, thus realizing significant improvements in terms of air quality, road safety, and so on. Taking into account the geographic characteristics of the main trading regions of the world, as well as the priorities set by the relevant government authorities, and funds (both public and private) allocated for infrastructure projects, railways, short-distance shipping and inland waterways were considered with a view to establishing additional opportunities to ensure dynamic growth. So, sea transportation over short distances competes with land transport. First of all, they have a geographic advantage, the sea offers more route options and more flexibility for ships. Another benefit concerns economies of scale. Environmental sustainability is the main benefit of short sea shipping. It also has a lower carbon footprint per tonne-kilometer than trucks. In addition, maritime transport offers various social benefits. Unloading of road networks is carried out by transferring traffic from land to sea. Ensuring the further development of ports provides for a more detailed study of such a segment as short-distance sea transportation.

Keywords: sea transportation, Short Sea Shipping, port development, transport networks, environmental sustainability.

Гусаков С. В., Кравченко А. В. Обоснование роли и значения судоходства на короткие дистанции для развития портов

Морское судоходство на короткие дистанции предусматривает перевозку грузов и пассажиров с помощью водных транспортных средств на ограниченное расстояние и без пересечения океана. Будучи прямым

конкурентом наземных видов транспорта, оно использует порты и внутренние водные пути, чтобы дополнить традиционные транспортные системы для увеличения пропускной способности, повышения гибкости и достижения устойчивой мобильности транспорта. Категория перевозки на короткие дистанции не имеет официального и общепризнанного определения. Однако было сделано несколько попыток установить ее границы и выйти с определением, которое точно отражает содержание. Определением, данное Европейской Комиссией: «Перемещение грузов и пассажиров морем между портами, расположенными географически в Европе, или между портами, расположенными в неевропейских странах, имеющих побережья на закрытых морях и граничат с Европой» сегодня широко используется. Глубокое понимание серьезных социально-экономических и экологических последствий дорожно-транспортных операций заставляет директивные органы на разных институциональных уровнях (например, местном, национальном и региональном) действовать соответствующим образом и вводить ряд целевых политических рамок, стратегий и мероприятий для поддержки более широкого развития и эксплуатации других видов транспорта (т.е. железнодорожного, внутренних водных путей), способствуя таким образом разгрузке сетей автомобильных дорог, реализуя таким образом значительные улучшения с точки зрения качества воздуха, безопасности дорожного движения и так далее. Принимая во внимание географические характеристики основных торговых регионов мира, а также приоритеты, установленные соответствующими государственными органами, и средства (как государственные, так и частные), выделяемые на инфраструктурные проекты, железная дорога, судоходство на короткие дистанции и внутренние водные пути были рассмотрены с целью установление дополнительных возможностей для обеспечения динамичного роста. Итак, морские перевозки на короткие расстояния представляют конкуренцию наземному транспорту. Прежде всего, они имеют географическое преимущество, море предлагает больше возможностей для маршрута, обеспечивает большую гибкость для судов. Еще одно преимущество, касается экономии на масштабе. Экологическая устойчивость является основным преимуществом морских перевозок на короткие расстояния. Кроме того, такие перевозки имеют меньший углеродный след на тонну-километр по сравнению с грузовыми автомобилями. Более того, морской транспорт предлагает различные социальные преимущества. Разгрузка дорожных сетей осуществляется путем перевода движения транспорта с суши на море. Обеспечение дальнейшего развития портов предусматривает более детальное исследование такого сегмента, как морские перевозки на короткие дистанции.

Ключевые слова: морские перевозки, короткие расстояния, развитие портов, транспортные сети, экологическая устойчивость.

Стаття надійшла до редакції 01.03.2021

Прийнято до друку 16.03.2021