

**ОЦІНКА АСИМЕТРІЇ РИНКУ ПОРОМНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В  
УКРАЇНІ**

*Познанська І.В.*

---

*В статті надано оцінку роботи поромних перевезень в Україні, означено чинники обсягів перевезень. Розглянуто міжнародний досвід та перспективи розвитку поромних перевезень. Запропоновано шляхи підвищення ефективності поромної лінії.*

**Постановка проблеми.** Обсяг вантажні перевезень водним транспортом в Україні за 2015 рік склав лише 6,4 млн.т., при тому що цей показник на 8,4% вище ніж у попередньому, з них закордонні перевезення складають більш половини від загального показнику и показує негативну динаміку відносно 2014 року. Перевезення пасажирів водним транспортом теж залишає очікувати кращого – за 2015 рік перевезено лише 0,6 млн. пасажирів та постійно знижується цей показник [6]. Використання потенціалу водного транспорту в Україні практично не використовується, але у всьому світі перевезення водним транспортом вважаються найбільш економічними та екологічно безпечними.

На сьогодні міжнародна спільнота приділяє значну увагу паромним перевезенням та веде активну пропаганду їх розвитку. Сучасна морська транспортна політика Євросоюзу орієнтовна на освоєння та розвиток морських перевезень на короткі відстані з метою розвантаження наземних видів транспорту, особливо автотранспорту, та скорочення викидів парникових газів від діяльності транспортного сектору. Поромні перевезення є основою розвитку такого напрямку, як автодороги моря, що безпосередньо стосується України в частині забезпечення роботи коридору автодороги південно-західного напрямку. Паромні перевезення є не менш важливою умовою функціонування коротких морських та каботажних перевезень; мають значний вплив на розвиток внутрішнього водного транспорту [3,5].

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Більшість публікацій і досліджень в цій галузі присвячено розвитку поромних перевезень Євросоюзу в рамках програм щодо розвитку перевезень внутрішнім водним транспортом, каботажних та коротких морських перевезень, автодоріг моря. Оператори українського поромного сервісу регулярно висвітлюють проблеми галузі (А.Курлянд, Р.Моргенштерн). Дослідженню питань регіональної асиметрії ринку транспортних послуг присвячена низка робіт японських вчених Кімінорі Мацуями і Такаакі Такахаші [2].

**Мета дослідження.** Оцінка стану українського ринку поромних перевезень проведена з метою виділення інструментів підвищення ефективності роботи поромних ліній, виявлення основних факторів

стримує їх розвиток та повноцінне конкурентоспроможне функціонування.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Сьогодні в Чорному морі функціонують 12 реальних поромних сервісів, з них 5 залізнично-поромних. Пасажирські перевезення виконують також 5 з них, круїзний сектор зовсім не охоплено. On-line резервування теж не дуже розвинене: тільки чотири оператора його підтримують, три публікують оголошений тариф та шість розклад. При тому, що така інформація повинна охоплювати весь сектор поромних перевезень, відповідати та підтримувати сучасним стандартам транспортного сполучення, прозорості тарифної системи.

Тип поромних сполучень розрізняється в залежності від можливості перевезення певної кількості пасажирів: до 12 осіб, до 200 осіб, понад 200 осіб. В чорноморському басейні представлено лише перших два типа поромних перевезень.

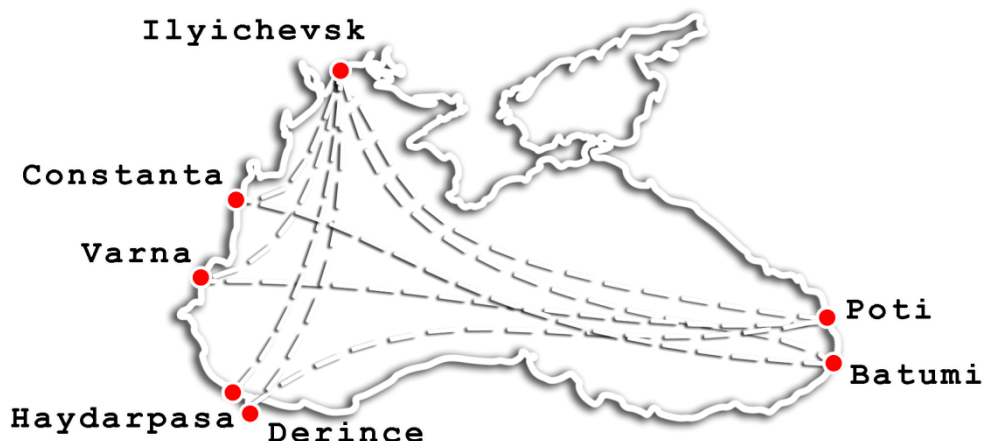


Рис.1 Чорноморські поромні лінії  
Джерело: <http://www.ukrferry.com>

Мультимодальний термінал Іллічівського морського торгового порту спеціалізується на обслуговуванні залізнично-поромних і автопоромних ліній, а також суден типу "ро-ро" ("roll-on- roll-off", з горизонтальним завантаженням), розташований на причалах №№ 26, 27 і 28.

Потужності терміналу забезпечують функціонування Євро-Азіатського транспортного коридору, що з'єднує Україну з країнами Західної Європи, Грузією і країнами Азії.

Одночасно може вестись обробка двох залізничних поромів і двох суден з горизонтальним завантаженням. Термінал має самостійні в'їзди для вагонів і автотранспорту.

Потужності терміналу дозволяють перевантажувати 4,5 млн. тонн вантажів в вагонах, 10 тис. великовантажних автомобілів і 250 тис. одиниць колісної техніки на рік.

Технічне і організаційне об'єднання залізнично-поромного комплексу з сусіднім автопоромним (включаючи обробку суден типу "ро-ро") в єдиний Мультиmodalний термінал дозволяє здійснювати гнучке маневрування трудовими ресурсами в залежності від конкретної обстановки і ефективно використовувати загальні для цих комплексів технологічні та допоміжні технічні об'єкти (залізничні під'їзні шляхи, диспетчерську систему, енергосистеми, ремонтно-технічну базу і т.д.).

Залізнично-поромний комплекс має пірс з двома причалами (№№ 26, 27), двома підйомно-сполучними мостами стаціонарно-берегового типу, системою залізничних колій для подачі вагонів, пунктами управління процесами навантаження та вивантаження поромів, додатковими об'єктами з магістральним автотранспортом і об'єктами облаштування пункту пропуску вантажів через кордон України.

Довжина причалів 26 і 27 - по 210 м, проектна глибина - 9,7 м.

На комплексі ведеться обробка залізничних поромів з вагонами, контейнерами, вантажним і легковим автотранспортом.

У залізнично-поромному сполученні комплекс є центром двох основних діючих на Чорному морі залізнично-поромних ліній:

- Іллічівськ (Україна) - Варна (Болгарія) - Поті / Батумі (Грузія);
- Іллічівськ (Україна) - Дериндже (Туреччина).

На залізнично-поромних лініях працюють п'ять поромів: - болгарські пороми "Герої Одеси" і "Герої Севастополя" і українські пороми «Герої Шипки" і "Герої Плевни" місткістю по 108 залізничних вагонів або великовантажних автомобілів кожний; пором під грузинським прапором "Грейфсвальд" місткістю 50 вагонів і 50 великовантажних автомобілів.

Тривалість обробки порома: мінімальна - 10 годин, максимальна - 18 годин. Час поромів в дорозі: Іллічівськ - Варна - 18 год., Іллічівськ - Поті - 44 год., Іллічівськ - Батумі - 46 год., Іллічівськ - Дериндже - 27 год.

До складу комплексу входить контейнерно-автотранспортний майданчик. Він являє собою відкриту бетоновану складську площу ємністю 450 контейнерів і 60 автопоїздів, що безпосередньо примикає до залізнично-поромному комплексу.

Майданчик також обладнаний:

- двома залізничними коліями для обробки залізничних платформ з контейнерами;
- офісною будівлею модульного типу;
- контрольно-пропускним пунктом для пропуску автотранспорту, контейнерів та пасажирів з вантажем через кордон України;
- складом для зберігання небезпечних вантажів.

Залізничні пороми, які раніше перевозили тільки вагони з вантажем, в даний час завантажуються також великотоннажними контейнерами, легковими автомашинами і вантажними міжнародними автопоїздами.

На інших регулярних лініях Іллічівськ (Україна) - Поті (Грузія) - Іллічівськ (Україна) і Іллічівськ (Україна) - Батумі (Грузія) - Іллічівськ (Україна) до перевезення приймаються пасажирів (в тому числі з особистими автомобілями, кемперами, мотоциклами, велосипедами), вантажні та легкові автомобілі, залізничні вагони (в тому числі з небезпечними і негабаритними вантажами), контейнери, техніка на гусеничному ході, палубні палетизовані і непалетизовані вантажі.

Зазвичай паром виконує 1 кругової рейс Іллічівськ - Поті / Батумі-Іллічівськ в тиждень. На лінії працює автомобільно-залізничний пором «Грейфсвальд», «Каунас Сівейс», «Вільнюс Сівейс». Середній час морського переходу з Іллічівська до Поті / Батумі, а також у зворотному напрямку - 48 годин.

Автомобільно-залізничний/пасажирський пором «Грейфсвальд» найбільше судно в світі в класі автомобільно-залізничних пасажирських поромів (довжина понад 190м, ширина - 28м.). Дві вантажні палуби можуть одночасно приймати на борт 50 універсальних залізничних вагонів і 50 великовантажних автомобілів TIR. Площа палуби 1570 м<sup>2</sup> - для великовантажних автомобілів TIR і залізничних вагонів. 2010 м<sup>2</sup> - для змішаних дорожніх ро-ро вантажів.

Автомобільно-залізничний/пасажирський пором «Каунас Сівейс». Дві вантажні палуби можуть одночасно приймати на борт 49 універсальних залізничних вагонів і 50 великовантажних автомобілів TIR.

Автомобільно-залізничний/пасажирський пором «Вільнюс Сівейс». Дві вантажні палуби можуть одночасно приймати на борт 50 універсальних залізничних вагонів і 50 великовантажних автомобілів TIR.

Підраховано частку вантажів, що йдуть на східне узбережжя Чорного моря - в Поті / Батумі. За оцінками, на маршруті Варна - Поті / Батумі можливості поромів використовуються всього на 7%. Цей маршрут має невеликі масштаби і в якійсь мірі характеризує загальні обсяги перевезень за маршрутом TRASECA. Коридор, який мав з'єднати Азію з Європою альтернативним «шовковим шляхом», повноцінно не працює. Поромами в основному перевозяться експорт-імпорт сусідніх по Чорному морю країн. Транзит з Грузії через Україну морським транспортом складає в середньому 80 тис.т. на рік, контейнерні вантажі тільки на імпорт становлять всього 4,9 тис.т. Оцінюючи поточний стан і перспективи розвитку Чорноморського поромного ринку з урахуванням військових дій, валютних коливань і спаду в економіці України можна відзначити зниження на 20-25% обсягів вантажоперевезень на ключових поромних лініях – грузинській та турецькій.

Ускладнюють роботу та розвиток поромних перевезень в чорноморському басейні багато факторів та особливостей умов функціонування в даному регіоні. Наприклад, в Грузії приймають пороми тільки у відведений час, що перешкоджає процесу розрахунку часу рейсу. Однією з особливостей функціонування поромів на Чорному морі є досить завищений час обробки вантажів порівняно з портами ЄС. Час на проведення бункерування зазвичай збільшується, крім того витрати на

утилізацію неякісного палива та перебункерування в інших портах не додає ефективності функціонування лінії. Портові збори на чорноморських лініях більш ніж в чотири рази завищені ніж на аналогічних балтійських, але це стосується не тільки України. Немає прогресивної шкали знижок при великій кількості суднозаходів. Ставки фрахту в чорноморському басейні в більшості не великі, при тому що 70% вантажів у вагонах на лінії Україна-Грузія перевозяться з дисконтом за пільговими ставками. Вартість перевезення пасажирів навпаки дещо завищена.[8]

За прогнозами, поліпшення ситуації на ринку можна очікувати за умови стабільності протягом декількох років. Після такого серйозного спаду ринок може відреагувати хорошим зростанням. Але поступове щорічне зростання в 10-15% можна прогнозувати тільки в секторі перевезень вантажних автомашин з водіями, а також в секторі перевезень пасажирів. Перевезення залізничних вагонів продовжать знижуватися через подорожчання залізничних тарифів і зростання плати за користування вагонами.

Збільшення пропускної здатності може бути збільшено за рахунок зниження часу обробки порому, часу переходу і відповідного збільшення кількості рейсів. З огляду на те, що на лінії Іллічівськ-Поті/Батумі працюють три пороми з місткістю 108 залізничних вагонів кожний, здійснюючи 60 рейсів на рік, тобто 19,44 тис. тонн на рік. Скоротивши час обробки порома до можливого мінімуму, можна довести кількість рейсів до 80, що призведе до збільшення вантажоперевезення на 25%.

На підвищення ефективності перевезення поромної лінії може вплинути декілька факторів. По-перше, збільшення економічної вигоди можна отримати за допомогою ефекту масштабу з метою зменшення витрат і собівартості перевезення одиниці вантажу. З іншого боку збільшення розмірів суден призводить до зниження гнучкості планування їх роботи, і є ефективним тільки за умови повного завантаження суден. По-друге, збільшення вантажомісткості має сенс за умови залучення вантажопотоків та гарантії завантаження лінії за рахунок об'єднань перевізників та розширення охоплення ринку вантажопотоків. На сьогоднішній день це не є актуальним підходом через не повне завантаження потужностей діючої лінії. Третім фактором може стати впровадження нових технологічних досягнень в елементи сервісу інтермодальних перевезень. Мікропроцесорна автоматизація роботи обладнання і паралельний розвиток алгоритмічного апарату, безумовно, є драйвером мережевої консолідації та інструментом підвищення організаційної ефективності лінійних перевезень. Капіталомісткий характер лінійного судноплавства, подальший розвиток і зростання обсягів контейнерних перевезень, а також необхідність максимального використання потенціалу для досягнення адекватної ставки доходу від інвестицій, все більше змушує порти робити кроки в напрямку подальшого підвищення продуктивності і ефективності роботи. Прикладом може стати двоярусна апарель для одночасного завантаження верхньої і нижньої палуби.

Іншим фактором підвищення ефективності може стати модернізація енергоефективності флоту. Досягнення економії, а значить і зниження собівартості перевезення за рахунок підвищення енергоефективності є потужним мотиваційним аспектом для перевізників сконцентрувати свою увагу на впровадженні рішень по зниженню витрат палива, враховуючи, що паливна складова в тарифі морського перевезення варіюється від 20 до 40%.

**Висновки.** Попит та пропозиція на ринку транспортних послуг має незбалансовану природу. Прийнято вважати, що коливання ВВП і торгівлі мають чіткі причинно-наслідкові зв'язки. Ця кореляція поширюється та посилюється при реалізації заходів, що спрямовані на лібералізацію зовнішньої торгівлі. Це, в свою чергу, відбивається на обсягах перевезення, наприклад, загально прийняте емпіричне правило гласить: попит на контейнерні перевезення зростає в 2 рази швидше темпів росту ВВП. Відомо, що поромні перевезення достатньо ефективні на короткі відстані, тому розвиток цього виду перевезень є перспективним особливо в межах такого невеликого та замкнутого моря як Чорне. Морським перевезенням, як і поромному сервісу в Україні не приділяється достатньої уваги в незалежності від того, що є усі передмови для його успішного розвитку. Оперування поромним перевезеннями на Чорному морі ускладнено багатьма факторами: велика затратна складова в ціні перевезення, не виважена тарифна політика в відношенні як лінійного судноплавства в цілому так і поромних ліній зокрема, завищення розмірів портових зборів, відсутність прогресивної шкали знижок, можливості розвивати технічне оснащення портових терміналів. Вирішення цих питань дозволить отримати шанс на розвиток поромних перевезень в Україні та входження до європейської транспортної системи повноцінним партнером.

#### *Література*

1. Communication from the Commission providing guidance on State aid complementary to Community funding for the launching of the motorways of the sea [Електронний ресурс] // European Commission. – 2008. – Режим доступу до ресурсу: <http://eur-lex.europa.eu>.

2. Kiminori M. Self-Defeating Regional Concentration / M. Kiminori, T. Takaaki. // The Review of Economic Studies. – 1998. – №2. – С. 211–234.

3. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU [Електронний ресурс] // European Commission. – 2013. – Режим доступу до ресурсу: <http://eur-lex.europa.eu>

4. Technical requirements for inland waterway vessels Directive 2006/87/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 laying down technical requirements for inland waterway vessels and repealing [Електронний ресурс] // European Commission. – 2006. – Режим доступу до ресурсу: <http://eur-lex.europa.eu>

5. White Paper European transport policy for 2010: time to decide [Електронний ресурс] // European Commission. – 2001. – Режим доступу до ресурсу: <http://eur-lex.europa.eu>
6. Державна служба статистики. Вантажні перевезення 2014 рік [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
7. Переробка вантажів у морських(річкових) портах(причалах) України у 2014 році[Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
8. Моргенштерн Р. Паромные перевозки Балтики и Черного моря [Электронный ресурс]/ Р.Моргенштерн// Порты Украины.–2013.– № 07 (129) Режим доступа: <http://portsukraine.com>
9. Курлянд А.М. Судходной отрасли в Украине больше нет[Электронный ресурс]/ А.М.Курлянд // «Black sea trans».– 2015. Режим доступа: <http://odessa-life.od.ua>
10. Мелешенко Е.С. Обзор рынка паромных перевозок в черноморском регионе [Электронный ресурс]/ Е.С. Мелешенко. – Одесса: ОНМУ, 2014.– С. 55-60 Режим доступа: <http://www.sworld.com.ua>
11. Паромы Черного моря [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.ferrylines.com/en/ferries/black-sea/> (20.02.2014).

### *References*

1. Communication from the Commission providing guidance on State aid complementary to Community funding for the launching of the motorways of the sea (2008) Retrieved from <http://eur-lex.europa.eu>
2. Kiminori Matsuyama and Takaaki Takahashi Self-Defeating Regional Concentration Kiminori Matsuyama and Takaaki Takahashi The Review of Economic Studies Vol. 65, No. 2 (Apr., 1998), pp. 211-234
3. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU (2013) Retrieved from <http://eur-lex.europa.eu>
4. Technical requirements for inland waterway vessels Directive 2006/87/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 laying down technical requirements for inland waterway vessels and repealing Council Directive 82/714/EEC (2006) Retrieved from <http://eur-lex.europa.eu>
5. White Paper European transport policy for 2010: time to decide(2001) Retrieved from <http://ec.europa.eu/>
6. Freight 2014(2014) (In Ukrainian) Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua>
7. Processing of cargo in the sea (river) ports (berths) Ukraine in 2014(2014) (In Ukrainian) Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua>
8. Morgenstern R. Ferry services Baltic and Black Sea (2013) (In Russian) Retrieved from : <http://portsukraine.com>
9. Kurland A.M. The shipping industry there are no more in Ukraine (2015) (In Russian) Retrieved from : <http://odessa-life.od.ua>

10. Myaleshka E.S. Review of ferry market in the Black Sea region(2014) (In Russian) Retrieved from : <http://www.sworld.com.ua>

11. Black Sea Ferries (2014) (In Russian) Retrieved from : <http://www.ferrylines.com/en/ferries/black-sea/> (20.02.2014)

*Abstract*

**Poznanska I.V.**

**Features asymmetry ferry transportation market in Ukraine**

The article provides evaluation of ferry traffic in Ukraine, noted factors lowering traffic volumes. Considered international experience and perspectives of development of ferry traffic. Offered ways for raising efficiency of the ferry line.