

Марко Беначіо
Лорен Гієрі
Костянтин Комаров
Енріко Муссо

ДОСВІД ІТАЛІЇ ТА ФРАНЦІЇ В ТРАНСПОРТНІЙ СИСТЕМІ СЕРЕДЗЕМНОМОР'Я ТА ПІВДЕННОЇ ЄВРОПИ: ЯКЕ ЗНАЧЕННЯ ВІН МАЄ ДЛЯ УКРАЇНИ?

Досвід Італії та Франції в сферах інфраструктурного планування та фінансування, пасажирських і вантажних перевезень безперечно є цікавим для інших країн світу, включаючи і Україну. Значний економічний розрив між побережжям Середземномор'я та найрозвиненішими регіонами Європи у ВВП на душу населення (а саме: Північ Італії і Північ Франції, Париж і Лілль, а також район Ліона) зумовив розвиток великої транспортної інфраструктури на основі підвищення привабливості та доступності Південних Італійських і Південних Французьких регіонів. Суть державної політики – приєднання цих прибережних регіонів до внутріконтинентальних районів через розвиток туризму та економіки загалом шляхом створення ефективної транспортної інфраструктури. Детальніше проаналізуємо Південно-Італійські та Південно-Французькі регіони, для розвитку яких використовують переваги, пов'язані з їх відкритістю та існуванням ряду великих портів. Головна мета економічної політики Південно-Італійських і

Південно-Французьких регіонів нині – це підвищення потенціалу цих регіонів шляхом створення вільних митних зон і розвиток сфери туризму. Щодо цього між Францією та Італією реалізуються спільні проекти (будівництво альпійських тунелів, високошвидкісної залізничної лінії (транс'європейської) між Ліоном і Торіно та конкурентні стратегії (наприклад, пасажирські корабельні лінії на Корсиці, транзитні круїзи).

Досвід Італії та Франції з удосконалення транспортної системи прибережних і Південно-Середземноморських регіонів є цікавим і для України, зокрема Одеси. Мета нашої роботи є характеристика ринку пасажирських і вантажних перевезень, аналіз досвіду Південної Італії та Південної Франції в розробці та реалізації заходів транспортної політики, розвитку транспортної інфраструктури і засобів обслуговування. Ми спробуємо дати поради місцевому державному керівництву Одеси та поради щодо стратегії державного землекористування України.

© Марко Беначіо, Лорен Гієрі, Костянтин Комаров, Енріко Муссо, 2002.

Марко Беначіо, Університет Генуї, Італія.

Лорен Гієрі, доктор економіки, професор, Інститут економіки транспорту, Інститут Люмієра, Ліон 2, Франція.

Костянтин Комаров, Інститут економіки транспорту, Харківська державна академія муніципальної економіки.

Енріко Муссо, професор, Університет Генуї, Італія.

Велика подяка Лілії та Емілію Крозет за допомогу у написанні даної роботи.

1. Регіональний розвиток і транспортні перевезення в глобальній економіці

У вік глобалізації мало місця залишилось для традиційних фіскальних політик, а також для політик, що базуються на перерозподілі національного доходу чи міжнародній допомозі. Зараз немає обмежень щодо бажання багатих країн (регіонів) фінансувати бідні країни, і, що найважливіше, це було би не-ефективним у системі, керованій конкуренцією. Навпаки, політика місцевого розвитку в рамках глобальної економіки має бути спрямована на:

1) зміцнення транспортного та матеріально-технічного забезпечення, необхідного (однак не достатнього) для створення сприятливих умов для розміщення фірм;

2) зміцнення «комерційної» доступності (як згадувалося вище);

3) сприяння потоку капіталу та інновціям;

4) розробка специфічних факторів регіону для того, щоб зробити його конкурентоспроможним для однієї чи кількох фаз виробничого циклу.

Пункт перший передбачає ряд відповідних довготривалих заходів із розвитку транспортних інфраструктур, матеріально-технічного забезпечення і послуг, втілення яких значно впливає на ефективність стратегій, згаданих в інших пунктах.

Ці заходи стосуються:

- забезпечення (порти, залізниці, дороги, водні шляхи, внутрішні термінали) інфраструктур, мультимодальної реорганізації транспортних мереж (а саме морських), спроможних витримати регіональні транспортні потоки або ті, які прямують у даний регіон, а також транзитні потоки (які становлять значну частину в середземноморській транспортній системі);
- розміщення (пасажирського та вантажного) транспорту та послуг має оптимізуватися відповідно до географічного розташування транспортної мережі, вартості витрат (яка впливає на ефективність), значимості зростання транспортної системи для місцевих економік (розміщення допоміжного матеріально-технічного забезпечення має найбільший вплив на зайнятість порівняно з простими

перевезеннями чи модальними взаємобмінами).

Ці стратегії пов'язані з деякими наступними основними характеристиками виробництва в еру глобалізації.

- Різні фази процесів виробництва розміщені в різних районах з метою мінімізації витрат (кожна фаза розміщена там, де дешевші необхідні фактори).
- Розвинені країни переміщують цілі виробничі одиниці в країни, що розвиваються, для того, щоб зменшити витрати на оплату праці чи уникнути імпортних обмежень.
- Індустріалізація почалась у ряді країн, які раніше експортували сировину (додана вартість на початку).
- Країни, що розвиваються, інтенсивно торгують одна з одною, а не лише з розвиненими країнами.
- Оскільки транспортні витрати припадають переважно на товари та на людей, ринкові зони поширюються не лише на виробництва, а й на зростаючу кількість послуг, які надають покупцям і фірмам.

Потреба в транспортних перевезеннях сировини зменшується за обсягами і середніми відстанями, тоді як потреба в транспортних перевезеннях кінцевого продукту та напівфабрикатів збільшується як за обсягами, так і відстанями. Отже, транспортні потоки (а саме морські) значно змінюються за кількостями, типологією та географічним походженням (місцем призначення).

Ми спробуємо дослідити ці проблеми, порівнюючи деякі регіональні економіки Середземноморського регіону, що належать до різних економічних систем: Європейського Союзу (Марсель і Провенс; Генуя та Лігурія) і колишнього Радянського Союзу (Одеса та Південна Україна). Порівняння буде базуватись на аналізі транспортних систем, їх впливові на регіональне зростання при розгляді трьох різних напрямків, які принесли успіх для транспортної помисловості ЄС: високошвидкісна залізниця Марсель–Париж; значне зростання контейнерного транспорту в італійських портах, а саме в Генуї; зростання ринку морських подорожей в цілому Середземноморському регіоні зі значною часткою італійських портів.

2. Деякі тенденції в Середземноморському та Чорноморському регіонах: економічні відмінності

Середземноморський і Чорноморський регіони мають відповідні суттєві та специфічні характеристики, які є важливими для транспортної системи і матеріально-технічного постачання. Позитивні ознаки:

- одночасна присутність у країнах на різних етапах індустріалізації та економічного розвитку: потенційна можливість спільної діяльності;
- відцентрованість відповідного розподілу міжнародних морських перевізних потоків;
- відцентрованість міжнародного туризму (нині в цій галузі спостерігається найвищий рівень зростання всієї світової економіки, для якої транспортні інфраструктури та послуги є необхідними через загальносвітову тенденцію глобалізації ринку туризму).

Однак існують негативні характеристики, що впливають на регіони, а саме:

- занепадання колишніх соціалістичних країн і країн Магриба, що було результатом недосконалості законів, інфраструктур, засобів обслуговування, а також бюрократії та корупції;
- зростання демографічної незбалансованості між країнами Північного та Південного краю;
- активізація міграційних потоків через демографічну та економічну незбалансованість і відповідно соціальні (політичні) конфлікти;
- сформувались умови для виникнення міжнародних політичних конфліктів і воєн (колишня Югославія, Алжир, Середній Схід, Лівія, Курдистан).

Аналіз ситуацій у Середземноморських країнах (MCs), що поділяються на країни Європейського Союзу (EUCs: Португалія, Іспанія, Франція, Італія та Греція), колишні соціалістичні країни (FSCs: Словенія, Хорватія, Югославія, Албанія, Болгарія, Румунія, Україна), країни Середнього Сходу (MECs: Туреччина, Кіпр, Сирія, Ліван, Ізраїль, Йорданія, Єгипет, Мальта) та країни Магриба (MACs: Лівія, Танзанія, Алжир, Марокко), дав змогу встановити основні тенденції демо-

графічного та економічного розвитку країн EUCs та FSCs.

1. Починаючи з 1989 р. і до 1998 р., кількість населення в MCs збільшилася в загальному на 9,6% (з 469 до 514 млн. чол.). Однак це є результатом двох дуже різних тенденцій: значне зростання кількості населення через продовження середньої тривалості життя для країн MACs і MECs, у згаданий період кількість населення збільшилася з 190,0 до 233,9 млн. чол. (+23,1%); та переважно незмінної кількості населення в країнах EUCs і FSCs, загальне відхилення у те ж десятиріччя становило від -8,2% (у Болгарії) до +4,3% (у Франції та Греції), а загальна кількість населення залишалась стабільною (+0,5% у період 1989–1998 рр.: з 279,5 млн. чол. у 1989 р. до 281,1 в 1994 р., а далі до 280,9 млн. чол. у 1998 р.). Насправді у країнах EUCs кількість населення зросла в середньому від 172,8 до 176,3 млн. чол. (+2%), а у FSCs знизилась від 106,3 до 104,2 млн. чол. (-2%). Ці дані включають у себе міграційні потоки працюючих із бідніших країн до багатших.

2. Якщо розглянемо ВВП за період з 1968 р. по 1999 р. (табл. 1), то виявимо дуже різні тенденції, а саме:

а) у країнах EUCs спостерігаємо протягом усього періоду помірне, але постійне економічне зростання, лише за деяким винятком, пов'язаним зі зростанням розвинених економік; відзначається стабільне зростання економіки кожної країни при приєднанні до Європейського інтеграційного блоку. Порівняно з загальноєвропейськими тенденціями Франція та Італія знаходяться майже на одному рівні;

б) у країнах FSCs (немає всіх даних і вони переважно починаються з 1990 р.) спостерігаємо значне падіння економіки на початку 90-х рр. внаслідок політичної кризи. Після цього деякі країни відновили втрачене (переважно країни з постійним урядом і менш пов'язані з системою колишнього СРСР, або ті, які були ближчими до ЄС, наприклад, Словенія та меншою мірою Хорватія). Але в більшості країн цього регіону ситуація є нестійкою та негативною (Україна, Румунія, Болгарія тісно пов'язані з економічною системою колишнього СРСР; Югославія – через війну, політичну нестабільність, міжнародну ізоляцію).

Таблиця 1. Щорічні зміни у ВВП

	1968	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	
Світ	4.5	3.4	1.3	2.6	1.6	0.4	2.6	4.8	4.0	3.4	3.9	4.5	3.3	2.9	2.3	3.2	2.9	4.3	3.5	3.9				
Албанія																-28.0	-7.2	9.6	9.4	8.9	9.1	-7.0	8.0	8.0
Аржир	8.2	7.3	10.3	16.4	1.8	-5.3										-1.2	1.6	-2.2	-1.1	3.9	3.8	1.1	5.1	3.4
Болгарія																-11.7	-7.3	-1.5	1.7	2.2	-10.9	-7.0	3.5	2.5
Хорватія																	-8.0	5.9	6.8	6.0	6.5	2.3	-2.0	
Кіпр	5.3	3.0	-19.0	5.9	3.1	6.3	5.3	8.8	4.7	3.6	7.1	8.3	8.1	7.4	0.7	9.4	0.7	5.8	5.5	1.9	2.5	5.0	4.5	
Єгипт							6.4	6.0	12.1	9.1	6.4	5.4	5.0	5.7	1.1	4.4	2.9	3.2	4.3	5.1	5.0	5.3	6.0	
Франція	4.3	5.7	-0.3	1.6	1.2	2.5	0.7	1.3	1.9	2.5	2.3	4.5	4.3	2.5	0.8	1.2	-1.3	2.8	2.1	1.6	2.3	3.2		
Греція	6.6	7.9	6.1	1.7	0.1	0.4	0.4	2.7	3.1	1.6	-0.5	4.5	3.5	-0.6	3.5	0.4	-0.9	1.5	2.1	2.4	3.2	3.7		
Ізраїль		33.3	16.7	3.2	4.5	1.3	2.5	2.1	4.0	4.1	6.1	3.1	1.3	5.8	6.2	6.6	3.2	6.8	7.1	4.5	1.9	2.0		
Італія	6.5	5.3	-2.1	3.5	0.5	0.5	1.2	2.6	2.8	2.8	3.1	3.9	2.9	2.2	1.1	0.6	-1.2	2.2	2.9	0.7	1.5	1.3		
Йорданія		-10.2	12.6	17.6	9.8	5.6	2.5	1.4	4.1	7.0	2.9	-1.9	-13.4	1.0	1.8	16.1	5.6	8.1	6.9	5.2	1.3	2.2	2.0	
Ліван																38.2	4.5	7.0	8.0	6.5	4.0	4.0	3.0	0.0
Лівія	33.5	3.9	4.0	0.6												12.0	-4.2	0.1	-0.9	-1.1	1.2	1.3	-3.0	2.0
Мальта	10.1	12.6	19.6	7.0	3.3	2.3	-0.6	0.9	2.6	3.9	4.1	8.4	8.2	6.3	6.3	4.7	4.5	3.4	7.3	3.2	3.7	3.1	3.5	
Марокко	12.4	5.0	4.1	3.4	-2.8	9.6	-0.6	4.3	6.3	8.4	-2.6	10.4	2.5	3.9	6.9	-4.0	-1.0	10.4	-6.6	12.1	-2.0	6.3	0.2	
Португалія	8.8	9.3	-4.3	4.8	1.3	2.1	-0.2	-1.8	3.0	4.1	5.1	4.0	4.9	4.1	2.1	4.2	7.8	1.9	2.0	3.0	3.8	3.9		
Румунія					0.1	4.0	6.1	5.9	-0.1	2.3	0.8	-0.5	-5.8	-7.3	-12.9	-8.7	1.5	3.9	7.1	3.9	-6.9	-5.4	-3.9	
Словенія																	2.8	5.3	4.1	3.5	4.6	3.9	3.8	
Іспанія	6.8	4.1	0.5	1.3	-0.2	1.6	2.2	1.5	2.6	3.2	5.6	5.1	4.8	3.7	2.3	0.7	-1.2	2.1	2.8	2.2	3.6	4.0		
Сирія	4.4	-5.9	21.1	12.0	9.5	2.1	1.4	-4.1	6.1	-4.9	1.9	13.3	-9.0	7.6	7.1	10.6	5.0	7.7	5.8	1.8	1.2	5.4	0.1	
Туніс		7.5	8.1	9.4	6.5	-0.5	4.7	5.7	5.7	-1.4	6.7	0.1	2.6	7.1	3.9	7.8	2.2	3.3	2.4	7.0	5.4	5.0	6.5	
Туреччина												2.3	0.3	9.2	1.1	5.0	7.7	-4.7	8.1	6.9	7.6	3.1	-4.3	
Україна																-10.6	-17.0	-14.2	-22.9	-12.2	-10.0	-3.0	-1.7	-0.4
Югославія																-17.0	-34.0							
Македонія																	-7.5	-1.8	-1.1	1.2	1.4	2.9	2.5	

Джерело: Міжнародний валютний фонд, 2000 р.

3. Глибокий аналіз ВВП за період 1988–1998 рр. порівняно зі світовим зростанням ВВП при незмінних цінах (+41,5% за період 1988–1998 рр.) підтверджує, що:

- зростання ВВП у країнах EUCs було меншим, ніж світовий середній рівень (що цілком нормально для більшості розвинених економік): +26,9% у Франції, +25,5% в Італії, 50,7% у Португалії, +34,2% в Іспанії. Усі щорічні зміни показують зростання, крім кризи 1993 р. (коли спостерігається зростання лише в Португалії) та незначного падіння в Греції у 1990 р.;
- серед країн FSCs найдинамічніші економіки – це малі економіки і/чи ті, які зазнають найбільшого впливу сусідства ЄС (Словенія, Хорватія), рівень зростання яких, починаючи з 1993 р., інколи перевищує світовий. За період 1993–1998 рр. ВВП Словенії збільшився на 26,8%, а Хорватії – на 19,7% (світовий рівень ВВП за той же період збільшився на 22,4%). Однак ці країни мало впливають на загальні показники всіх країн FSC (на жаль, цих даних у міжнародній статистиці немає). ВВП у більшості країн (Україна, Румунія, Болгарія та, можливо, Югославія, які становлять більш ніж 85% населення регіону) зменшується протягом усього періоду, особливо в Україні на 63% (дані

вказані, починаючи з 1991 р.), на 29,1% у Румунії (1988–1998 рр.), на 28,6% у Болгарії (дані з 1991 р.).

4. Якщо розглянемо зростання ВВП на душу населення за період з 1988 р. по 1998 р. (порівнюючи ВВП зі збільшенням кількості населення), то побачимо, що:

- у країнах EUCs ВВП завжди зростає швидше, ніж кількість населення, крім кризи 1993 р. (що обминула Португалію);
- у країнах FSCs спостерігається падіння ВВП на душу населення (переважно в більшості країн, крім Словенії, а в останні роки – Хорватії).

5. Співвідношення цих тенденцій для міжнародної торгівлі країн MCs (у табл. 2 і 3 показано обсяг експорту та імпорту при стабільних цінах за період 1968–1997 рр.) можна підсумувати наступним чином.

Обсяг експорту для країн MCs при стабільних цінах за період 1968–1997 рр. збільшився в 20 разів і подвоївся за останню декаду (після того, як він збільшився на 5 у першій декаді та на 2,5 у другій). Це майже повністю результат експорту країн EUCs (у 1997 р. їх частка становила 85% від загального обсягу).

Таблиця 2. Обсяг експорту (млрд. \$ США) при стабільних цінах за період 1968–1997 рр.

	1968	1970	1975	1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Албанія								0,076	0,125	0,138	0,202	0,207	
Аржир	0,83	1,009	4,7	13,871	12,841	12,93	12,57	11,13	10,23	8,88	10,24	12,62	
Болгарія	1,615	2,004			13,339	4,793	3,225	3,922	3,728	3,994	5,354	4,833	4,898
Хорватія							3,292	4,598	3,904	4,26	4,633	4,512	4,341
Кіпр	0,087	0,107	0,15	0,532	0,476	0,957	0,964	0,987	0,867	0,967	1,229	1,395	1,101
Єгипт	0,622	0,762	1,402	3,046	1,838	2,585	3,659	3,051	2,244	3,463	3,435	3,535	
Франція	12,723	17,879	53,086	116,03	101,674	216,588	217,1	235,871	209,349	235,905	286,738	288,468	289,842
Греція	0,468	0,643	2,294	5,153	4,539	8,105	8,666	9,509	8,435	9,384	10,961	9,648	8,626
Ізраїль	0,639	0,779	1,941	5,538	6,26	11,576	11,921	10,019	14,826	16,884	19,046	20,61	22,503
Італія	10,186	13,205	34,988	78,104	76,717	170,304	169,465	178,155	169,153	191,421	233,998	252,001	238,24
Йорданія	0,04	0,034	0,153	0,574	0,789	1,064	1,13	1,215	1,232	1,424	1,769	1,817	1,845
Ліван	0,147	0,19	1,233	0,955	0,53	0,494	0,539	0,56	0,452	0,544	0,825	1,017	
Лівія	1,866	2,357	6,834	21,91	10,929	13,225	11,235						
Мальта	0,034	0,039	0,164	0,483	0,4	1,133	1,234	1,54	1,355	1,518	1,861	1,736	1,642
Марокко	0,45	0,488	1,543	2,493	2,165	4,265	4,313	3,984	3,991	4,013	4,642	6,881	7,03
Португалія	0,734	0,946	1,939	4,64	5,685	16,417	16,28	18,35	15,249	17,899	22,261	23,824	
Румунія	1,469	1,851	5,341	11,209	12,167	5,775	4,266	4,363	4,892	6,151	7,91	8,085	8,431
Словенія								6,681	6,083	6,828	8,316	8,312	8,372
Іспанія	1,589	2,388	7,69	20,72	24,247	55,642	60,177	64,334	59,555	73,299	91,716	101,994	104,363
Сирія	0,168	0,203	0,93	2,108	1,637	4,212	3,43	3,093	3,146	3,047	3,563	3,999	3,916
Туніс	0,158	0,182	0,856	2,198	1,738	3,526	3,699	4,019	3,802	4,657	5,475	5,517	5,559
Туреччина	0,496	0,588	1,401	2,91	7,598	12,959	13,594	14,715	15,345	18,106	21,637	23,224	26,245
Україна								8,045	7,817	10,305	13,317	14,441	
Югославія	1,264	1,679	4,072	8,978	10,7	14,308	13,953						
Македонія									1,055	1,086	1,204		

Джерело: МВФ, 2000 р.

Таблиця 3. Обсяг імпорту (млрд. \$ США) при стабільних цінах за період 1968–1997 рр.

	1968	1970	1975	1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	
Албанія								0,175	0,557	0,6	0,714	0,842		
Аржир	0,815	1,257	5,498	10,559	9,841	9,715	7,538	8,573	7,77	9,37	10,25	8,84		
Болгарія	1,782	1,831	5,949		13,657		2,537	4,11	4,385	3,869	5,242	4,648	4,504	
Хорватія							5,187	3,795	4,501	4,666	5,231	7,582	7,788	9,313
Кіпр	0,17	0,235	0,308	1,202	1,247	2,568	2,621	3,313	2,59	3,018	3,694	3,983	3,698	
Єгипт	0,68	0,786	3,751	4,86	5,495	9,216	7,862	8,245	8,184	10,185	11,739	13,019		
Франція	14,009	19,119	54,222	134,866	108,251	234,436	231,784	239,638	201,838	230,188	275,275	277,673	269,216	
Греція	1,393	1,958	5,357	10,548	10,134	19,777	21,58	23,22	22,011	21,466				
Ізраїль	1,307	2,079	5,997	9,784	9,875	16,794	18,658	15,535	22,624	25,237	29,579	32,62	30,781	
Італія	10,285	14,974	38,526	100,741	87,692	181,968	182,679	188,451	148,273	169,172	206,04	208,114	208,272	
Йорданія	0,159	0,184	0,732	2,402	2,733	2,6	2,508	3,255	3,539	3,382	3,698	4,428	4,102	
Ліван	0,596	0,683	2,048	3,65	2,203	2,525	3,743	4,202	4,821	5,933	7,278	7,582		
Лівія	0,645	0,555	3,542	6,777	4,101	5,336	5,361							
Мальта	0,123	0,161	0,375	0,938	0,759	1,964	2,13	2,331	2,174	2,448	2,89	2,801	2,556	
Марокко	0,552	0,686	2,567	4,164	3,849	6,8	6,873	7,348	6,76	7,188	8,563	9,704	9,525	
Португалія	1,043	1,556	3,839	9,309	7,652	25,263	26,113	29,581	24,337	26,938	32,339	34,104		
Румунія	1,738	2,117	5,769	13,843	11,267	9,843	5,793	6,26	6,522	7,109	10,278	11,435	11,28	
Словенія								6,142	6,499	7,304	9,492	9,423	9,357	
Іспанія	3,505	4,747	16,265	34,078	29,963	87,715	93,306	99,758	78,626	92,509	115,019	121,782	122,717	
Сирія	0,313	0,36	1,685	4,124	3,967	2,4	2,768	3,49	4,14	5,467	4,709	5,38		
Туніс	0,218	0,306	1,424	3,54	2,757	5,542	5,189	6,431	6,214	6,581	7,903	7,745	7,914	
Туреччина	0,764	0,948	4,739	7,91	11,343	22,302	21,047	22,871	29,428	23,27	35,709	43,627	48,585	
Україна								7,099	9,533	10,748	16,052	18,639		
Югославія	1,797	2,874	7,697	15,076	12,207	18,871	14,737							
Македонія									1,199	1,484	1,719			

Джерело: МВФ, 2000 р.

Рис. 1. Експорт країн ЄС і колишніх соціалістичних країн (млрд. \$ США) за період 1968–1997 рр.

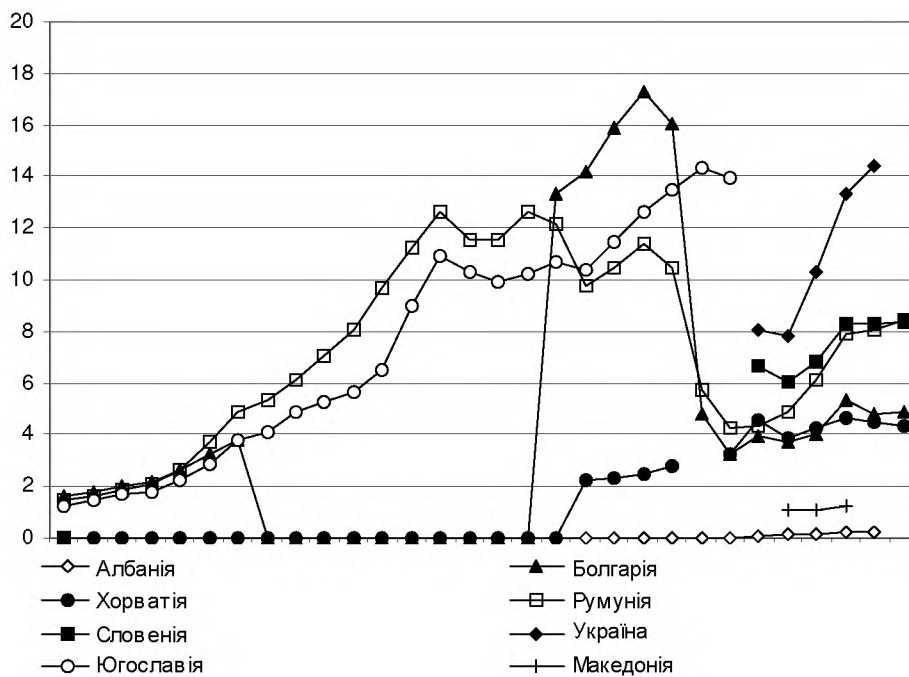
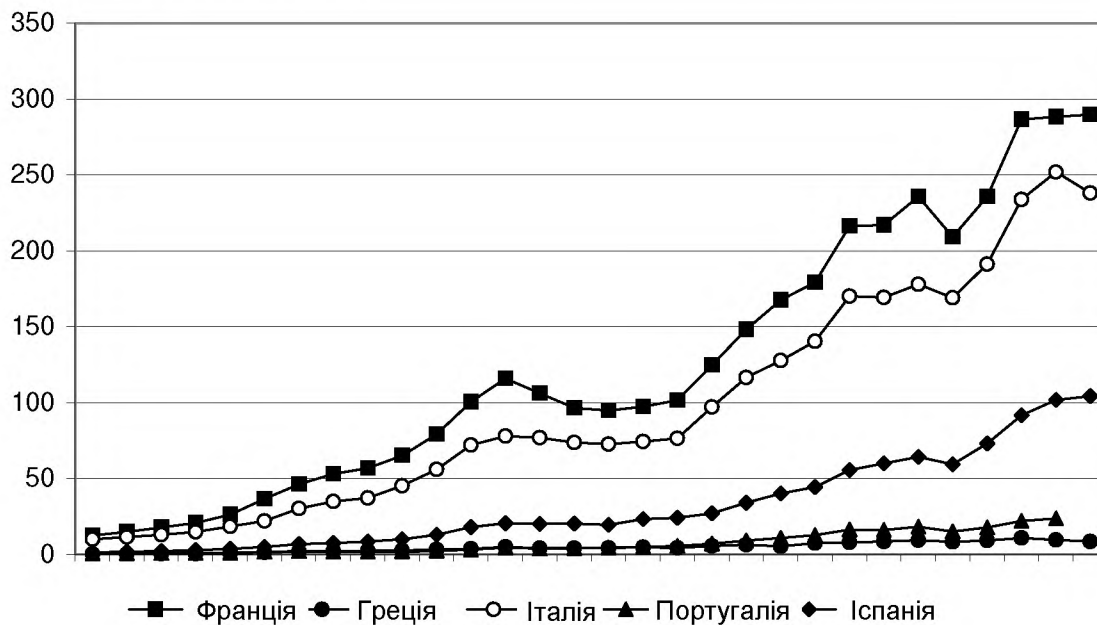
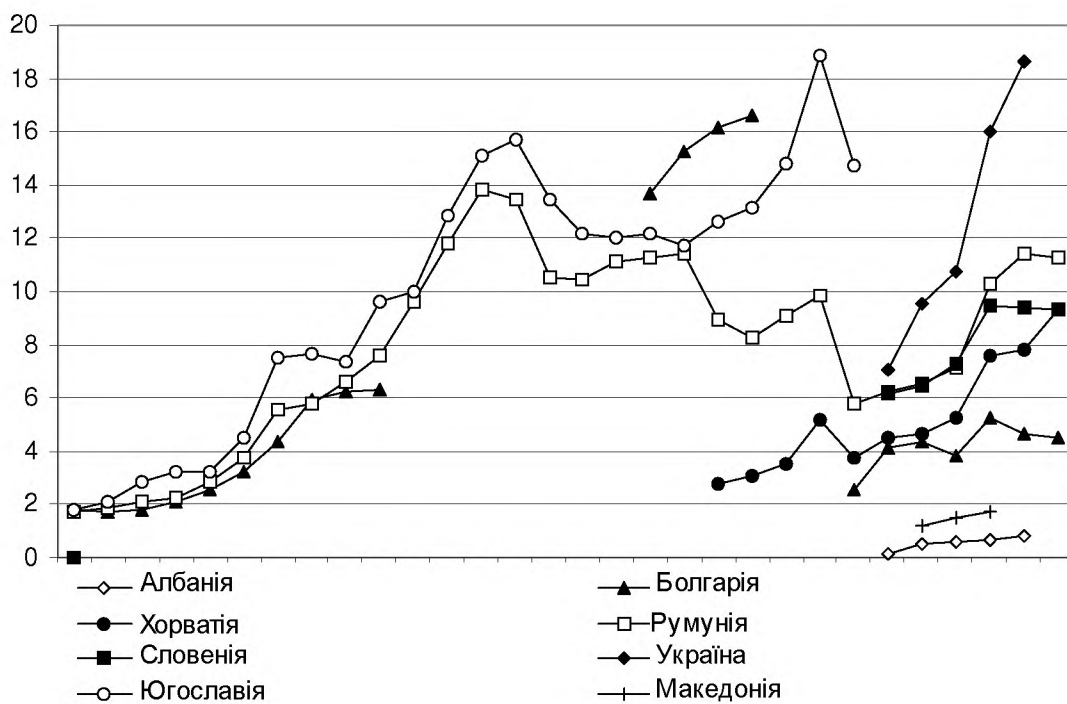
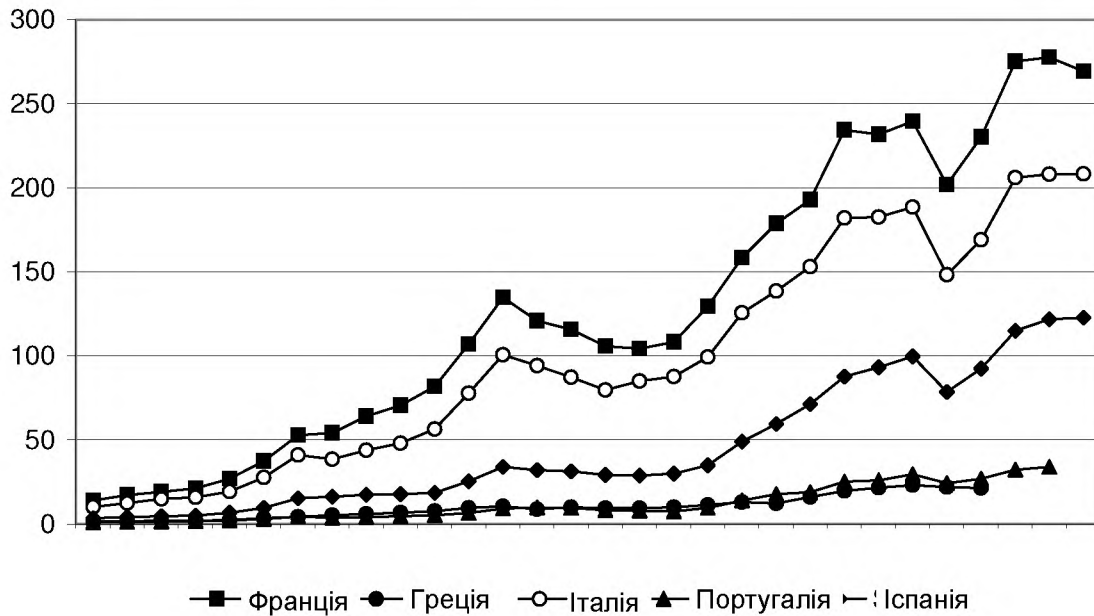


Рис. 2. Імпорт країн ЄС, Магрибу, Середнього Сходу та колишніх соціалістичних країн (млрд. \$ США) за період 1968–1997 рр.



Серед них Франція та Італія показують стабільне зростання, крім короткого періоду криз на початку 80-х і 90-х рр. У 1997 р. експорт обох країн досяг 500 млрд. \$ США і становив 2/3 від загального експорту країн МСs (треба пам'ятати, що Франція є лише частиною МС). Показники значно не змінилися для Франції (36% у 1968 р. та в 1997 р.) та Італії (з 29% до 32%), тоді як в Іспанії зросли з 4% у 1968 р. до 13% у 1997 р. (третя за обсягом експорту країна в Середземноморському басейні). Ці три країни становлять 80% від загального експорту країн МСs. Частка країн EUCs за цей період збільшилася з 72,3 до 84,7%. У країнах FSCs обсяг експорту доволі низький. Показники зростали до кінця 80-х рр., потім на початку 90-х рр. знизилась, а тоді знову відновилися в Україні, Словенії, Румунії, але в абсолютно низьких цифрах (15,8 та 8 млрд. \$ США). Частка країн FSCs серед експортерів МС знизилася з 12,2% у 1968 р. до 5,0% у 1997 р.

- Обсяг імпорту країн МСs при стабільних цінах за період 1968–1997 рр. збільшився в 19 разів і майже подвоївся за останню декаду (після того, як він зріс трохи менше, ніж у 5 разів, у першій декаді та у 2 рази в другій). Це – результат імпорту країн EUCs (у 1997 р. їх частка становила 77% від загального обсягу). Імпорт зростав у трохи менших розмірах, ніж експорт за той же період.
- Серед країн EUCs (імпорт в яких зростав значно в менших обсягах, ніж експорт) показники зовнішньоторгового обороту Франції та Італії зростали стабільно, крім періоду двох криз з 1980 р. до 1983 р. та у 1993 р. Імпорт у цих двох країнах досяг 480 млрд. \$ США і становив майже 2/3 від загального імпорту країн МСs (пам'ятайте, що Франція не лише країна МСs). Франція не змінила своєї частки в загальному імпорті країн МСs (33% у 1968 р. та в 1997 р.), така ж ситуація і в Італії (25%), тоді як частка Іспанії зросла з 8,4% у 1968 р. до 14,6%. Імпорт цих країн становить понад 70% від загального імпорту країн МСs. Загальна частка країн EUCs збільшилася за цей період з 72,2% до 76,9%. Імпорт країн FSCs, доволі скромний за показниками, зростав до 1981–1982 рр., потім зменшився на цілий десяток та закінчився падінням економічної та політичної систем, центр яких – колишній Радянський Союз. Починаючи з 1993 р., імпорт почав знову збільшуватися, а саме в Україні, Словенії, Румунії, Хорватії. Однак імпорт цих країн залишається на низькому рівні (відповідно 19, 10, 12, 8 млрд. \$

США). Їх частка в загальному імпорті країн МСs знизилася від 12,7% в 1968 р. до 6,3% в 1997 р. Крім цього, експорт переважає імпорт, тобто збільшився розрив між експортом та імпортом.

- Якщо порівняти тенденції імпорту та експорту в кожній групі країн (включаючи країни MACs та MECs) протягом 1987–1997 рр. (рис. 3), то можна помітити, що міжнародна відкритість зросла більше в розвинених економіках, ніж у будь-яких інших¹: спостерігається абсолютне зростання в країнах EUCs, за ними – у країнах MECs, тоді як зростання двох інших груп відбувається значно повільніше і навіть припиняється зі зменшенням обсягу експорту (а в країнах FSCs також обсягу імпорту). Крім того, в перших двох групах експорт зростає пропорційніше, ніж імпорт, тоді як у двох інших групах спостерігаємо протилежну тенденцію.
- Рівень зростання міжнародної торгівлі в країнах МСs значно нижчий від рівня світового зростання (+6,6% за рік у період 1990–1997 рр.), а рівень зростання міжнародної торгівлі (експорту та імпорту) вищий від світового рівня у країнах EUCs (Іспанія) чи MECs (Ізраїль, Йорданія, Ліван, Кіпр, Туреччина).

Усі ці елементи разом з відповідним аналізом становища двох інших груп країн МСs (MACs і MECs, які ми дослідили, але не подали результатів дослідження у даній праці) відобразили ситуацію, коли появляються два регіони, які доволі сильні і/або швидко розвиваються (ЄС та Середній Схід), на противагу двом іншим регіонам (Магрибу та колишнім соціалістичним країнам на Балканах і в Чорноморському регіоні, що за незначним винятком охоплюють малі країни), в яких спостерігається спад економіки. Прогнози Міжнародного валютного фонду² до 2005 р. підтверджують ці тенденції.

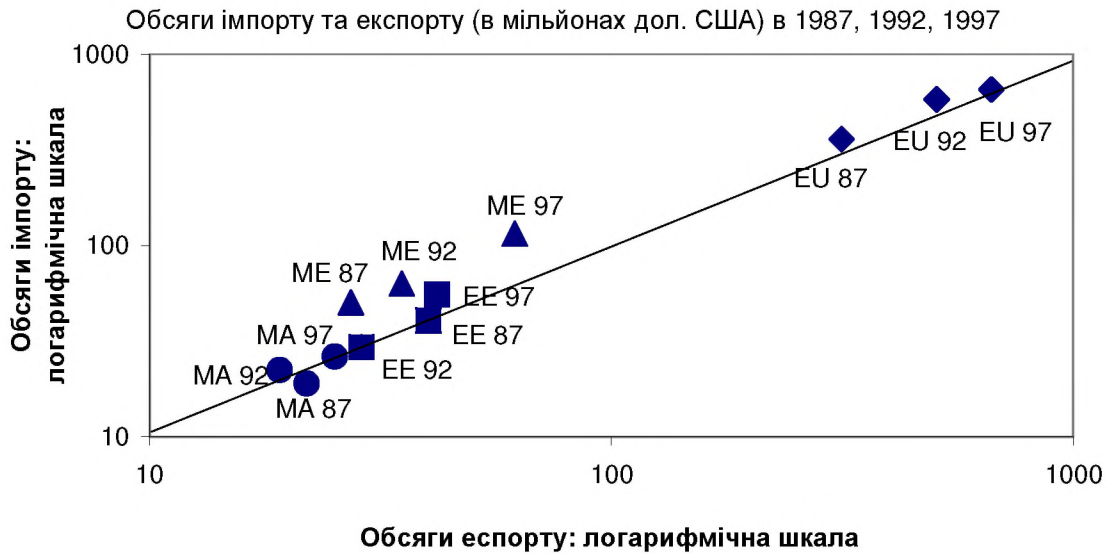
Отже, тепер ми можемо відобразити картину економічного регіону Середземноморського та Чорноморського басейнів, що характеризуються значними відмінностями та незбалансованістю.

По-перше, існує безпосереднє сусідство між територіями з дуже різними демографічними тенденціями. «Північному Краю» Середземного моря (країни EUCs та FSCs) характерна стабільність, тоді як «Південному Краю» (Магриб і Середній Схід, включаючи Туреччину) – дуже швидкі темпи демографічного зростання.

¹На графіку ми обов'язково застосували логарифмічну шкалу, яка значно зменшує візуальний ефект.

²Див. МВФ, Економічний Огляд, 2000.

Рис. 3. Тенденції експорту та імпорту протягом 1987–1997 рр.



По-друге, Середземноморський регіон об'єднує регіони з дуже різними економічними тенденціями. Країни EUCs мають найрозвиненіші індустріалізовані економіки в світі, і вони вступили на шлях постіндустріального розвитку та «нової» економіки, хоч і з деякими відставаннями від США. Країни MECs лише частково індустріалізовані і перебувають на шляху індустріалізації порівняно недавно. Але вони характеризуються дуже різним економічним становищем: так розвинена економіка Ізраїлю дуже відрізняється від економічно відсталих регіонів, наприклад Сирії, незважаючи на те, що вони знаходяться в центрі швидкого економічного та комерційного розвитку. Магриб, незважаючи на перспективи (30–40-річної давності) швидкої та стабільної індустріалізації та економічного зростання, зазнавав і зазнає перешкод: а саме дві великих країни (Лівія та Алжир) через політичні, соціальні та релігійні негаразди і відповідно міжнародну ізоляцію. У Марокко та Тунісі ситуація дещо інша, і вони є значно ближчими до показників міжнародного (а саме європейського) економічного зростання, але на них впливають як загальна відсталість усього регіону, так і складні економічні та комерційні умови.

І насамкінець, колишні соціалістичні економіки в Балканському та Чорноморському регіонах зазнають впливу в результаті кризи політичної, економічної та соціальної систем, центр якої – колишній СРСР, і їх основні проблеми полягають у переході до ринкової економіки. Проблеми існують переважно в тих країнах, які розміщені найближче до колишнього Радянського Союзу (Румунія, Болгарія), або були його складовою (Україна, Грузія), а

також в сучасній Югославії через політичні конфлікти (які прогнозуються і на майбутнє через конфлікт між Сербією та Чорногорією), війни та міжнародну ізоляцію. Балкани відчувають на собі вплив конфліктів через дезінтеграцію колишньої Югославії.

Присутність цього подвійного дисбалансу – демографічного та економічного – між групами географічно-суміжних країн, які історично, культурно та економічно належать до Середземномор'я, створює різні ситуації між:

- розвиненим регіоном, що характеризується економічним зростанням і демографічно стабільною ситуацією (країни ЄС);
- регіоном зі значним економічним і демографічним зростанням (Середній Схід);
- регіоном зі значним демографічним зростанням, але економічно слабким (Магриб);
- регіоном демографічно та економічно близьким до краху (колишні соціалістичні країни).

Така подвійна незбалансованість впливає на економічну та соціальну динаміку всього регіону. Одним із наслідків цього є обсяг міграції з країн Середземномор'я, Магриба та колишніх соціалістичних країн особливо до країн ЄС. Даний феномен – це результат присутності обох (демографічного та економічного) розривів, а не лише першого. Він також посилюється, а не лише створюється конфліктами, які виникають в окремих регіонах (наприклад Курдистан). Крім того,

існує співвідношення між зростанням ВВП і зростанням експорту, а також між демографічним зростанням (і/або падінням ВВП) і зростанням імпорту та очевидним впливом на транспортну систему та її функціонування.

Отже, подвійний розрив, створює ніби «трихшвидкісний» економічний регіон, у якому не лише перший продовжується, а й посилюється у добробуті та стандартах життя, замість його усунення в майбутньому. Тому:

а) найрозвиненіші економіки (країни EUCs та деякі країни MECs) можуть досягти високого рівня зростання, хоч і з деяким відставанням, пов'язаним з новою економікою та глобалізацією;

б) через можливий дефіцит і високу вартість у цих країнах деяких факторів і витрат на спеціалізовану робочу силу, норми навколишнього середовища, соціальні стандарти тощо) країни MECs і, можливо, малі «аномальні» країни в інших регіонах (Словенія, Туніс) – це ідеальний «доповнюючий регіон» щодо наявності та вартості основних затрат, що й приваблює іноземні інвестиції;

в) на відміну від цих країн, більшість країн FSCs, як і Лівія та Алжир, малопривабливі для інвестицій, їх переваги, пов'язані з наявністю і низькою вартістю деяких затрат (на некваліфіковану робочу силу, землі, всюдозволеність законів про навколишнє середовище тощо) нівелюються недовіками інфраструктури (а саме транспортної

інфраструктури): політичною нестабільністю (внутрішньою і міжнародною), нестачею кваліфікованої робочої сили та спеціалістів, неадекватністю наукової та освітньої систем (центрів), впливом організованої злочинності, бюрократії та корупції, соціальних і регіональних конфліктів.

Тоді як країни другої групи – ідеальне місце для розміщення іноземних інвестицій та економічного розвитку, а країни першої групи спричиняють зростання цін на основні витрати, країни третьої групи можуть стати «регіоном постачання» для імпорту деяких факторів (наприклад, спеціалізованої робочої сили) або, щонайбільше, можливого розташування високостандартизованої економічної діяльності з управлінням з-за кордону.

Сценарій «трихшвидкісної» економіки Середземномор'я передбачає, що зростання під впливом найрозвиненіших економік, замість поширення по регіону, буде відбуватись лише в деяких країнах, збільшуючи економічний і соціальний розрив між двома першими та третьою групами.

Зрозуміло, що проблеми транспортної системи, а саме портів та інших інфраструктур у Середземноморському регіоні, не є уособленими. В контексті, включаючи політику інфраструктур із залучення інвестицій і розміщення виробничої діяльності, вони є ключовими щодо досягнення мети розвитку менш розвинутих країн Середземномор'я.

3. Порти Італії: досвід для України

Італія вздовж свого побережжя, довжиною 4,500 км, має сотні портів³. У Середземномор'ї італійські порти – це динамічна система портів, у більшості з яких використовують контейнери. Отже, в Італії:

- найбільша кількість портів, розміщених у центрі Середземномор'я;
- у 1994 р. реформа італійського законодавства щодо портів трансформувала управління портовими терміналами приватних компаній (які раніше до 1994 р. були повністю під державним контролем) і ввела ринкові засади в наданні портових послуг;
- значне зростання продуктивності, переважно завдяки реформі, привело до збільшення перевезень до 500 млн. тонн і 6.000.000 teus у 1999 р. (що зросли на 60–

65% порівняно з 1995 р.);

- зростаюче лідерство Італії серед країн Середземномор'я пояснюється продуктивністю її контейнерних перевезень, що становила майже 40% від загальної продуктивності портів Середземномор'я в 1996 р. У 1997 р. італійські порти вперше досягли переваги серед портів Середземномор'я з транзитних перевезень (Gioia, Taura) та кінцевого місця призначення (Генуя);
- скоротився розрив між більшими італійськими портами і найменшими портами північної частини (Генуя перевершує Le Havre з 1997 р.);
- зростаючий вплив основних міжнародних компаній – в управлінні портовими терміналами (порти Eurogate, PSA, ECT, P&O) та контейнерними перевезеннями

³ А саме 145 портів на 31/12/1998, вздовж побережжя довжиною 280,079 м, 1, 077 існуючих пристаней.

(P&O, Neddloyd, Evergreen) для прямого контролю основних (Genoa-Voltri, Gioia Tauro, Trieste) чи нових (Taranto) італійських контейнерних терміналів.

Імпорт та експорт вантажних підрозділів італійських портів (1990–1997 рр.) показує, що перевезення зросли більш як на 13% за вісім років. Зокрема по генеральних вантажах (включаючи перевезення за допомогою контейнерів) зареєстровано збільшення імпорту на 62% (за рік у середньому на 6,2%) та експорту на 26% (в рік на 2,9%). Тому частка ге-

неральних вантажів зростає з 13% до 20% на імпортних потоках та з 32% до 43% – на експортних.

Порівнюючи дану ситуацію з ситуацією в українських портах, важливо зазначити, що позитивна тенденція в межах загальних перевезень може бути посилена (табл. 5) з 1996 р. та на подальші роки. Основна відмінність полягає в низькій частці генеральних вантажів та майже відсутності контейнерного транспорту (постійне падіння на менш як 3%).

Таблиця 4. Імпорт та експорт, що проходить через італійські порти (,000 тонн)

<i>Import</i>								
Вантаж, що перевозиться	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Наливний вантаж	177,424	186,586	175,321	171,989	172,841	168,360	182,251	181,401
Насипний вантаж	78,889	87,596	78,222	72,988	71,897	79,209	79,331	76,625
Звичайний вантаж	39,313	39,562	38,391	36,883	42,702	46,868	54,600	63,719
Загальний вантаж	295,626	313,744	291,934	281,860	287,440	294,437	316,182	321,745
<i>Export</i>								
Вантаж, що перевозиться	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Наливний вантаж	51,525	52,503	49,769	48,247	48,952	44,159	49,184	50,270
Насипний вантаж	22,499	27,229	26,556	24,487	23,339	24,124	27,373	28,247
Звичайний вантаж	35,188	36,900	34,248	38,473	39,393	40,267	50,779	58,983
Загальний вантаж	109,212	116,632	110,573	111,207	111,684	108,550	127,336	137,500
Всього ('000 тонн)	404,838	430,376	402,507	393,067	399,124	402,987	443,518	459,245

Джерело: Довідник українських портів (2001 р.).

Таблиця 5. Продуктивність українських портів за макрокатегоріями (,000 тонн)

Вантаж, що перевозиться (тонни*1000)	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Наливний вантаж	13682	13359	13464,9	15795,8	17513,8	25821,4
Насипний вантаж	18368,4	20004,5	18555,1	21144,4	25236,6	27797,9
Звичайний вантаж	20992,4	19157,5	18985	20536,1	23067,1	27230,9
Контейнери для перевезення вантажу	1073,7	1242,7	1348,3	1356,8	1272,7	1261,8
Загальний вантаж	53042,8	52521	51005	57476,3	65817,5	80850,2

Джерело: Довідник українських портів (2001 р.).

Як доказ процесу «контейнеризації» генеральних вантажів в Італії, цікавим є те, що частка контейнерних перевезень у загальних показниках постійно збільшується (рис. 4). У 1997 р. контейнерні перевезення становили 14% світового вантажообороту (близько 50% від загальної кількості вантажів). Незважаючи на неповні статистичні дані Міністерства транспорту, їх частка постійно зростає.

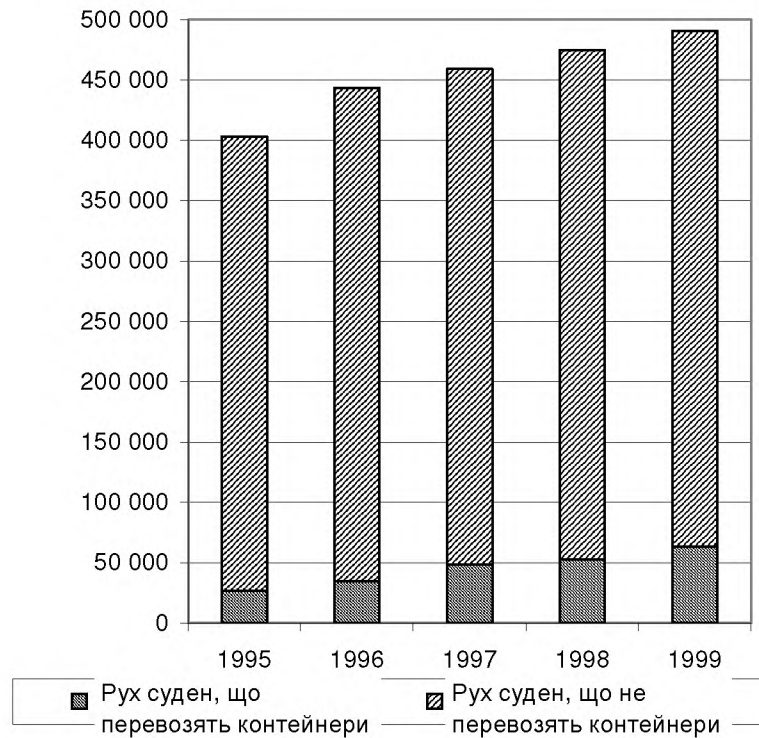
Дані про загальне транспортування вантажів за 1998 р. в основних італійських портах відображені в таблиці 6.

Серед усіх розглянутих портів лише Gioia Tauro спеціалізується у контейнерних перевезеннях, тоді як інші – у пасажирських і терміналах.

Але незважаючи на основні тенденції, характерні великим портам, розглянемо інші порти: наприклад, відкриття нового контейнерного терміналу в Калгарі (P&O) і в Таренто (Evergreen).

Крім Gioia Tauro (потенціал якого оцінюється як 40.000 teus у рік), усі інші порти є переважно портами регіонального користування.

Рис. 4. Загальна продуктивність та частка контейнерних перевезень в італійських портах (1995–1999 рр.).



Джерело: Cont Nazionale dei Transporti, Спеціальний огляд.

Таблиця 6. Продуктивність транспортування вантажів в основних італійських портах (1998 р. – у тоннах)

Порти	Наливний вантаж ¹ X 1000	Насипний вантаж x1000	Звичайний вантаж x1000	Всього, тонн x1000	VAR 1997–98 (%)	TEU's N.	PASS. N.
Трієст	36.942	4.474	5.801	47.217	+ 1.2	174.080	179.079
Генуя	18.012	9.108	18.640	45.761	+ 4.8	1.265.593	2.210.769
Туран	6.425	30.408	–	36.834	+ 0.3	1.297	–
Венеція	13.672	7.455	5.349	26.476	+ 11.9	206.369	759.204
Легорн	10.010	784	11.445	22.240	+ 5.5	535.490	1.481.061
Ровенна	8.840	7.273	5.821	21.934	+ 11.7	172.524	3.523
Джойя Тауро	–	–	16.200	16.200	+ 30.6	2.125.000	–
Неаполь	6.334	3.910	13.962	13.926	+ 2.5	319.686	6.934.835
Ла Спезія	3.465	2.068	8.351	13.884	+ 7.9	731.882	40.000
Савона	7.609	3.266	1.868	12.273	+ 8.8	14.495	459.908
Чівітавекіа	5.200	1.487	3.992	10.679	– 6.0	8.831	2.030.529
Анкона	5.067	2.088	2.680	9.834	+ 49.4	75.066	991.416

Джерело: Облік національного транспорту.
¹включаючи нафту.

Безпосередні причини зростання можуть бути згруповані за трьома взаємопов'язаними аспектами:

1) зростання потреб на споживчі товари (переважно контейнеризовані) в умовах гло-

балізації світової економіки;

2) відновлююча роль Середземномор'я на основних морських шляхах і в розвитку контейнерної спеціалізації портів і впровадження новітніх технологій перевезень;

3) значення реформи закону про порти (Закон № 84/1994).

1. Перший аспект розглядається як фактор, що залежить від рівня багатства окремих регіонів. Насправді європейська частина Середземномор'я має природні райони, розташовані в глибині країни в найбагатших країнах ЄС, із найвищим рівнем споживання на душу населення, яке підтримує зростаючий попит.

Розглянемо італійську схему імпорту та експорту товарів⁴: з 412 млн. тонн у 1998 р. – більшу пропорцію становить експорт кінцевої

продукції (див. табл. 7), морський транспорт охоплює відповідно 68%.

Дані модального дроблення, відображені в таблиці 8 у тоннах та за обсягами, підтверджують, що морський транспорт уже використовується не лише для товарів, що мають значний обсяг (але це ще є характерним для України, де безтарні вантажі та чорні метали – основні портові товари), навіть якщо основна частина італійської міжнародної торгівлі готовими товарами (і майже весь експорт) здійснюється в межах ЄС і це впливає на обсяги дорожніх перевезень.

Таблиця 7. Італійський імпорт та експорт за макрокатегоріями товарів

Вид товару	1990	1995	1996	1997	1998
<i>Експорт</i>					
Кінцевий товар	59.1%	59%	60%	59.4%	59.4%
Сировина, природні ресурси	40.9%	41%	40%	40.6%	40.6%
<i>Імпорт</i>					
Кінцевий товар	43.7%	44.6%	46.1%	46.7%	49%
Сировина, природні ресурси	56.3%	55.4%	53.9%	53.3%	51%

Джерело: Federtransporto, 2000.

Таблиця 8. Модальне дроблення у тоннах та за обсягами

	Перевезення морем	Перевезення автотримами	Перевезення залізничними шляхами	Транспортування трубопроводами	Авіап перевезення
<i>Тонни</i>					
Експорт	55.1%	32.2%	11.3%	1%	0.4%
Імпорт	72.2%	9.5%	9.3%	8.9%	0.1%
<i>Обсяги</i>					
Експорт	35%	43%	13%	0.3%	8.7%
Імпорт	45%	31%	15%	2%	7%

Джерело: Federtransporto, 2000.

Таблиця 9. Контейнерні перевезення макрогеографічних регіонів

Географічні регіони	1980		1990		1995		1998	
	Mil. TEU	%	Mil. TEU	%	Mil. TEU	%	Mil. TEU	%
Пн. Америка	9.5	24.6	16.7	19.0	22.2	15.4	26.3	14.2
Зх. Європа	11.7	30.3	22.4	25.6	31.6	21.9	43.5	23.5
Пн. Європа	8.6	22.2	15.9	18.2	21.4	14.9	27.1	14.6
Пд. Європа	3.1	8.0	6.5	7.4	10.2	7.0	16.4	8.9
Далекий Схід	7.7	19.8	23.0	26.2	41.3	28.6	49.7	26.9
Південно-Східна Азія	1.9	4.8	9.6	11.0	20.8	14.4	27.2	14.7
Середній Схід	1.9	5.0	3.5	4.1	6.7	4.6	8.6	4.7
Латинська Америка	2.4	6.1	5.0	5.7	9.6	6.6	13.8	7.5
Океанія	1.6	4.2	2.3	2.7	3.4	2.4	4.1	2.2
Пд. Азія	0.2	0.6	1.8	2.0	3.2	2.2	4.6	2.5
Африка	1.5	3.8	2.7	3.0	4.7	3.3	6.0	3.3
Сх. Європа	0.4	1.0	0.6	0.7	0.7	0.5	0.9	0.5
Загальна сума	38.8	100	87.6	10	144.1	100	184.9	100

Джерело: Drewry Shipping Consultants, 2000.

⁴ На основі даних за 1998 рік основною є продукція сільськогосподарського та промислового машинобудування та обладнання (18%), текстильної промисловості та пошиття одягу (10%), електричного обладнання на експорт (10%), хімічна продукція (14%), засоби пересування (11%), електричне обладнання (11%) на імпорт.

Щодо контейнерного сектора дані таблиці 9 підтверджують, що цей ринок насичується в результаті попиту найрозвиненіших регіонів світу, переважно зосереджених на маршруті Схід–Захід (тоді як маршрути Північ–Південь є менш важливими). Однак загальна тенденція свідчить про зростання (до зниження – лише у Східній Європі).

2. Дані підтверджують головну роль Південно-Європейського узбережжя в ринковій динаміці, тоді як Далекосхідний відрізок шляху здобуває репутацію «маятникових» маршрутів через Суецький канал (інший відрізок шляху: USEC – Сполучені Штати – Європейські країни – доколосвітні маршрути через Панамський канал і Тихий океан).

Природний «центр тяжіння» маятника між Далеким Сходом та Східним побережжям

Сполучених Штатів – Середземне море. Щодо цього Чорноморські порти (країни) мають перевагу, бо внутрішня потреба та/або експортна конкурентоспроможність можуть підтримувати продуктивність контейнерних перевезень для портів, що знаходяться не так далеко від основних морських маршрутів.

Основну роль у загальному розвитку Середземномор'я в межах контейнеризованих перевезень має перевантажувальний транспорт. Розглядаючи ринок Середземномор'я як суму південно-європейського транспорту, північно-африканського та частини середньосхідного, можна побачити, що потреби у перевантажувальному транспорті (звичайні перевантаження плюс допоміжний транспорт) дуже швидко зросли (табл. 11).

Таблиця 10. Перевезення вантажів за допомогою контейнерів по основних морських маятникових маршрутах

	1984	1991	1995	2005	%Var
Європа – Далекий Схід	19%	30%	34%	35%	84%
Європа – Пн. Америка	40%	32%	24%	20%	-50%
Далекий Схід – Пн. Америка	41%	38%	42%	45%	10%

Джерело: Drewry, 2000.

Таблиця 11. Зростання перевезень за допомогою контейнерів відповідно до типів

Роки	Океанічні перевезення	Регіональні перевезення	Рух завантажувального транспорту	Перевантаження	Загальна кількість
1980	2,501	467	186	414	3,569
1985	3,425	656	353	784	5,218
1990	4,233	850	659	1,552	7,294
1991	4,426	908	801	1,885	8,021
1992	4,520	946	925	2,178	8,570
1993	5,128	1,075	1,055	2,482	9,740
1994	5,440	1,164	1,256	2,955	10,815
1995	6,416	1,356	1,387	3,467	12,625
1996	7,119	1,520	1,627	4,069	14,336
1997	8,056	1,733	1,915	5,107	16,811
1998	8,629	1,895	2,278	6,509	19,311
Середній % зростання	7.1%	9.1%	14.9%	16.5%	9.8%

Джерело: Drewry, 2000.

Зростаюча роль перевантажувального транспорту впливає позитивно не лише на центральні термінали (Джойя Тауро, Мальта, Algeciras, позначені в сірих клітинках), а й на всі внутрішні перевезення, включаючи основні порти призначення, такі як Генуя. У такому ж аспекті можна розглянути всі українські порти, що можуть використовувати переваги від пе-

ревантажень східних середземноморських портів, з'єднаних внутрішніми перевізними лініями.

Дані таблиці 11 підтверджують провідну роль системи італійських портів у Середземноморському регіоні (Схід–Захід). Дана таблиця показує зростання кількості контейнерів, що використовуються майже в усіх портах

Середземномор'я, тоді як деякі італійські порти (наприклад Генуя) подвоїли кількість використуваних контейнерів, а саме Gioia Tauro, що почав функціонувати в 1995 р. і став провідним портом з перевантажень.

Необхідно наголосити на стратегічному чи, принаймні, вигідному розташуванні іта-

лійських портів відповідно до маршрутів Європа–Далекий Схід, Схід–Північна Америка, Європа–Африка (наприклад, південні оператори ставлять наголос на факторі «наближеності до ідеального маршруту» з метою поєднання маршрутів, що перетинаються в Середземному морі).

Таблиця 12. Кількість контейнерів, що перевантажуються в основних портах Італії

	Порти	1996 x1000	1997 x1000	1998 x1000	1999 x1000	Середнє щорічне зростання	2000 x1000
Західне узбережжя Середземного моря	Альгесірас	1,307	1,537	1,826	1,833	8.8%	2,009
	Барселона	767	950	1,095	1,250	13.0%	Nd
	Валенція	710	790	1,006	1,138	12.9%	1,277
	Марсель	548	620	660	695	6.1%	725
	Всього	3.332	3.897	4.587	4.931	10.3%	
Східне узбережжя Середземного моря	Пірей	575	684	900	984	14.4%	Nd
	Мальта	595	662	1,071	1,044	15.1%	1,033
	Хайфа	548	669	834	725	7.2%	Nd
	Хашод	393	400	364	441	2.9%	Nd
	Александрія	332	389	496	538	12.8%	Nd
	Дам'єтта	809	604	310	434	-14.4%	Nd
	Порт Саїд	362	460	483	507	8.8%	Nd
	Лімасол	399	237	213	238	-12.1%	Nd
Всього	4,013	4,105	4,671	4,911	5.2%		
Італія	Джойя Тауро	572	1,449	2,125	2,203	40.1%	2,653
	Генуя	826	1,180	1,266	1,234	10.6%	1,500
	Ла Спеція	871	616	732	843	-0.8%	910
	Легорн	417	501	535	458	2.4%	501
	Неаполь	246	299	320	334	7.9%	397
	Салерно	190	185	240	267	8.9%	276
	Равенна	191	188	173	173	-2.4%	181
	Венеція	169	212	206	193	3.4%	209
	Трієста	174	202	174	189	2.1%	206
Всього	3,656	4,832	5,771	5,894	12.7%	6,833	
Квота Італії на ринку портів		33%	38%	38%	38%	-	-

Залежно від основних ринків, перевізні компанії можуть вибрати єдиний порт щодо надання перевантажувальних і перевізних послуг. Тому перевантаження застосовують не лише в портах, які 100% спеціалізуються на перевезеннях. Отже, було створено насичену мережу маршрутів у результаті угод між компаніями. Це стало причиною того, що морські порти з низьким попитом на перевантаження були під'єднані до великих міжнародних маршрутів. Розвиток системи перевантажень не скоротив надання прямих послуг⁵.

3. Законодавча структура італійських портів була суттєво змінена портовою реформою, що проводилась у 1994 р. згідно з указом № 84 від 28 січня. Доволі часто цю

реформу визначають як закон, що впроваджує закони ринку в портові послуги та виробництво. Основні принципи цієї реформи такі:

(1) керівництво головними портами (яких нині є 22) здійснюють органи портової влади, які є державними органами і, насамперед, автономними. Ці органи мають форму Лендлордівських портових органів влади, і є відповідальними за планування і розвиток порту та нагляд за належним виконанням портових робіт. Роль портової влади дуже важлива, бо сприяє скоординованій і систематичній діяльності порту, плануванню та розвитку інфраструктури згідно з головним планом (Masterplan);

(2) діяльність приватних підприємств у

⁵ Термін прями послуги означає здійснення перевезень з порту завантаження до порту призначення. Термін надання послуг через перевантаження означає послугу при якій вантаж залишає порт завантаження на кораблі, який називається «завантажувальний» а потім перевозиться «материнським судном» в порт призначення.

портах суворо обмежена. Їхні позиції відрізняються відповідно до того, чи органи державної влади надають їм повноваження діяти в межах портової зони (поділяючи територію та засоби (ладнання) із іншими фірмами, яким надані повноваження), чи беруть в оренду територію певної портової зони на пільгових умовах (з ексклюзивним правом на територію і засоби впродовж лізингового періоду) для того, щоб здійснювати завантаження та відвантаження товару. В останньому випадку зазначені фірми набувають форми «термінальних операторів», відповідальних за організацію і втілення повного та інтегрованого оперативного циклу;

(3) порти є неподільною державною власністю. Згідно з новим законом, процедуру визначення певної частини території порту має контролювати держава через надання відкритого тендера. Ліцензію видають оператори порту після внесення орендної плати та погодження на певні умови, що визначають органи портової влади. Таким чином, обидві вищезгадані форми регулюють за допомогою контрактів: концесії встановлюють земельну ренту переважно на 20 – 25 р. різноманітні взаємні угоди між особою, яка здає землю, та особою, яка бере цю землю в оренду, тоді як угоди, що регулюють органи державної влади, є коротшими та менш місткими;

(4) органам державної влади суворо забороняється здійснювати приватну діяльність у порту, тобто бути прямими чи посередніми власниками компаній, які займаються такою діяльністю. Тому органам державної влади ніколи не дозволяється бути співвласниками підприємств, корпоративна мета яких може бути пов'язана із загальною діяльністю державних органів порту – розвитком інтермодальних зв'язків, матеріально-технічним забезпеченням і транспортною мережею;

(5) організація праці в порту залишається суперечливим питанням. Старі компанії порту, що мали ексклюзивні права на проведення всіх операцій у порту, більше не є монополістами, а термінальні компанії можуть використовувати персонал порту. Однак досі існує чимало суперечок навколо того, чи слід дозволяти таким компаніям звертатися до будь-яких інших компаній, крім старих компаній порту, для того, щоб здійснювати свою діяльність у порту в час пік для попиту.

Якщо не брати до уваги деякі недоліки цього закону (переважно тих, що стосуються робочої сили, проблем фінансової автономії портової влади та потреби фінансування інвестицій), ця реформа позитивно впливає на відновлення портів протягом останніх кількох років.

Головним результатом цієї реформи була передача портових терміналів (які до того були під державним контролем) приватним компаніям. Щодо «дерегуляційних» процесів, тобто розподілу завдань між державними структурами (планування і контроль) та приватними (виробництво та сфера послуг), найважливіші нововведення після введення закону були здійснені у Генуї, Ла Спеція, Салерно, Джойя Тауро, Равенна, у Легорні, Неаполі, Венеції та Трієсті вони ще не доведені до кінця.

Через недостатню експертизу місцевих термінальних операторів і матеріально-технічних провайдерів і незначну роль національної морської промисловості у боротьбі за отримання контролю над основними італійськими терміналами бере участь найбільша міжнародна компанія морської та термінальної промисловості, особливо контейнерних терміналів (Марчезе, Муссо, Ферарі, 1998). Не лише портова влада Сінгапуру, Єврогейта/Eurogate (Німеччина), Екту/Ест (Нідерланди), П та О Портсу/P&O Ports (Австрія), а й такі лайнерні компанії, як Евергрін/Evergreen та Маерск/Maersk (які нині шукають такий термінал у Генуї, що передають у користування іншим компаніям), успішно переживають горизонтальну та вертикальну інтеграцію у матеріально-технічному секторі Італії (рис. 5).

Цілком очевидно, що горизонтальна інтеграція продовжується не лише через нестачу досвіду італійських термінальних операторів (не лише через непродуманий розклад руху контейнерів), що призводить до великого економічного ризику, а й через величезні інвестиції, потрібні для того, щоб модернізувати інфраструктуру, обладнання та організацію. Це в майбутньому передбачає вступ нових партнерів у компанію та можливість використання розвитку транзитної діяльності через контроль як за центральними, так і допоміжними портами. Паралельно інтерес портових операторів до вертикальної інтеграції зростає завдяки можливості збільшувати їхню сукупну ринкову квоту та збільшувати їхні прибутки за допомогою ефекту масштабу, густоти та через внесення змін у план матеріально-технічного постачання.

Хоча теперішню ситуацію можна розглядати як деяку «колонізацію» італійських портів, де місцева промисловість відіграє пасивну роль, іноземні інвестори здійснили позитивний вплив на національну економіку. Головні учасники ринку не вкладають свої інвестиції в італійські термінали лише для того, щоб отримувати прибутки від рент, що в кінцевому результаті призводить до маржи-

нальної ролі національної портової промисловості. Навпаки, ці інвестиції здійснюються через недостатність внутрішнього ринку та для розвитку портового руху і галузей промисловості, пов'язаних із портами. Збільшення інтересу великих компаній до головних портів України на основі правил ринку може бути також і середньотривалою стратегією для розвитку руху контейнерів і модернізації найосновніших терміналів, замість того, щоб, не визначивши пріоритетів, інвестувати державні гроші у кожен порт, що до того був важливим, навіть у партнерстві із місцевими компаніями, які нині займаються імпортом та експортом в українських терміналах.

За таким сценарієм деякі основні тенденції, які спостерігаються на ринку контейнерних термінальних засобів, можна взяти за основу для подальшого розвитку руху транспорту. Крім цього, технологічні та управлінські інновації в транспорті, переважно сухопутному, призвели до збільшення накладок потенційних зон ринку окремих портів, а це – до очевидного збільшення рівня конкуренції між ними. Це позначилось на зменшенні та вирівнюванні термінальних тарифів, збільшенні якості послуг (мається на увазі показники виробничої потужності та надійності), збільшенні пропозиції (здатності постачання).

Рис. 5. Основні квоти іноземних компаній в Італійських контейнерних терміналах



Джерело: пряме опитування.

4. Марсель (Франція) та Одеса (Україна): подібні ознаки географічного простору та місцевої динаміки

Особливості морських регіонів – «морський фактор» – відіграють значну роль у розвитку Приморських регіонів Італії, Франції та України. Велика частина виробництва, транспорту, інфраструктур, а також соціального життя невід'ємно пов'язана з морем. Україна, що має вигідне розташування біля Чорного та Азовського морів, належить до таких країн. Крим, особливо його південний берег – «Cote d'Azur» – потенційно привабливий як для на-

селення України, так і для населення з інших країн Східної Європи. Одеса, де здійснюють активну ділову та економічну діяльність, є також туристичним і культурним центром. Тобто, це місто має такі переваги: за своїми видатними місцями та видовищністю воно подібне до Марселя, найбільшого порту Середземноморського побережжя.

Мета статті – аналіз встановлення правомірності передачі досвіду та знань, набутих

Францією, особливо того, що стосується портового міста Марселя (найбільшого порту Середземноморського побережжя Франції), Одесі (Україна) та її внутрішнім районам. Ми досліджуватимемо питання транспортних мереж і високошвидкісних мереж.

У глобальній перспективі географічний простір України та Франції можна відзначити подібними ознаками: з одного боку, територія обох країн приблизно однакова (територія України становить 603 700 км², а територія Франції – 550 000 км²), а з іншого, кількісність населення обох країн загалом також однакова (58 млн. у Франції та 50 млн. в Україні), навіть якщо демографічна динаміка цілком протилежна (зниження показників чисельності населення в Україні та великий приріст населення у Франції). Але проаналізувавши дещо глибше, можна віднайти чимало інших схожих елементів: південний кордон України, як і південний кордон Франції, проходить у відкритому морі. На цих побережжях великі міста створили обширну економічну зону на власне побережжях і внутрішніх районах: Марсель у Франції та Одеса в Україні. У цих двох містах, які є містами-партнерами (близнюками), нараховують понад мільйон жителів, що посилює відповідність аналізу, і вони є основними аспектами розвитку.

Навіть якщо історично Одеса доволі молода – у 1994 р. вона відсвяткувала своє 200-річчя від заснування французом Армандом-Емануелем дю Плессі, герцогом Рішельє – порівняно із 26-столітнім Марселем грецького походження (Мазілія)⁶ – ці території мають схожі характеристики та особливості динамізму, що відрізняє їх від інших міст країни:

сильне почуття незалежності та автономії місцевих жителів Марселя і типовий південний акцент, що використовується як «вхідний квиток» і «вирізняльний знак», як і глибока пристрасть до місцевої футбольної команди залишаються специфічною культурою, що ґрунтується на змішуванні різних національностей та іммігрантів, готовності розвивати міжнародні зв'язки, здійснювати активну портову діяльність⁷, упроваджувати дух ініціативи та інновацій. Крім цього, існують території, доволі віддалені від столиці (Києва чи Парижу) чи традиційно економічно-динамічних зон. Це зона Північного Па-де-Кале, Ль-де-Франс та Париж, Ліон, Захід і Південний Захід у Франції; Київ, Харків, Дніпропетровськ, Львів і Донбас в Україні. Одеса та Марсель знаходяться на відстані майже 600 та 800 кілометрів від своїх столиць, що передбачає специфічні види мобільності: першим є сильна привабливість як Одеси, так і Марселя щодо відпочинку, а це означає підвищений сезонний попит на мобільність на шляхах Південної Франції, які дуже переповнені у цей період, та на залізничний транспорт (проблемами якого у цей період є високі показники замовлень, введення додаткових поїздів, переповнення...), другим є високий показник міграції людей пенсійного віку, і, нарешті, професійна мобільність, пов'язана із наявністю інфраструктур для конгресів і семінарів, що спостерігається у Марселі та Одесі.

Доволі цікаво було б коротко розглянути стратегію Марселя щодо транспорту для того, щоб побачити, чи можна запропонувати використати досвід цього міста для Одеси та України.

Основна роль транспорту в Марселі: доступність, транспортні мережі, внутрішній зв'язок і високошвидкісні поїзди

Економічна теорія висвітлила основну роль інфраструктур у регіональному та місцевому розвитку (Б'єйль, 1986 р.). Припущення про те, що ефект поляризації відбувається разом з економічним зростанням (Перру), підтверджує, що останній переважно має більший вплив на міста, віддалені від столиці. Доведемо це на прикладі Одеси та Марселя. Без проведення спеціальної державної політики такі офцентри переживатимуть процес дезіндустріалізації та занепад

транспортних інфраструктур і, найперше, державних інфраструктур – освіти, охорони здоров'я. Це є надзвичайно важливим: поперше, щодо «впливу доходу» – заощадження часу, збільшення мобільності, прибутків від зростання продуктивності, кращого розташування ресурсів і більшої конкурентоспроможності, а по-друге, щодо «впливу можливості» – змушеної мобільності, нових потреб, економіки агломерації, позитивних зовнішніх факторів. Нещодавно науковці висвітлили

⁶ Багато міст Криму мають також грецьке походження. Таким чином, завдяки Гелленським завоюванням, існує чимало зв'язків між Марселем та Причорноморським побережжям.

⁷ Ось декілька характерних елементів морського транспорту Франції: 50% обсягів світової торгівлі Франції користується морськими шляхами; 90% міжнародної торгівлі Франції із неєвропейськими країнами. Щодо ЄС, то 90% взаємообмінів із іншими країнами світу проводиться завдяки морському транспорту. Транспортна галузь нараховує 5% всього Європейського ВВП та 9% користувачів ІЕУ.

роль цих інфраструктур щодо людського капіталу (ендогенна теорія зростання Солови), а це навчальні центри, науково-дослідна діяльність, нині доволі динамічна у Марселі.

Перший урок, який можна отримати з досвіду Марселя, це реальна важливість транспортної галузі та розвитку транспортної інфраструктури: економіка Марселя відкрита для Європи, зони Середземномор'я та інших регіонів Франції. Марсель має міжнародний порт для паромів, круїзного та морського транспорту, міжнародний аеропорт (Марсельський Маріган (Marseille-Marianne) – другий за величиною аеропорт Франції), де встановлені спеціальні зв'язки із зоною Середземномор'я. Вплив діяльності транспорту на економіку Марселя був очевиднішим під час страйків у порту, наприклад, на паромі, що прямував на Корсику, чи в національній залізничній компанії. Тоді місцева економіка зазнала найбільше втрат. Протягом періоду значного економічного зростання, як і протягом цих кількох останніх років, коли у Франції показник економічного зростання становив 3% (2000 р.), вплив на місцеву економіку був доволі сильним. Протягом 1980 – 1996 рр., у період економічного становлення, річний показник зростання вантажного (+2,4%) та пасажирського (+3,1%) транспорту у Західній Європі був вищим за показник ВВП (+2,1%); а для таких міст, як Марсель та Одеса, значення цих результатів лише підсилюється. Таким чином, для сукупності портів на побережжі надзвичайно важливим є отримання переваг від сприятливого макроекономічного контексту, а також гарантій хорошого доступу до інших регіонів країни шляхом створення високоякісної та відповідної інфраструктури. Крім цього, транспортна галузь створює робочі місця, що є основним елементом розвитку агломерацій побережжя та важливим політичним фактором.

Сполучуваність Марселя з іншими регіонами Франції доволі хороша: бо наявні прямі автостради із Парижем (два шляхи) та Ліоном (три шляхи, один з яких призначений суто для вантажних автомобілів). Протяжність автостради становить близько 800 кілометрів і називається вона «сонячною автострадою». На цих автострадах здійснюється більша частина транспортного руху під час шкільних канікул і більша частина руху товарів із Північної Європи (Бельгії, Німеччини, Об'єднаного королівства Великобританії та Північної Ірландії) в Італію та Іспанію.

Як бачимо, доступність до автострад – дуже важливий чинник, а державна влада сприймає це як головний елемент розвитку відносин між Марселем і внутрішніми районами: на схід Марсель сполучається із

Ніццою та Італією (Генуя), а на захід – із Південно-Західною Європою та Іспанією (Барселона). Але прямі автомобільні зв'язки, такі як Паризька автострада, є недостатніми. При детальнішому розгляді можна побачити, що міжмережеві зв'язки також важливий фактор для Марселя та Одеси, «міст, які стоять на перехресті». Марсель розташований у центрі між Італією – Іспанією та Північною Європою. Але не можна однозначно оцінити вплив цієї локалізації на місцеву економічну діяльність: автостради є справді головним фактором при визначенні взаємозв'язків Марселя з іншими містами Європи. Цей аспект можна розглядати на національному рівні разом із роллю шляхів при модальному поділі транспортної системи Франції, особливо вісь північ–південь: 88% пасажирських транспортних перевезень та 75% вантажних транспортних перевезень – це перевезення автошляхами. Введення нової лінії швидкісного поїзда (Середземноморський TGV) між Марселем, Ліоном та Парижем передбачає перенесення пасажирських перевезень із надто переповнених автострад на залізничний транспорт, що може бути позитивним у перспективі навколишнього середовища.

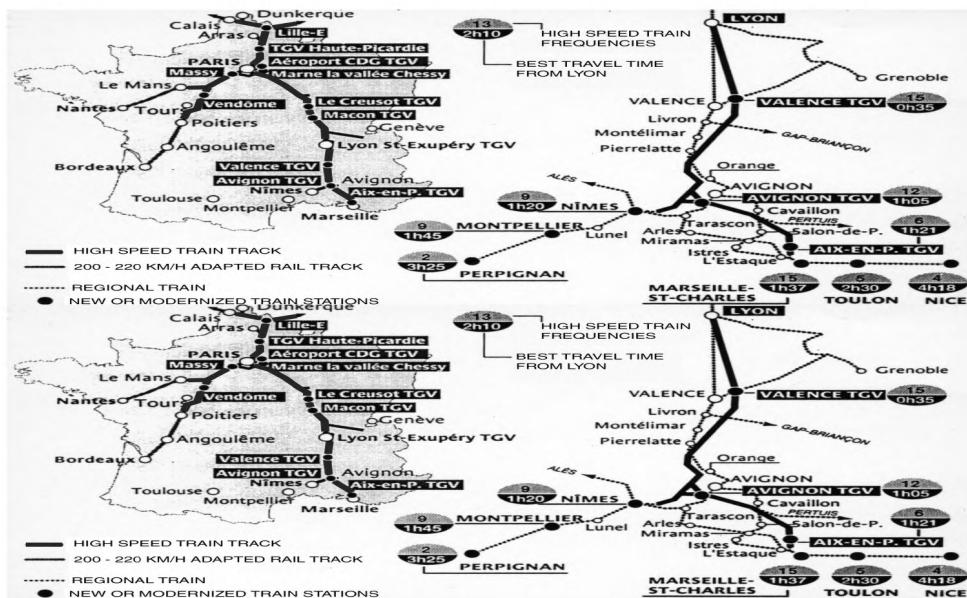
Стратегічна ознака доступності такої агломерації, як у Марселі, виражена нині відкриттям нової швидкісної лінії (TGV), що дає змогу Марселю та внутрішнім районам зайняти нову позицію у транспортній політиці Франції та Європи. Насправді, з 11 червня 2001 р., завдяки проведенню нової швидкісної залізничної лінії між Ліоном і Марселем, відстань до Парижа (800 км) можна подолати за 5 год. 30 хв., а відстань від Марселя до Ліона (350 км) – за 1 год. 37 хв. (див. карту).

Сполучуваність міст Середземноморсько-го побережжя слід глибше розглядати в аспекті нової інфраструктури. Мета цієї політики – розвиток високошвидкісної залізничної мережі (як частини транс'європейської високошвидкісної залізничної мережі (TEM)) не лише для модального перенесення транспортного нагромадження із автострад на залізницю (це стосується лише пасажирського транспорту), а й покращення сполучуваності Марселя і всього регіону. Цілком очевидним є те, що TGV у Марселі змінює «дух країни» (Крозе, 2001 р.) шляхом запровадження для тих, хто подорожує у зв'язку зі своєю професією, щоденних квитків, дійсних в обидва кінці в межах столиці. Таким чином, попит TGV на транспортне обслуговування на коротких відстанях може задовольнити 90% попиту на пасажирський транспорт і зменшити частку повітряного та індивідуального транспорту. Фундаментальною залишається логіка взаємозв'язків високошвидкісних поїздів із аеропортами, регіональними поїздами та авто-

страдами як частини транспортної системи, що потребує оптимізації. Приклад такого ефективного взаємозв'язку можна віднайти у Парижі на лінії Ройсі – Чарльз Гальського аеропорту та на лінії TGV Марсель – Ліон – Лілль – Брюссель – Лондон як частини транс'європейської високошвидкісної залізничної мережі. Завдяки запровадженню цієї нової інфраструктури тепер Марсель з'єднаний із транс'європейською високошвидкісною залізничною мережею, що в свою чергу помітно позначається на економіці Марселя та його регіонів. Чи буде колись Одеса з'єднана із транс'європейською мережею? Однак ще рано оцінювати результати від запровадження нової інфраструктури. Нині перші показники відвідуваності доволі високі, навіть якщо на цій лінії спостерігаються певні

неполадки через технічні фактори та деяку незлагодженість. Прибутковість цього проекту цілком очевидна. Розвиток транспортної інфраструктури Марселя привів до значних змін цін на нерухомість⁸, локалізацію фірм і мобільність професіоналів і спеціалістів, розвиток туризму та ринку нерухомості (заміських будинків і дач). Сильне зростання цін – і нині це можна в більшості випадків передбачити – очікується у районі Південного Середземномор'я, переважно завдяки введенню нової високошвидкісної залізничної лінії. Чи матиме колись Одеса таку перевагу в динаміці, чи буде створена колись така інфраструктура в Україні?⁹ Як було пояснено в першій частині, місцезнаходження Одеси дуже легко порівняти зі місцезнаходженням Марселя. Чи це питання лише часу?

Рис. 6. Високошвидкісна залізнична мережа та сполучуваність із Марселем



Хороші мережеві взаємозв'язки (автомобільні та залізничні) між динамічними регіонами та столицею – це недостатній фактор для підтримки розвитку прибережних районів, що можна підтвердити досвідом Марселя та його регіонів.

1. Дуже важливо надати фірмам стимули для створення заводів, фабрик і дочірніх підприємств. На основі цієї стратегії у Марселі успішно введено режим спеціальної економічної зони. За чотири роки нові компанії зайняли 882 га, що дало змогу створити 5300

нових робочих місць. Наприкінці 2000 р. спеціальна економічна зона включала 1 556 фірм, а це – 7 500 робочих місць. Це справило справді великий вплив на рівень безробіття, адже 20% нових робочих місць в зоні були запропоновані місцевим жителям. Рішення про запровадження спеціального режиму було прийняте у 1996 р., а запровадили його у 1997 р. у 44 економічно найнесприятливіших районах Франції. Тепер кількість робочих місць у СЕЗ становить 49 тис., 23 тис. з яких були створені у 1997 р.

⁸ Згідно першого визначення цін на нерухомість, було передбачено зростання цін на старі будинки на 20% протягом останніх двох років (джерело: Ле Монд (Le Monde)).

⁹ Якщо ми згадаємо традицію колишньої радянської статистики порівнювати економічний розвиток із даними за 1913 роком, то середня швидкість поїзда Київ – Одеса зараз є приблизно тою ж, що середня швидкість поїзда Париж – Марсель у 1913 році.

Фіскальні затрати на проведення цієї політики у 2001 р. становлять 2,4 млрд. франків.

2. Важливим є також досягнення стійкої ієрархії мереж, автомобільних та особливо залізничних, шляхом розробки основи для ієрархії мережі високошвидкісних залізничних ліній, регіональної мережі та міського транспорту. Ця транспортна політика базується на регіональній залізничній мережі, яку вважають «допоміжною» через те, що вона забезпечує потрібні послуги на місцевій залізниці Марселя. Наслідуючи успішний досвід Німеччини у реформуванні регіональної залізничної мережі, Франція застосувала регіоналізацію місцевого пасажирського транспорту. Це дає змогу відкрити нові перспективи для регіонального залізничного транспорту шляхом передачі повноважень фінансування та організації транспортного постачання із SNCF місцевим і регіональним органам влади (регіон Прованських Альп Cote d'Azur у Марселі), які таким чином стали «органами влади, що займаються організацією».

3. Суттєвим аспектом для Одеси та Марселя є поліпшення їх сполучуваності, а отже, і привабливості шляхом запровадження ефективних транспортних ліній між цими портовими містами та їх внутрішніми районами. Повноваження щодо управління регіональним і місцевим транспортом повинні бути надані місцевим органам влади. Але в той же час слід урахувати і роль центральної урядової ланки управління взаємосполученнями та національною мережею високошвидкісних поїздів: процес встановлення ліній сполучень має бути оптимальним. Децентралізація управління цими регіональними мережами, якщо розглядати діяльність транспорту як мережі, веде до поліпшення якості послуг для користувачів. «Модальна мобільність» резидентів, тобто їх здатність змінювати вид транспорту, діятиме і як механізм, що відображає вид транспорту, якому користувачі надають найбільшу перевагу, і як механізм, що відобразатиме їх пріоритети. Це дасть можливість спочатку оцінити ефективність місцевих стратегій і політик, а також слугуватиме стимулом для збільшення ефективності їх вибору. Фінансування забезпечується користувачами та місцевими органами влади. Схеми регіонального вирівнювання витрат також можуть бути використані для зменшення деяких фіскальних невідповідностей. При виборі технологій для застосування у цих регіональних мережах повинні враховуватись регіональні відмінності та необхідність інтегрування обмеженості місцевих фінансів і регіонального розвитку.

Сучасне розуміння транспортної мережі передбачає поділ її на сегменти та сильні

взаємозв'язки, починаючи від міських і закінчуючи регіональними мережами, від високошвидкісної і до транс'європейської мережі. Ці взаємозв'язки залежать від центральних органів влади або від певного регулятора, оскільки вони забезпечують просторову тривалість різноманітних мереж. Ці взаємосполучення зробили внутрішні фактори впливу даних мереж зовнішніми. Ці зовнішні фактори впливу можуть бути як позитивними, у випадку, якщо регіональна мережа приваблива для користувачів, так і негативною, якщо користувачі надаватимуть перевагу іншим мережам. Перетворення цих зовнішніх факторів у внутрішні може відбуватися за сприяння центральних органів влади (Оейтс, 1972 р.; Джілберт (Гілберт), 1996 р.). Але інтермодальна конкуренція обмежує рамки побудови таких мереж.

У даному аспекті запровадження нової високошвидкісної залізничної лінії у Марселі зумовить і зміни у пропозиції регіонального залізничного транспорту: 70 нових регіональних експрес-поїздів (РЕП) будуть введені в експлуатацію, відбудеться модернізація регіонального вантажного транспорту... Не зважаючи на це, нині користувачі надають більшу перевагу TGV перед регіональним залізничним транспортом, що пояснюється незадоволенням користувачів регіонального залізничного транспорту, поїзди якого дуже часто запізнюються. Органи влади, що займаються управлінням регіональним транспортом, здійснюють активну діяльність щодо усунення випадків порушення норм (затримок через нагромадження вантажного транспорту, відмін ліній регіональних поїздів через нестачу контролерів і машиністів, змін, що відбуваються через запровадження нових ліній TGV на залізничній станції Марселя та недостатню ефективну діяльність французького SNCF..., багато змін потребує і процес з'єднання станцій TGV із регіональною залізничною мережею у Франції). Стратегічна схема залишається тією ж: поліпшення сполучуваності Марселя із великими містами Європи і, особливо, із Парижем і Ліоном, розвиток інтермодальних взаємозв'язків.

Запровадження великої інфраструктури типу TGV у Марселі матиме також негативний вплив, який потрібно врахувати: поліпшення сполучуваності прибережних районів із найдинамічнішими районами призведе до збільшення конкуренції між цими містами, як це можна спостерігати на прикладі таких міст Франції, як Марсель та Ліон, які нині дуже близькі. Результат створення такої структури – нова синергія та збільшення спеціалізації: цілком очевидно, що значимість Марселя посилиться у вихідні дні, в період відпусток та у

вихідні дні банків, що стане результатом запровадження нової політики Франції щодо скорочення робочого тижня. Крім цього, із розвитком сфери професійних та організованих подорожей Марсель відіграватиме провідну роль: круїзи, круїзи із зупинками на кілька днів, конгреси, семінари, подорожі, пов'язані з туристичними агентствами... Займаючи таке стратегічно вигідне положення, Марсель дуже схожий на Одесу. На ринку прокату автомобілів має також відбутися збільшення активності, зокрема у сфері «мультимодальних послуг»: готель – поїзд – автомобіль, що поєднує в собі квиток на поїзд, прокат автомобіля та проживання в готелі.

Щодо регіонального планування, то запровадження такого типу інфраструктури матиме неоднозначний вплив на регіон, його внутрішні райони та на країни-сусіди. Тому такий вплив дуже важко оцінити. Загалом спостерігатимуться дві зміни: з одного боку, створення такої інфраструктури буде вигідним для Марселя, оскільки у цьому регіоні відбудеться розвиток нових видів економічної діяльності та розміщення нових промислових ресурсів. Цей аспект дуже важливий і стосується основної стратегії місцевих органів влади Марселя та його регіону: підвищення конкуренції між найголовнішими Європейськими регіонами за залучення інвестицій і компаній, що означатиме, з іншого боку, створення нових робочих місць і фінансові прибутки. Такі міста Південної Франції, як Марсель (а це стосується і Одеси), мають особливу перевагу: такий фактор, як погода, не можна назвати незначним при прийнятті рішень державними структурами, про які йдеться у даній статті. Таким чином, великі міжнародні компанії, задіяні переважно у високоприбуткових галузях, здійснюють свою діяльність у районі Марселя (наприклад, компанії AOL). Такі регіони Південної Франції, як Ніцца, Софія, Антиполіс, надзвичайно привабливі для науково-дослідної діяльності, частково через те, що «кліматичні умови дуже сприятливі для процесу мислення»... Зрозуміло, що запровадження TGV у Марселі посилить цей напрямок делокалізації людського капіталу по

всьому Півдні Франції. Чи матиме Одеса подібну вигоду, пройшовши таку еволюцію? З одного боку, така інфраструктура матиме вплив «вкочування у великі міста та викачування із великих міст» ресурсів, прикладом чого служать міста-супутники навколо Парижа. Хороше сполучення із столицею перетворило їх на «сплячі міста», а не на інноваційні та динамічні зони. У цьому випадку створення інфраструктур перешкодило місцевому та регіональному розвитку: загалом цих два фактори взаємопротилежні (прикладом є зворотний ефект та ефект поширення із Мірдала (Myrdal)). Відмінності культур Марселя та Парижа разом із кліматичним чинником і перевагою географічного розташування дасть змогу обмежити зміну централізації на децентралізацію прибережних і периферійних міст.

І на завершення слід додати, що для перспективи прибережних міст і міст, що знаходяться далеко від столиці, дуже важливо запропонувати хорошу якість послуг на залізничних мережах та автострадах (автомагістралях), що означатиме кращу сполучваність і привабливість для внутрішніх районів. TGV користується великим успіхом на залізничних шляхах Франції: вона обслуговує 60% пасажирських перевезень... і технічно розвивається у багатьох напрямках. SNCF нині випробовує високошвидкісну підвісну технологію, що в майбутньому зацікавить і Україну для сполучення, наприклад, Києва та Одеси, що не потребуватиме створення нової та дорогої інфраструктури. І, нарешті, оптимізація залізничної мережі може відігравати важливу роль для створення коридорів для вантажоперевезень, що дасть можливість Одесі встановити прямі шляхи з іншими містами Європи через Польщу та Угорщину. Тепер ідуть переговори щодо запровадження сполучення між Лондоном і Сопроном, кордоном між Польщею та Угорщиною. Така еволюція не завадить розвитку технологій вантажоперевезень: SNCF аналізує можливість запровадити нічні лінії вантажоперевезень засобами TGV для пришвидшення транспортних послуг перевезень посилок. Ми сподіваємося, що в майбутньому Одеса зможе приєднатися до цього розвитку.

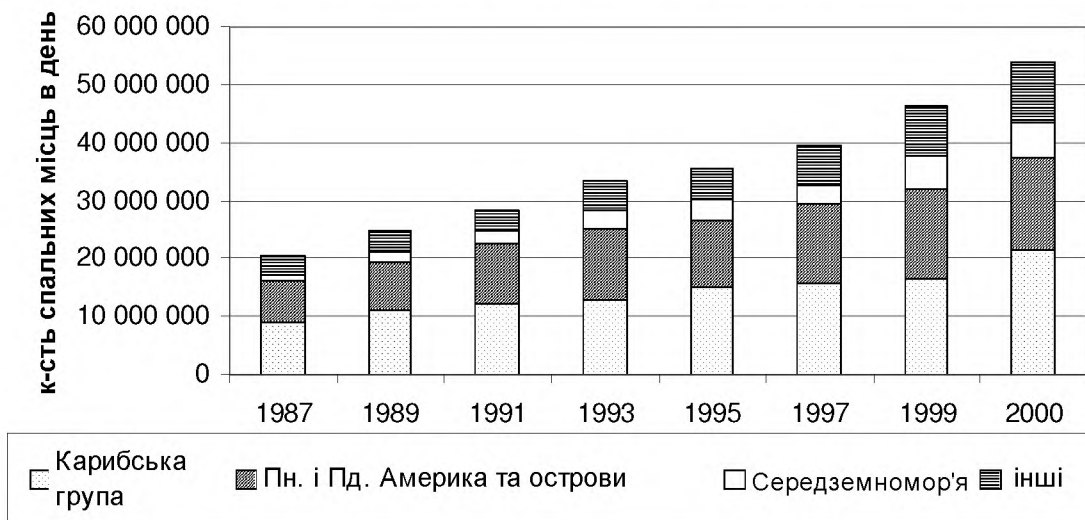
5. Сфера круїзів

Деякі емпіричні факти

Сфера круїзів стає дедалі поширенішою у світі та розвивається швидкими темпами. Великий попит споживачів разом зі збільшенням пропозиції (як щодо вантажів, так і щодо портового обладнання), що відбулося протягом 1996–1998рр., привело до зростання кількості

пасажирів, яких обслуговує дана галузь, із 6,85 млн. до 8,51 млн., а це вказує на те, що сфера круїзів – одна із найперспективніших галузей промисловості міжнародних подорожей і відпочинку.

Рис. 7. Групи країн найчастішого круїзного відвідування протягом 1987–2000 рр.



Джерело: Марсонсалт, 2001 р

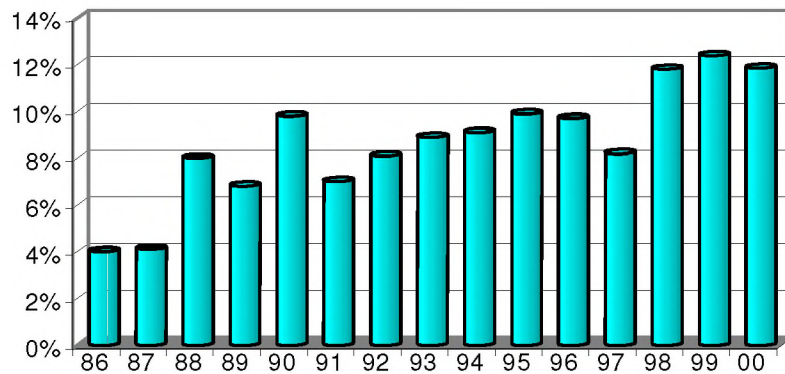
Глибший аналіз кількості днів проживання, що пропонують круїзні оператори, підтверджує, що три групи країн найчастішого круїзного відвідування (Карибська, Середземноморська та Американська) становлять близько 85% усього ринку. Регіон Середземномор'я стоїть на першому місці щодо показників круїзного руху. Таким чином, Середземноморський регіон став відігравати провідну роль через збільшення щорічної ринкової квоти та досягнення показників середнього річного зростання, що становить 13% та 15% усього ринку, як це показано на рис. 8 (порівняно із кількістю пасажирів).

Ці дані слід переглянути в аспекті очевидного сезонного впливу, згідно з яким 90% руху відбувається протягом восьми місяців (з

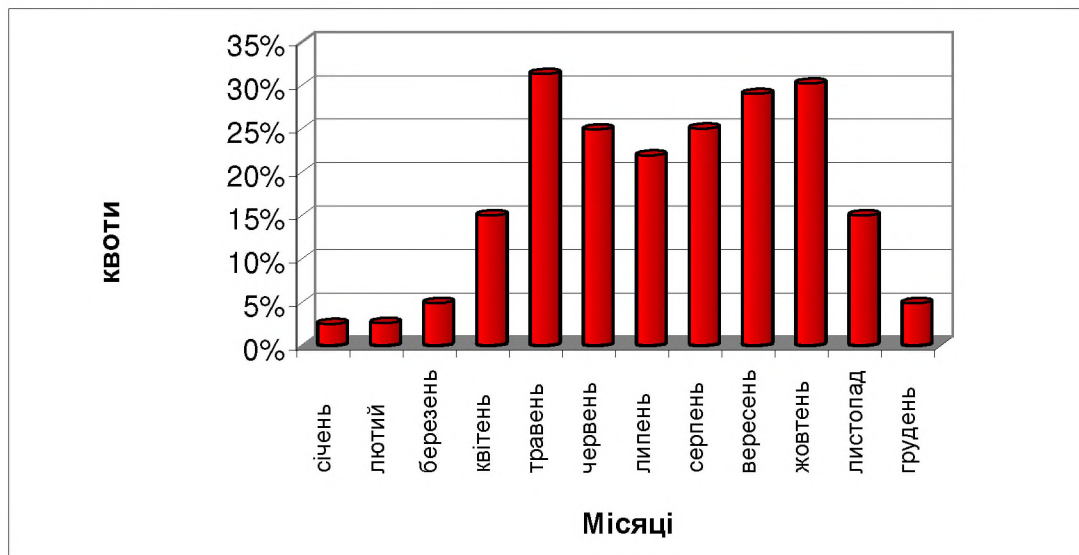
квітня по листопад) (рис. 9). Однак теперішню ситуацію не можна розглядати як результат широкомасштабної політики для продовження круїзного сезону, і слід зазначити, що у вісімдесятих роках цей регіон був активнішим протягом літа, а вантажне обслуговування – перенесене в інші регіони (переважно у Карибську групу країн) на більш ніж шість місяців.

За Середземноморським сценарієм існує чимало різних ситуацій. Малі, середні та великі круїзні порти можна віднайти як від Іспанії до Чорного моря, так і аж до Півночі Америки.

Загальні дані відображені в таблиці 13, де показники руху кожного порту – це сума внутрішніх і транзитних показників (що існують нині).

Рис. 8. Процентна частка країн Середземномор'я на ринку світових круїзів (1986 – 2000 рр.)

Джерело: МАКЛ (Міжнародна Асоціація круїзних ліній).

Рис.9. Процентні показники квот Середземноморського регіону на світовому круїзному ринку (показники за місяць 1999 р.).

Джерело: МАКЛ.

Попереднє вивчення цих даних показує, що протягом 1992 – 1999 рр. середземноморський круїзний рух збільшився майже вдвічі (із 3,5 до 6,7 млн. із середнім річним приростом у 9,7%). Досягнення таких показників залежить від збільшення значимості транзитних портів, де річний показник чистого збільшення транзитного руху зростає в середньому на 17%.

На рис. 10 чітко показана зростаюча важливість транзитного руху, який із 1997 р. став чимось більшим, ніж просто внутрішній рух.

Позитивний напрямок розвитку італійських портів доволі очевидний.

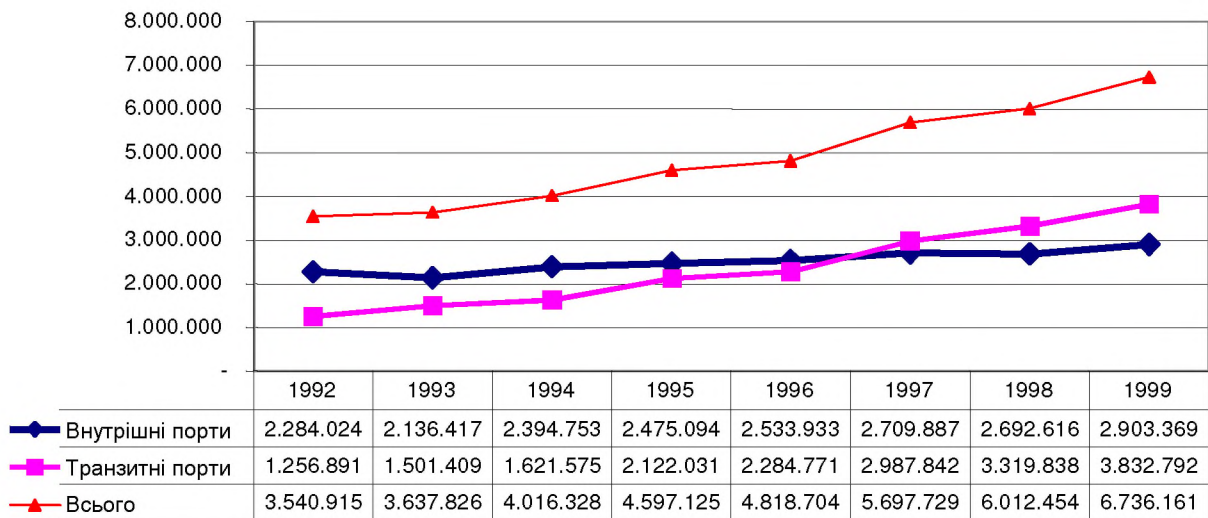
Таблиця 13. Показники «внутрішнього» та «транзитного» круїзного руху в Середземноморських медкруїзних портах (кількість пасажирів у 1992 – 1999 рр.)

	1992	1994	1996	1997	1998	1999
ALEXANDRIA	34.000	51.000	53.000	55.000	43.000	43.000
ALICANTE	11.000	10.000	18.000	11.784	13.965	18.649
ANCONA	-	-	5.730	-	-	3.213
ASHOD	-	68.921	81.392	93.007	107.157	88.809
BALEARES (1)	152.851	185.678	369.444	574.699	499.755	722.821
BARCELLONA	132.807	173.838	277.324	359.283	466.268	546.023
BARI	8.559	15.745	23.181	99.304	120.527	243
CAGLIARI	-	-	8.857	9.413	12.787	23.695
CANNES	47.427	31.936	51.067	54.873	56.466	60.798
CARTAGENA	1.467	2.839	1.722	2.401	3.934	20.375
CEUTA	400	550	621	646	4.076	4.832
CIVITAVECCHIA	55.258	95.887	156.241	239.122	255.953	296.213
CONSTANZA	3.101	10.950	4.989	5.238	1.647	4.725
CYPRUS PORTS (3)	761.040	750.769	596.753	614.181	608.376	693.645
DUBROVNIK	-	-	-	-	94.500	14.750
EMPEDOCLE	950	1.150	1.161	573	1.846	487
GENOVA	183.588	293.982	399.227	353.566	364.647	569.124
GIBALTAR	67.537	68.957	96.684	70.081	90.180	122.202
HAIFA	301.849	362.147	246.014	255.100	233.728	254.852
LIVORNO	-	-	114.244	178.771	195.743	251.394
MALAGA	78.077	89.586	98.679	97.648	105.965	167.327
MALTA	52.330	62.820	72.332	130.041	147.484	192.785
MARSEILLE	8.548	21.656	62.472	65.955	152.708	148.511
MESSINA (*)	22.985	25.128	35.484	72.269	72.269	72.269
MONACO	-	21.629	26.490	21.550	51.609	60.331
NAPOLI	-	-	194.875	236.766	334.685	502.645
NICE-VILLEFRANCHE	84.547	91.768	122.632	181.545	218.198	193.780
PALAMOS	2.015	645	231	-	-	791
PALERMO	32.184	50.865	98.532	90.183	83.171	135.427
PIOMBINO	-	-	-	-	-	-
PIREUS	365.880	402.363	422.567	419.946	432.456	432.456
PULA (*)	-	13.591	40.735	40.735	25.870	282
SAID(*)	727.000	645.000	545.000	542.000	433.000	433.000
SALERNO	-	1.842	1.135	13.010	8.312	14.538
SAVONA	-	-	13.682	98.127	102.755	89.332
Sète	-	-	9.343	3.639	6.000	1.642
AHRAM EL SHEIKH (*)	35.000	14.000	37.000	20.000	32.000	32.000
SOUTH CORSICA (2)	21.971	38.079	6.818	87.498	102.896	127.837
SUEZ (*)	-	-	12.000	6.000	12.000	12.000
TARRAGONA	384	685	3.339	654	577	582
TOULON SAINT-TROPEZ	41.362	45.651	32.115	42.330	39.026	58.771
TRIESTE	14.276	12.144	10.248	13.714	12.706	8.029
TUNIS	30.759	66.927	66.500	130.304	100.811	156.247
VALENCIA	4.824	7.251	1.891	2.433	655	1.548
VENEZIA	165.767	214.426	262.762	299.450	335.483	97.398
VOLOS	8.962	20.922	39.264	65.921	13.805	25.761
YALTA (*)	72.640	45.000	36.709	24.773	29.600	29.600

Джерело: МедКруїз.

(*) у випадку, якщо дані за даний рік були недоступними, показники взяті за попередній рік.

- (1) Порти Палми, Алкудії, Магона, Ібізи, Кала Сабіни.
- (2) Порти Ажаціо, Боніфаціо, Порто Веччіо, Пропріано.
- (3) Порти Лімасола та Ларнаса.

Рис. 10. Середземноморський круїзний рух (кількість пасажирів) у медкруїзних портах (1992 – 1999 рр.)

Джерело: Медкруїз.

Таблиця 14. Круїзний рух в італійських портах (кількість пасажирів протягом 1992 – 1999 рр.)

Порт	Показник середнього річного зростання	Період
Генуя	21%	1992–1999
Неаполь	27%	1996–1999
Венеція ¹⁰	15%	1996–1998
Чівітавекія	32%	1992–1999
Легорн	22%	1996–1999
Палермо	27%	1992–1999
Савона	60%	1996–1999

Джерело: Медкруїз.

Ці дані вказують також на те, що відбувається на ринку сфери круїзів. Потенційні дані для Чорноморського ринку

Круїзна сфера промисловості базується на простій передумові: перевезення споживачів у красивий пункт, у цікаве, захоплююче, таке, що контролюється, розважає та розслабляє, оточення. Однак для того, щоб зрозуміти тенденцію зростання попиту споживачів, необхідно детальніше розглянути деякі ознаки попиту та пропозиції, що існують нині. Насамперед, необхідно наголосити на тому, що круїзний продукт розглядають як продукт-замінник (ерзац) у конкуренції з іншими туристичними комплексами, а не як ексклюзивну високодохідну альтернативу (опцію) для багатих людей середнього та похилого віку, як це було в минулому. Високий споживацький попит (включно молоді люди – одружені чи одинокі – та сім'ї, у яких є діти, і які мають середній рівень доходів) разом із

розвиненими національними галузями економіки на основних ринках Заходу стимулюють розвиток промисловості в коротко- і довгостроковій перспективі.

Ціни на круїзи поступово знижуються внаслідок стандартизації продукту і широкомасштабної економії, що досягається за допомогою інтенсивного використання великих суден. У результаті цього відбувається збільшення попиту.

При зростаючому розвитку круїзного руху та процесу глобалізації і «масифікації» круїзного продукту¹¹ деякі фактори дають змогу отримати додаткові переваги:

а) відбувається скорочення середнього часу, проведеного в круїзі (нині це становить

¹⁰ Дані Венеції за 1999 рік є сильно зміненими, оскільки вони відображають вплив війни на Балканах.

¹¹ Звичайно, існує ще «ніша» круїзів класу «люкс», і обслуговує вона багатих клієнтів (оскільки вони є суттєвим джерелом прибутку для тих, хто їх обслуговуватиме), але вона становить надто малу ринкову квоту.

близько 6,6 дня, згідно з дослідженнями, проведеними МАКЛ), та також завдяки нещодавньому введенню опцій на короткі та міні-круїзи;

б) зменшення постійних затрат на транспорт;

в) дерегуляційний процес авіатранспортної промисловості, що призводить до зростання тарифів, які до того були достатньо низькими, та підвищення затрат згідно з формулою «авіаперельотів та круїзів» (розширюючи таким чином спектр маршрутів і пунктів прибуття у кожній країні);

г) збільшення кількості «повторювачів», тобто людей, які перебувають у круїзах більш ніж один раз у своєму житті (переважно змінюючи маршрут, і часто з однією і тією ж компанією).

З точки зору постачання, на зростання даної галузі впродовж останніх двох десятиліть значно впливають консолідаційні процеси, що відбуваються (розширення ринкової квоти через визнання невеликих ліній і купівля суден, що мають більші можливості).

В аспекті щойно висвітлених особливостей даної галузі виникають наступні запитання. Якими ж повинні бути реальні проблеми та можливості? Як вони можуть впливати на розвиток портів та яким буде їх вплив на місцеву економіку?

Кількість та різноманітність пунктів призначення, що існують нині

Першочерговим фактором, що створює більший попит на певні пункти призначення, є збільшення кількості суден і пасажирів. Це дає змогу наповнити більше суден пасажирами-«повторювачами», які є частиною постійно зростаючого ринку круїзів. У той же час, ринкова частка основних п'яти круїзних портів Середземномор'я знизилась із 66% у 1992 р. до 45% у 1999 р. МедКруїз, асоціація, що представляє 66 середземноморських портів і порти, розміщені поблизу та за межами географічних кордонів регіону, здійснює широку промоцію цієї концепції (включаючи Червоне море, Чорне море та порти Гібралтару), намагаючись поширити її до регіонів, які співпрацюють з Середземноморським. У цьому напрямку щорічник Медкруїзу та його вебсторінка подають ту ж інформацію про кожен з портів, зважаючи на його розміри, історію чи статус самого порту.

Це служитиме потенціалом для Чорного моря до тих пір, поки відкриваються та розвиваються «нові» пункти призначення, навіть

зважаючи на деякі особливості напрямків розвитку:

- на початку нові пункти призначення повинні діяти у комплексі із «ринковими пунктами призначення», що дасть можливість приваблювати споживача (наприклад, Стамбул, Туреччина, Чорне море);
- дії, спрямовані на розвиток портової інфраструктури, мають бути ретельно спланованими для того, щоб відповідно задовольняти потреби пасажирів, а також повинна бути налагоджена сувора координація туристичних стратегій для того, щоб зробити певний об'єкт бажаним для відвідування.

Якість пунктів призначення

Якість є поняттям суб'єктивним, тому необхідно детальніше розглянути, яким чином вона пов'язана із круїзною галуззю промисловості (якість круїзних маршрутів переважно визначають за реакцією пасажирів, тобто прямим опитуванням їх в кінці круїзу та оцінки моніторингу на дату прибуття у пункт призначення). Аспект привабливості регіону та його природи вказує на початковий потенціал пункту призначення, але вони не є єдиними факторами успішної діяльності порту. Насправді вони є важливими поряд із такими факторами, як технічний та організаційний аспекти допоміжних засобів та відпочинку. «Інфраструктура» генерування якості доволі ускладнена і повинна контролюватися більш ніж одним органом. Взаємозалежність між туроператорами, портовими органами влади, урядовими агентствами (тобто митницею), ресторанами, магазинами, громадянами є суттєвою для визначення якості, оскільки погані зв'язки цього ланцюга можуть призвести до спотвореного сприйняття самого пункту призначення.

Тому як приклад на таких ринках, як український ринок портів Чорного моря та російський ринок портів Чорного моря, необхідно гармонізувати діяльність національних митних служб та міграційних правил і портових тарифів, які взаємодіють із регіональними та місцевими органами влади.

Щодо цього Флемінг Гайд (Fleming Guide) дав авторитетну оцінку загальної якості круїзних портів, оцінку відгуків транзитних пасажирів про певні пункти прибуття в аспекті різних параметрів, таких як безпечність, сполучення між портом і містом, відповідність роботи місцевих представників з обслуговування круїзних потоків, оцінка цікавості екскурсій і пляжів, можливостей відвідування магазинів, культурних закладів і можливостей відпочинку

тощо. П'яти-зіркова система класифікує багато портів Середземномор'я та Чорноморського побережжя, як це показано у таблиці 14, де Ялта

та Одеса стоять в одному ряді з іншими важливими портами Середземноморського побережжя.

Таблиця 15. Класифікація Середземноморських та Чорноморських портів за Філдінгом Гайдом (1997 р.)

5-ти зіркові	Портофіно, Венеція, Монте Карло, Стамбул
4-зіркові	Ніцца, Сан Тропе, Вільфранш, острів Ельби, Портовенере, порти Сардинії, Лісбоа, Міконос, Роді, Бодрум, Дікілі, Кушудаси.
3-зіркові	Порти Корс, Капрі, Чівітавекіа, Легорн, Соренто, Таорміна, Ла Валетта, Касабланка, Барселона, Кадіз, Ібіза, Малага, Майорка, Массол, Александрія, Корфу, Крит, Делос, Афіни, Санторіні, Аланья, Анталія, Ялта
2-зіркові	Гібралтар, Генуя, Варна, Суез, Хайфа, Одеса
1-зіркові	Неаполь, Палермо, Туніс, Ашдод, Констанца

Джерело: круїзи по світу згідно з Філдінгом, 1997р., опубліковані у Марконсалт, 2001 р.

Види круїзів

Однією з причин вибору споживачами маршрутів по Середземноморському побережжю є те, що Карибська монокультура круїзів не подібна на Південно-Європейську, Північно-Африканську та Чорноморську, де перед пасажиром постають проблеми іншої країни, культури, звичок і віку. Промоція певних «тем» круїзів допомагає переконати новачків ввійти на ринок, а «повторювачів» віднайти альтернативні рішення в тих же регіонах. Крім загальних тем круїзів про сонце та пляжі, такі теми, як мистецтво, історія, археологія, музика, кухня, фольклор, магазини, культура, релігія, переважно поєднуються під час одного круїзу, що є могутнім промоційним інструментом, зокрема на Чорноморському побережжі.

Для прикладу, в останньому випуску «Морської торгівлі», виданому в Генуї, було опубліковано про ідею створення природного історичного парку в Криму, що могло б стати унікальним способом представлення туристам основних історичних подій Кримського півострова та ознайомити їх з етнічною культурою та народом Криму.

Період круїзного сезону

Диверсифікація круїзної пропозиції, про яку йшлося вище, та використання нових пунктів призначення привели до розвитку сталого попиту протягом року. Найпоширенішим прикладом цього є те, що відвідування найвідоміших історичних міст може бути кращим, ніж натовпи протягом літа. Деякі круїзні маршрути показали, що внаслідок зниження цін зимові круїзи на Середземноморському побережжі користуються більшою популярністю, що пояснюється ретельнішим вибором тем (пунктів) прибуття.

Використання концепції зимових круїзів у розширеному Середземноморському побережжі може призвести до скорочення кількості суден, що зберігаються у Карибських портах протягом зими, та відсутність цих суден у Середземноморських портах протягом чотирьох (шести) місяців.

Перевантаження пунктів прибуття

Перевантаження є результатом успішної діяльності. Вплив цього може спочатку бути позитивним, де вигода для споживачів залежить від успішного місця прибуття. Але може раптово перетворитися у негативний ефект, враховуючи завантаження, що призводить до неспроможності прийняти пункту прибуття та погіршення репутації.

Ці питання становлять проблему визначення та втілення «спроможності» портів і міст. Про це ведеться багато суперечок, як і про позитивний та негативний впливи круїзної сфери на місцеву економіку. Оскільки пункти призначення, розташовані на Чорноморському побережжі, порівняно «нові», то там ще не спостерігається такий ажіотаж.

Планування діяльності терміналів та інвестиції

При плануванні круїзної інфраструктури та діяльності терміналів, які до цього залучені, слід враховувати такі фактори:

- судноплавні потреби великих суден у більших портах і пірсах;
- транспортні потреби пасажирів, пов'язані з управлінням маршрутними лініями, паркуванням, митними та вантажними процедурами, торговельними центрами;

- пасажирам необхідно бути менш залежними від автотранспорту, коли їм необхідно дістатися до «центру» пункту призначення.

Вкладення капіталу в розвиток круїзних портів є, таким чином, вирішальним фактором при збільшенні економічного зростання. Але зростання портових тарифів у конкурентному середовищі не сприяє збільшенню капіталу. Тому у випадку скорочення державних видатків на вирішення бюджетних проблем слід застосовувати нові підходи :

- скорочення капітальних затрат шляхом кращого планування коштів, надаючи першочергової значимості бюджету, раціоналізуючи використання території, впроваджуючи нові інформаційні технології;
- збільшення прибутків шляхом встановлення партнерства із приватним сектором через запровадження нових проектів транспортного руху та генерування прибутків, що дасть змогу краще використовувати прибережне положення;

- укладання довготермінових угод із круїзними лініями для підтримання потоку доходів;
- збільшення прямих інвестицій у круїзні лінії для того, щоб реалізувати їх матеріально-технічні потреби, розвинути власні ресурси та забезпечити їх довготривалу діяльність у порту.

Що стосується Причорноморського регіону, то з минулого року уряд України запровадив програму сприяння інвесторам для підтримки туристичної галузі в Криму. Вона передбачає зменшення податків і митних зборів для інвесторів, які постачають відповідне обладнання для круїзних засобів. Першим результатом цього стала приватизація кількох великих готелів у Ялті, проданих приватним інвесторам, тоді як реконструкційний проект деяких круїзних терміналів міг залучити західні консалтингові компанії із Німеччини та США. Крім цього, залучення Одеси у міжнародний проект ТКЄКЦА (транспортний коридор Європа – Кавказ – Центральна Азія) також позитивно відобразиться на реконструкції круїзних терміналів.

Висновок

Які ж рекомендації можна дати для підвищення ефективності потенціалу приморських регіонів на Україні? Три дійових особи мають прямі інтереси щодо морського фактору: держава, роботодавці та споживачі і населення приморських регіонів. Держава (національні та місцеві державні органи влади) створює правила, і має безпосередній інтерес – грошові прибутки, створення робочих місць, соціальна стабільність – у розвитку приморського регіону. Роботодавці та споживачі також зацікавлені у розвитку місцевої та регіональної діяльності. Навіть якщо ці «актори» та стратегії і здаються простими, доволі часто вони є суперечливими. Створення спеціальної економічної зони, до якої належатимуть такі приморські регіони, як Одеса та Маріуполь, розглядається вже на національному рівні. Як бачимо, створення такої зони у Марселі було успішним. Крім цього, багато суперечок ведеться навколо створення терміналу біля Іллічівська з точки зору екологічних та економічних перспектив. Принаймні, у Криму, незважаючи на хорошу привабливість у період літніх відпусток, спостерігається недостатня відвідуваність туристів із країн, що не є членами СНД.

Різні взаємовідношення між трьома дійовими особами вказує на обсяг їх діяльності. Оптимізація «гри» цих дійових осіб визначає шлях розвитку приморських регіонів.

Цю «гру» можна зобразити такою моделлю:

$R = F(C)$, де R є результатом умови C :

$C_i = F_i(E_i, EC_i, P_i)$ показує взаємовідносини між цими трьома «акторами»

$$C = \sum C_i = \sum F_i(E_i, EC_i, P_i), \text{ where}$$

де E – це країна; EC – роботодавці та споживачі, а P – кількість населення приморських регіонів.

Оптимізацію взаємовідносин між роботодавцями та споживачами можна подати так:

$$R^{opt} = \max \sum F_i(k^E E_i, k^{EC} EC_i, k^P P_i),$$

а $k^E + k^{EC} + k^P$, де k^E, k^{EC}, k^P – це частка відповідних факторів згідно із загальним вибором приморського регіону. Ці відповідні (відносні) фактори насправді залежать від початкової діяльності держави. Але фактор k^E можна поділити на дві частини: місцевий інтерес і національний інтерес. Політика уря-

ду на національному рівні може великою мірою вплинути на частку цих факторів як позитивно, так і негативно. Планування економіки надає величезну перевагу фактору k^E . Ринкова економіка посилює відносну частку k^{EC} . Соціальні та екологічні дослідження збільшують зростання k^P . У досконалому суспільстві інтереси дійових осіб стають спільними. Однак у реальному житті між дійовими особами виникає чимало суперечностей, особливо між центральними та

місцевими чи регіональними рівнями уряду. Багато суперечностей виникає також у зв'язку з вибором засобів для досягнення цілей, які можуть також бути різними. Оптимальною конфігурацією взаємовідносин між цими трьома дійовими особами може бути розвиток приморських регіонів. Тоді вирішальним завданням для України є пошук правильних шляхів розвитку та втілення колективного вибору всіх трьох дійових осіб.

Література

Biehl D., (1986), L'impact de l'infrastructure sur le développement régional, Commission des Communautés européennes.

Cabrion C., TGV Méditerranée: le sacre du fer et de la route, «Transport public», 2001, No 1004, pp. 16–21.

Chlastacz M., Spécial ferroviaire. Rail et ports: une connexion en développement, «Transports. Actualités», 2001, No 726, pp. 14–18.

CLIA (Cruise Line International Association), Med Cruise.

Crozet Yves (2001), entretiens avec un journaliste du Monde concernant l'arrivée du Train à Grande Vitesse à Marseille, Le Monde, 2001.

Drewry Shipping Consultants (2000), Mediterranean container ports and shipping. Traffic growth versus terminal expansion – an impossible balancing act?, Drewry, London.

Federtrasporto, 1999, L'internazionalizzazione del trasporto: la posizione dell'impresa italiana, Bollettino economico sul settore dei trasporti, No. 10, Centro Studi Federtrasporto.

Fressoz M. et al., Spécial Marseille « La vie du rail et des transports», 2001, No 184, pp. 12–26.

Garrec Le J., 1998, Quel avenir pour les ports français? Actes du colloque, Paris.

Handbook of Ukrainian ports, 2001, Odessa.

Lajoinie A., 2000, Transports en France et en Europe : éviter l'asphyxie, Rapport d'information, Paris.

Marchese, U., Musso, E., Ferrari C., The role for ports in intermodal transports and global competition: A survey of Italian container terminals – Selected Proceedings of the 8th WCTR Conference, 1996.

Marconsult, 2001, Studio sul turismo crocieristico, Progetto Port Net Med.

Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Conto Nazionale dei Trasporti, 1999.

Port de Marseille. Résultats 2000, Rapport d'activité, 2001.

Pryadko S., 2000, Ukrainian and Russian Black Sea ports as new destinations for cruise fleet, Seatrade Conference, Genoa.

Reynaud C., Poincelet M., 1997, Les transports en Méditerranée, HERMES, Paris.

Reynaud C., Poincelet M., 1999, Quelle cohésion au sein d'une Europe élargie et quel rôle pour les transports? Actes du séminaire de Barbizon du 29 novembre au 1^{er} décembre 1999, INRETS.

Tiebout, (1956), « A pure theory of public expenditure », Journal of Political Economy, Vol. 64, Nr.5, p. 416.