

УДК 656.073.9ТАРАСЮК А.В.^{1*}, ШАНДОВА Н.В.²

^{1*} к.е.н., доцент кафедри економіки, підприємництва та економічної безпеки, Херсонського національного технічного університету, e-mail: tarasiuk29@gmail.com ORCID ID: 0000-0001-7765-502X

^{2*} д.е.н., професор кафедри економіки, підприємництва та економічної безпеки, Херсонського національного технічного університету, Україна, e-mail: natshandov@i.ua, ORCID ID: 0000-0002-6278-1143

ПЕРСПЕКТИВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Мета. Робота присвячена дослідженню особливостей функціонування підприємств водного транспорту в умовах невизначеності економічного середовища і вивчення перспектив розвитку підприємств водного транспорту. **Методика.** Для вирішення наукової проблематики застосовано: порівняльний аналіз емпіричних даних; абстрактно-логічного узагальнення. **Результати.** У роботі вивчено особливості функціонування річкового і морського транспорту в Україні в умовах невизначеності економічного середовища. На основі проведеного порівняльного аналізу обсягів водних вантажоперевезень визначено перспективи розвитку водного транспорту в Україні та підвищення ефективності його функціонування. Встановлено, що перевагами широкого застосування водного транспорту є найнижча собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тону вантажу, порівняно низькі інвестиції, які потрібні для відновлення галузі, та значний потенціал і добре розвинута інфраструктура підприємств водного транспорту. **Наукова новизна.** У процесі аналізу ефективності застосування водного транспорту встановлено порівняно незначні обсяги інвестицій, необхідних для відновлення галузі. **Практична значимість.** Окремі результати та висновки можуть бути використані державними органами при складанні державних програм регулювання діяльності підприємств водного транспорту.

Ключові слова: річковий та морський транспорт, вантажоперевезення, ефективність водного транспорту, добре розвинена інфраструктура, підприємства водного транспорту.

Постановка проблеми

Україна багата на природні водні шляхи, має розвинену інфраструктуру водного транспорту, кваліфіковані кадри, проте останнім часом спостерігається падіння обсягів вантажоперевезень підприємствами водного транспорту. З метою підвищення ефективності діяльності і мінімізації затрат та збалансування роботи підприємств цієї галузі необхідно приділяти більше уваги розвитку водної логістики в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Економічним питанням організації вантажоперевезень водним транспортом присвячені праці Блиндарука А.[9], Гаджинського А.[2], Примачева М.[4], Винникова С.[4]. Проте в умовах динамічного ринку необхідні додаткові комплексні дослідження проблем розвитку підприємств водного транспорту.

Формулювання мети статті

Метою дослідження є вивчення особливостей функціонування підприємств водного транспорту в умовах невизначеності економічного середовища і вивчення перспектив розвитку підприємств водного транспорту.

Виклад основного матеріалу

В Україні підприємства водного транспорту представлено річковим та морським флотом.

Ресурсний потенціал річкового транспорту України умовно поділяють на: внутрішні водні шляхи (ВВШ) - судноплавні річки, водосховища, гідротехнічні споруди обладнання, інші технічні об'єкти у стані, що відповідають технічним та експлуатаційним стандартам; річковий флот – вантажні, пасажирські судна різного типу, технічний та спеціалізований флот; об'єкти обслуговуючої інфраструктури - річкові порти, причали,

обладнані засобами механізації, та судноремонтні заводи; систему навігації та контролю за дотриманням умов безпеки судноплавства; та річкову інфраструктуру - органи державного управління, наукові установи, навчальні заклади, тощо.

Територією України проходить близько 4 тис. км внутрішніх водних шляхів, якими, потенційно, можна здійснювати перевезення вантажів. На сьогодні транспортування здійснюється по Дніпру, Дунаї та Південному Бузі. За даними Державної служби статистики, 90% транспортних перевезень припадає на Дніпро. Протяжність водних шляхів, якими здійснюється судноплавство, порівняно із 1990 роком скоротилась майже вдвічі – з 4 тис. км до 2,1 тис. км. А протяжність водних шляхів із гарантованими глибинами скоротилась з 3,1 тис. км до 1,2 тис. км.

Найважливішими морськими портами України є Одеса, Ізмаїл, Іллічівськ, Херсон, Миколаїв. Великі портові міста знаходяться на берегах Азовського моря (Маріуполь, Бердянськ). Через порти Чорного та Азовського морів підтримуються зовнішньоекономічні зв'язки країни.

Відповідно основу морського транспорту України становлять Чорноморське (ЧМП), Азовське (АМП) та Українсько-Дунайське (УДП) пароплавства, що володіють транспортним флотом сумарною тоннажем 5,2 млн т і пасажирським флотом на 9,9 тис. місць. Всього на території України розташовано 18 портів, до них відносяться 175 перевантажувальних комплекси і 8 судноремонтних заводів.

Аналіз динаміки обсягів вантажоперевезень за 2000-2020 рр. (за даними статистичної звітності), дає можливість встановити загальну динаміку скорочення обсягів перевезень всіма видами транспорту в останні роки. Така динаміка пояснюється загальним скороченням обсягів виробництва в Україні та неповним використанням транзитного потенціалу.

Найбільшу питому вагу в загальному обсязі вантажоперевезень займають авто і залізничні перевезення. Проте, за прорахунками, зробленими для проекту Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на період 2014 – 2021 роки, перевезення річковим водним транспортом у п'ять разів економніші, ніж

залізничні і вдесятеро дешевші, ніж автомобільні.

Таким чином, ефективність використання ресурсного судноплавного потенціалу річок України, тривалий період мають негативну динаміку. Довжина річкових водних артерій в Україні за роки незалежності скоротилась майже у 2 рази (з 4 тис. км до 2,1 тис. км), одночасно скоротилась щільність річкових судноплавних шляхів в 1,75 рази; інтенсивність перевезень вантажів – в 4,3 рази і перевезень пасажирів – в 7,5 рази (табл. 2).

Серед найбільш вагомих причин негативної динаміки являється невідповідність показника гарантованих глибин внутрішніх водних шляхів вимогам щодо безпеки судноплавства, лише трохи більше половини шляхів (57 %) мають гарантовані глибини. Для відновлення комерційного судноплавства необхідним є проведення днопоглиблювальних робіт на Дніпродзержинському переказі та ділянці від Миколаєва до Вознесенська на р. Дніпро, а також на р. Південний Буг, де глибина річки сягає всього 1,6 м, при необхідному мінімумі 2,9 м.. Регулярне водне сполучення з Білоруссю у верхній течії Дніпра та Прип'яті, рух по Десні практично припинилися, що пов'язано з обмілінням на 1 м згаданих річок в цьому районі. Вище м. Дніпропетровськ рух вантажних суден практично не здійснюється через наявність проблемної для судноплавства ділянки – підводних скель між містами Дніпродзержинськ та Дніпропетровськ.

Внаслідок незадовільного технічного стану шлюзів, що добігають граничного терміну експлуатації – 70 років, а також через тривале недофінансування утримання судноплавних шлюзів р. Дніпро, яке за останні роки не перевищувало 50 % від необхідної потреби, утворилася ситуація, що несе реальну загрозу виникнення техногенної катастрофи. Відповідно потрібно поновити технічне обладнання з метою запобігання аварійної ситуації.

Фактичний термін експлуатації водосховищ коливається від 27 років (Дністровське) до 67 років (Дніпровське). За показником рівня експлуатації корисної площі водосховищ - найбільш ефективно експлуатуються Кременчуцьке (65,9 %) та Дністровське – (66,7 %) водосховища.

Таблиця 1

Динаміка розвитку та використання внутрішніх водних шляхів в Україні*Джерело: сформовано за даними [5]*

Показники	1990	2000	2006	2008	2010	2012	2015	2019
Річкові судноплавні шляхи загального користування із знаками судноплавства, тис. км	4	2,3	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1
із освітлювальними та світловідбиваючими знаками, тис. км	3,6	0,5	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
%	90	22	50	50	52	52	52	52
з гарантованими глибинами, тис. км	3,1	1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
%	78	43	55	55	57	57	57	57
Щільність річкових судноплавних шляхів, км на 1 тис. кв. км території	7	4	4	4	4	4	4	4
Інтенсивність перевезення вантажів, млн. т-км на 1 км	3	2,4	2,1	1,8	1	0,8	0,7	0,7
Інтенсивність перевезення пасажирів, млн. пас-км на 1 км шляхів	0,15	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02

Решта водосховищ експлуатується на третину (Каховське – 37,4 %; Київське – 32,2 %; Дніпровське – 30 %) і менше (Дніпродзержинське – 12,5 %, Канівське – 11,5 %)[8].

Аналіз стану портової галузі України дав можливість встановити, що спостерігається

негативна динаміка розвитку портової галузі. У переробці вантажів найбільша питома вага припадає на експортні послуги. Це єдиний показник, який має постійну позитивну динаміку за період 2008 - 2019 років.

Таблиця 2

Структура торгового флоту України

Найменування	1990	2000	2010	2015	2019
Всього флоту	29210	1670	904	635	608
Нафтові танкери	6192	90	52	40	36
Суховантажі/баржі	6626	266	111	28	28
Суховантажі	10568	881	526	400	380
Контейнеровози	601	46	...	2	2
Інші типи суден	5225	386	214	167	161
Обсяг перевезень, млн. т.	66	8	7	4	4

Аналізуючи (табл.2) можна зробити висновок про різке скорочення торгового флоту України, що з однієї сторони пов'язано із моральним і фізичним старінням наявного флоту, а з іншої скороченням обсягів кораблебудування в Україні (на відміну від машинобудування, котре порівняно широко представлено на території країни).

Активному розвитку підприємств водного транспорту перешкоджає ряд проблем, серед яких суттєвими являються державне регулювання і тарифи, а також невизначеність економічного середовища.

Для здійснення перевезень внутрішнім річковим транспортом, перевізнику потрібно сплатити кілька зборів: канальний, збір за

розведення мостів, а також збір за шлюзування. Загальний обсяг цих зборів складає 1,88 дол. за тону вантажу. На даний час в Україні немає законодавчої бази, яка регулює здійснення річкових перевезень та роботу портової інфраструктури. Єдиним сучасним правовим актом на рівні закону, який регулює питання річкових портів, є Закон України «Про транспорт».

Рішенням може стати ряд законодавчих проектів регулювання і тарифікації водних засобів перевезення зі сторони державного управління.

Висновки

Ефективність використання ресурсного судноплавного потенціалу річок України, тривалий період мають негативну динаміку. Встановлено, що перевагами широкого застосування водного транспорту є: найнижча

собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тону вантажу; порівняно низькі інвестиції, які потрібні для відновлення галузі. З метою розвитку підприємств галузі необхідно врегулювати законодавчу та тарифну політику держави, та розробити механізми, котрі забезпечували стабільні умови функціонування галузі в умовах невизначеності економічного середовища. Поновити технічне обладнання з метою запобігання аварійної ситуації та модернізувати технологічні процеси портового господарства.

Подальші дослідження доцільно проводити в напрямку розробки організаційних і економічних механізмів, котрі спроможні забезпечити ефективне функціонування підприємств водного транспорту.

TARASIUK A.V.^{1*}, SHANDOVA N.V.²

1* PhD, Dep. «Economy, entrepreneurship and economic security», Kherson National Technical University, e-mail tarasiuk29@gmail.com, ORCID ID: 0000-0001-7765-502X

2 DSc, Dep. «Economy, entrepreneurship and economic security», e-mail: natshandov@i.ua, ORCID ID: 0000-0002-6278-1143

PROSPECTS OF WATER TRANSPORT FUNCTIONING IN UKRAINE

The purpose. The work is devoted to the study of the peculiarities of the functioning of water transport enterprises in the conditions of uncertainty of the economic environment and the study of prospects for the development of water transport enterprises. **Methods.** To solve scientific problems used: comparative analysis of empirical data; abstract-logical generalization. **The results.** The peculiarities of the functioning of river and sea transport in Ukraine in the conditions of uncertainty of the economic environment are studied in the work. Based on the comparative analysis of water freight volumes, the prospects for the development of water transport in Ukraine and increasing the efficiency of its operation are determined. It is established that the advantages of wide use of water transport are the lowest cost of freight transportation per conditional ton of cargo, relatively low investment required to restore the industry, and significant potential and well-developed infrastructure of water transport enterprises. **Scientific novelty.** In the process of analyzing the efficiency of water transport, relatively small amounts of investment required to restore the industry have been identified. **The practical significance.** Some results and conclusions can be used by government agencies in drafting government programs to regulate the activities of water transport enterprises.

Keywords: river and sea transport, cargo transportation, efficiency of water transport, well-developed infrastructure, water transport enterprise.

REFERENCES

1. Hryenko, S.Y. (2014). *Vneshnetorhovyie sdelky [Foreigntradetransactions]*. Sumy: Uchbova knyha [in Russian].
2. Hadzhynskiy, A.M. (2015). *Osnovy lohystryky [Logistics]*. Moscow: Znaniya [in Russian].
3. Pidlisnyi, P.I. (2003). *Efektivnist upravlynskykh rishen podalshoho reformuvannya pryvatyzovanykh pidpriemstv vodnoho transportu Ukrainy [Efficiency of administrative decisions of furtherreformation of privatized enterprises of water transport of Ukraine]* Kyiv: Naukova Dumka [in Ukrainian]

4. Miyusov, M.V., Primachev, N.T., Vinnikov, V.V. (2006). *Stratehiia pozytsionirovaniya natsionalnoho morskoho transporta v hlobalnom rynke morskoi torhovly [The strategy of positioning the national sea transport in the global maritime trademarket]* Odessa [in Russian]
5. *Statistical collection of the State Statistics Service.* (2019) Kyiv. [in Ukrainian]
6. *Proekt Derzhavnoi prohramy rozvytku vnutrishnoho vodnoho transportu na period 2014-2021 roky [Draft State Program for the Development of Inland Water Transport for the period 2014-2021].* [in Ukrainian]
7. Strategic plan for the development of maritime transport for the period until 2020. [Electronic resource]: <https://mtu.gov.ua/projects/39/>
8. *Development of river transport in the context of realization of European integration plans of Ukraine.* National Institute for Strategic Studies
9. Bandur, S.I., Zayats, T.A. Kutsenko and others, V.I. (2006). *Sotsialnyi rozvytok Ukrainy: suchasni transformatsii ta perspektyvy [Social Development in Ukraine: Contemporary Transformations and Perspectives]* Cherkasy: Brama [in Ukrainian].
10. Gudima, R.R. (2009). *Problematic aspects of the development of transport infrastructure of Ukraine Problems and prospects of the development of the national economy in the conditions of European integration and the world financial and economic crisis.* Chernivtsi.

Стаття надійшла до редакції: 12.10.2020

Received: 2020.10.12