

Тарасюк А. В.,
к.е.н., доц., доцент кафедри економіки і підприємництва, Херсонський національний технічний університет, м. Херсон

Кузнецов Д. С.,
магістр, Херсонський національний технічний університет, м. Херсон

ПРОБЛЕМИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Анотація. У статті вивчено особливості функціонування річкового і морського транспорту в Україні. Проведено порівняльний аналіз обсягів водних вантажоперевезень. Досліджено 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 тонну вантажу, порівняно низькі інвестиції, які потрібні для відновлення галузі, та значний потенціал і добре розвинута інфраструктура підприємств водного транспорту. Подальші дослідження доцільно проводити в напрямку розробки організаційних і економічних механізмів, котрі спроможні забезпечити ефективне функціонування підприємств водного транспорту в Україні.

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

Tarasiuk A. V.,
Ph.D., Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics and Entrepreneurship, Kherson National Technical University, Kherson

Kuznetsov D. S.,
Master's degree student, Kherson National Technical University, Kherson

PROBLEMS OF IMPROVING THE EFFICIENCY OF WATER TRANSPORT OPERATION IN UKRAINE

Abstract. The article deals with the features of functioning of river and sea transport in Ukraine. A comparative analysis of volumes of water cargo transportation is carried out. Prospects of development of water transport in Ukraine and increase in the efficiency of its functioning were investigated. It was determined that the lowest cost of freight transportation in terms of one tonnage of cargo, relatively low investments required to restore the industry, significant potential and well-developed infrastructure of water transport enterprises are the advantages of widespread use of water transport. Further research should be conducted in the direction of development organizational and economic mechanisms that are capable to ensure the efficient functioning of water transport enterprises in Ukraine.

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

Постановка проблеми. Україна багата на природні водні шляхи, має розвинену інфраструктуру водного транспорту, кваліфіковані кадри,

проте останнім часом спостерігалися 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., Гаджинського А., Примачева М., Винникова С. Проте в умовах динамічного ринку необхідні додаткові комплексні дослідження проблем розвитку підприємств водного транспорту.

Постановка завдання. Метою дослідження є вивчення особливостей функціонування підприємств водного транспорту і визначення шляхів підвищення їх ефективності.

Виклад основного матеріалу дослідження. 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, Дунаю та Південному Бугу. За даними Державної служби статистики, 90% транспортних перевезень припадає на Дніпро. Протяжність водних шляхів, якими здійснюється судноплавство, порівняно з 1990 роком скоротилася майже вдвічі – з 4 тис. км до 2,1 тис. км. Натомість протяжність водних шляхів із гарантованими глибинами скоротилася з 3,1 тис. км до 1,2 тис. км.

Найважливішими морськими портами України є Одеса, Ізмаїл, Іллічівськ, Херсон, Миколаїв та ін. 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 сумарним тоннажем 5,2 млн т і пасажирським флотом на 9,9 тис. місць. Всього на території України розташовані 18 портів, до них відносяться 175 перевантажувальних комплексів і 8 судноремонтних заводів.

У табл. 1 наведено динаміку обсягів вантажних перевезень за 2000-2016 рр. Аналіз даних, відображених в таблиці, 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 підрахунками, 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 має негативну динаміку. Довжина річкових водних артерій скоротилася майже у 2 рази (з 4 тис. км до 2,1 тис. км), одночасно скоротилася щільність річкових судноплавних шляхів у 1,75 рази; інтенсивність перевезень вантажів – у 4,3 рази і перевезень пасажирів – у 7,5 рази (табл. 2).

Серед найбільш вагомих причин негативної динаміки – 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 в 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 у 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 спричиняє реальну загрозу виникнення техногенної катастрофи. Відповідно, потрібно поновити технічне обладнання з метою запобігання аварійній ситуації. Фактичний термін експлуатації водосховищ коливається від 27 років (Дністровське) до 67 років (Дніпровське). За показником рівня експлуатації корисної площі найбільш ефективно експлуатуються Кременчуцьке (65,9 %) та Дністровське (66,7 %) водосховища. Решта 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 відображено в табл. 3. 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 2008-2016 років.

Таблиця 1

Динаміка обсягів вантажоперевезень за типом рухомого складу, тис. тонн

Рік	Вид транспорту					
	залізничний	морський	річковий	автомо- більний	авіаційний	трубопро- відний
2000	357381,6	6316,3	8349,8	938916,1	23,2	218164,9
2001	370199,1	8231,6	6969,8	977268,8	26,9	216441,1
2002	392592,0	8785,7	7608,3	947263,8	90,3	201274,6
2003	445534,7	8851,4	9974,9	973283,0	148,4	216699,9
2004	462367,6	8793,6	11858,5	1027396,3	101,0	220927,0
2005	450277,3	8575,2	12868,6	1120715,3	126,3	212556,8
2006	478711,4	8664,9	14297,1	1167199,7	98,9	203693,7
2007	514192,9	9123,9	15120,6	1255225,3	104,0	195990,7
2008	498536,8	8228,2	11293,5	1266598,1	102,1	186797,0
2009	391523,4	4652,0	5145,5	1068857,9	85,1	154594,6
2010	432897,0	4067,8	6989,5	1168218,8	87,9	153436,6
2011	469308,1	4145,6	5720,9	1252390,3	92,1	154971,2
2012	457454,5	3457,5	4294,7	1259697,7	122,6	128439,8
2013	443601,5	3428,1	2840,5	1260767,5	99,2	125941,1
2014	386276,5	2805,3	3144,8	1131312,7	78,6	99679,5
2015	349994,8	3291,6	3155,5	1020604,0	69,1	97231,5
2016	343433,5	3032,5	3641,8	1085663,4	74,3	106729,2

Аналізуючи табл. 4, можна зробити висновок про різке скорочення торгового флоту України, що, з однієї сторони, пов'язано з 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 є державне регулювання і тарифи. 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 проблеми може стати ряд законодавчих проєктів регулювання і тарифікації водних засобів перевезення зі сторони державного управління.

Таблиця 2

**Динаміка розвитку та використання внутрішніх
водних шляхів в Україні [5]**

Показники	1990	2000	2006	2008	2010	2012	2014	2016
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

Таблиця 3

Переробка вантажів морськими портами України, тис. т

Переробка вантажів	Роки						
	2002	2004	2016	2018	2010	2014	2016
Усього перероблено вантажів	169595	157169	148177	155025	150984	137272	142795
Експортних	76261	88136	84098	84881	97233	95018	103067
Імпортних	21139	12809	17426	19400	16083	17757	15932
Транзитних	66286	52132	44182	47599	35322	22345	20339
Внутрішніх	5909	4092	2471	3145	2346	2152	3457

Таблиця 4

Структура торгового флоту України

Найменування	1990	2000	2010	2013	2016
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

Висновки і перспективи подальших досліджень у даному напрямі. Ефективність використання ресурсного судноплавного потенціалу річок України тривалий період має негативну динаміку. Встановлено, що перевагами широкого застосування водного транспорту є: найнижча собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тонну вантажу; порівняно низькі інвестиції, які потрібні для відновлення галузі. З метою розвитку підприємств галузі необхідно врегулювати законодавчу та тарифну політику держави, поновити технічне обладнання з метою запобігання аварійній ситуації та модернізувати технологію пакування багажу на судно.

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

ЛІТЕРАТУРА

1. Гринько С. И. Внешнеторговые сделки : учебн. пособие / С. И. Гринько. – Сумы : Учбова книга, 2014. – 234 с.
2. Гаджинский А. М. Основы логистики : учебник / А. М. Гаджинский. – М. : Знание, 2015. – 456 с.
3. Підлісний П. І. Ефективність управлінських рішень подальшого реформування приватизованих підприємств водного транспорту України : навч. посіб. / П. І. Підлісний. – К. : Наук. думка, 2003. – 343 с.
4. Стратегия позиционирования национального морского транспорта в глобальном рынке морской торговли : монография / [Миусов М. В., Примачев Н. Т., Винников В. В. и др.; под ред. Н. Т. Примачева]. – Одесса : Автограф, 2006. – 234 с.
5. Статистичний збірник Державної служби статистики. – Київ, 2006 р. – С. 177-179; Транспорт і зв'язок України у 2013 р. Статистичний збірник Державної служби статистики. – Київ. – С. 134-135.
6. Проект Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на період 2014-2021 роки.
7. Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/projects/39/>.
8. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України / Національний інститут стратегічних досліджень. Аналітична записка.

9. Соціальний розвиток України: сучасні трансформації та перспективи / [С. І. Бандур, Т. А. Заяць, В. І. Куценко та ін.]. – Черкаси : Брама – Україна, 2006. – 620 с.

10. Гудима Р. Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України / Гудима Р. Р. // Проблеми і перспективи розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції та світової фінансово-економічної кризи / [МФУ, БДФА та ін.; гол. ред. В. В. Прядко]. – Чернівці, 2009. – 239 с.

REFERENCES

1. Grin'ko, S. I. (2014), *Vneshnetorgovye сделки, Uchbova kniga*, Sumy, 234 s.
2. Gadzhinskij, A. M. (2015), *Osnovy logistiki, Znanie, M.*, 456 s.
3. Pidlisnyj, P. I. (2003), *Efektivnist' upravlins'kykh rishen' podal'shoho reformuvannia pryvatyzovanykh pidpriemstv vodnoho transportu Ukrainy*, Nauk. dumka, K., 343 s.
4. Strategija pozicionirovaniya nacional'nogo morskogo transporta v global'nom rynke morskoy torgovli / Mijusov M. V., Primachev N. T., Vinnikov V. V. i dr. (2006), *Avtograf*, Odessa, 234 s.
5. Statystychnyj zbirnyk Derzhavnoi sluzhby statystyky, Kyiv (2006), s. 177-179; *Transport i zv'язok Ukrainy u 2013 r. Statystychnyj zbirnyk Derzhavnoi sluzhby statystyky*, Kyiv, s. 134-135.
6. Proekt Derzhavnoi prohramy rozvytku vnutrishn'oho vodnoho transportu na period 2014-2021 roky.
7. Stratehichnyj plan rozvytku mors'koho transportu na period do 2020 roku, available at: <https://mtu.gov.ua/projects/39/>.
8. Rozvytok richkovoho transportu u konteksti realizatsii ievrointehratsijnykh planiv Ukrainy / Natsional'nyj instytut stratehichnykh doslidzhen'. Analitychna zapyska.
9. Sotsial'nyj rozvytok Ukrainy: suchasni transformatsii ta perspektyvy, S. I. Bandur, T. A. Zaiats', V. I. Kutsenko ta in. (2006), *Brama - Ukraina, Cherkasy*, 620 s.
10. Hudyma, R. R. (2009), *Problemni aspekty rozvytku transportnoi infrastruktury Ukrainy, Problemy i perspektyvy rozvytku natsional'noi ekonomiky v umovakh ievrointehratsii ta svitovoi finansovo-ekonomichnoi kryzy* / [MFU, BDFA ta in.; hol. red. V. V. Priadko], Chernivtsi, 239 s.