

Секція: Економіка и управління підприємством

Тимченко Надія Миколаївна

кандидат економічних наук, доцент

Херсонська державна морська академія

м. Херсон, Україна

Кузьменко Олена Юріївна

аспірант

Херсонської державної морської академії

м. Херсон, Україна

Кузьменко Валентин Сергійович

аспірант

Херсонської державної морської академії

м. Херсон, Україна

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ТА СВІТУ

Система водного транспорту охоплює багато складових, що забезпечують її функціонування: це і порти, і вантажні термінали, і система нормативного регулювання та установ державного регулювання, і митні установи, і ремонтно-обслуговуючі підприємства та багато інших. За умов динамічного розвитку ринкової кон'юнктури та окремих її елементів, роль транспортних систем та коридорів у економічному розвитку країни невіддільно зростає, а їх склад та організація роботи трансформуються та підлаштовуються під ринкові умови. Відповідно, дослідження сучасного стану функціонування підприємств водного транспорту України у світовому просторі набуває особливої актуальності.

Обсяги вантажних перевезень, а відповідно – їх роль у світовій торгівлі та суспільному відтворенні постійно зростає. За даними UNCTAD їх об’єми у 2019 році склали понад 12 мільйонів тонн, а протяжність перевезень за останні 20 років зростає з 30 млн тонно-кілометрів до 60 [2].

Водний транспорт за останнє сторіччя зазнав докорінних змін та став повноцінним інструментом експансії країни на зовнішньоекономічному ринку. Динамічного зростання зазнали магістральні міжконтинентальні вантажопотоки: перевозиться нафта з Персидської затоки в Північну Америку, Японію та Західну Європу; зерно – із Мексиканської затоки до Європи; вугілля – із Південної Америки та Західної Африки до Європи, а з Австралії та Південної Азії – в Японію тощо. Найрізноманітніші товари перевозяться Атлантичним та Індійським океаном; маршрути з’єднання США, Європи та Японії насичені вантажними суднами. Зважаючи на колосальні відстані, саме великотоннажні судна захопили трансконтинентальні перевезення. А середні та дрібні судна зайняли нішу каботажних та прибережних перевезень. На сьогодні моря та океани вже не роз’єднують країни, а навпаки – поєднують їх.

Основною причиною стрімкого зростання вантажопідйомності суден став розвиток сировинної торгівлі, що зумовило появу транспорту вантажопідйомністю понад 500 тисяч тонн – супертанкерів. На сьогодні розмір судна обмежується лише пропускною здатністю основних світових каналів – Суецького та Панамського. Важливим обмеженням також виступає заглибленість основних світових проток – Гібралтару та Ла-Маншу. В цілому, високотонажні водні перевезення на сьогодні становлять 75% від їх загального обсягу [3].

На сьогодні водний транспорт у світі охоплює 62% світового вантажообігу та обслуговує 4/5 всієї світової торгівлі, а його загальний тоннаж перевищує 456 млн. тон. Найбільш насиченим водний трафік є в

Атлантичному океані, трохи меншим – в Тихому, а вже потім – в Індійському [4].

Важливу роль у водному транспортному сполученні відіграє і внутрішній водний транспорт. Найбільшою пропускною суднохідною спроможністю характеризуються річки Амазонка, Міссісіпі, Волга, Об, Єнісей та Янцзи. Однак, окрім самих водних артерій важливим фактором розвитку виступає ще й загальний розвиток економіки країни та відповідної інфраструктури. Саме тому, країнами-лідерами за обсягами внутрішніх водних перевезень є США, Росія, Канада, Німеччина, Нідерланди, Бельгія та Китай. При цьому, важливим елементом ефективності внутрішнього водного транспорту є розвиток штучних елементів сполучення – каналів, шлюзів та озер [4].

Опосередкований, однак дуже значимий вплив галузь водного транспорту справляє на світовий ринок нафти, і пов’язано це не з вартістю танкерних перевезень, а з тим, що саме водний транспорт є основним споживачем низькоякісних продуктів переробки нафти та її відходів у вигляді палива. Тобто, розвиток водних перевезень формує попит на мазут та дизельне паливо в усьому світі.

Система водного транспорту будь-якої країни, крім портів та доступності водних шляхів включає ще дуже багато елементів. До них варто віднести: акваторії, судна, порти, шлюзи та канали, інфраструктуру. Саме розвиток інфраструктури, як правило, відіграє визначальну роль у характеристиці стану водного транспорту тієї чи іншої країни.

Система водного транспорту України охоплює річковий та морський транспорт. Система річкового транспорту ґрунтується на водних шляхах Дніпра, Дунаю та Південного Бугу. За останнє десятиріччя через замулення дна втрачено суднохідні шляхи Прип’яті та Десни. Аналогічна загроза існує і для інших річок за умови недостатності

днопоглиблювальних робіт. Система морського транспорту ґрунтується на використанні акваторії Азовського та Чорного морів.

Оцінити стан розвитку морського транспорту України в світовому масштабі можуть допомогти міжнародні рейтинги. Одним із найавторитетніших у цій галузі є Індекс глобальної конкурентоспроможності, який формується за методикою Всесвітнього економічного форуму [1]. Важливою складовою даного індексу є оцінка розвитку інфраструктури країни, в т.ч. за ознакою розвитку окремих складових транспортної системи. Зокрема, водний транспорт оцінюється за двома показниками: інтегрованості в міжнародні шляхи перевезення та ефективності роботи портів. Ці показники виступають компонентом оцінки транспортної інфраструктури країни, який, в свою чергу, інтегрується в показник загального розвитку інфраструктури в країні.

Слід відзначити значимість розвитку морського транспорту у формуванні інфраструктури країни. Так, інтегрованість Китаю в міжнародні водні шляхи перевезень на тлі слабкого розвитку ефективності портів забезпечує цій країні досить міцну позицію в рейтингу інфраструктурного розвитку. І навпаки, значно вищий рівень ефективності портів Болгарії, на тлі нижчого рівня інтегрованості в міжнародні водні шляхи в порівнянні з Україною, виводить цю країну на вищу рейтингову позицію. Навіть така невелика, в порівнянні з Україною, та специфічна в частині економічного розвитку, країна як Бруней-Даруссалам, маючи систему ефективних портів, впритул наблизилась до вітчизняних показників розвитку інфраструктури. Аналогічна ситуація спостерігається і за показниками ефективності портів Фінляндії – вони є одними з кращих в світі, що навіть в поєднанні з посереднім залученням країни до міжнародних транспортних водних коридорів робить країну високорозвиненою в контексті інфраструктури.

Отже, саме ефективність портів є тим регульованим фактором, що може стати домінуючим у побудові стратегії розвитку галузі водного транспорту України та посилення її позицій на відповідному світовому ринку. Основними елементами потенціалу розвитку водного транспорту України являються:

- наявність потужного експортно орієнтованого сировинного виробництва: чорного металу, вугілля, залізної руди та зернових культур;
- наявність припортових заводів високої потужності обробки вантажів;
- унікальне вигідне геопросторове розміщення країни та протяжність морських акваторій, їх сполучення із великими суднохідними річками;
- наявність високорозвинених профільних навчальних та наукових установ.

За даними Міністерства інфраструктури України, важливими елементами потенціалу галузі водного транспорту є такі складові:

- 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд. грн. на рік;
- 5000 галузевих суб’єктів господарювання;
- 100 000 моряків-громадян України;
- 1 робоче місце в галузі стимулює створення 4-5 робочих місць в суміжних галузях [5].

Система морського транспорту України на сьогодні включає 18 морських портів (5 з них – на території тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим). Загальна потужність терміналів діючих тринадцяти портів складає 313,3 млн.т. Однак, всі ці потужності завантажені лише на 51 %. Варто відзначити також наявність в Україні унікального порту типу річка-море в м. Херсон, котрий оснащений елементами як річкової, так і

морської логістики. Однак його завантаженість у 2018 році склала лише 41%, а у 2019 році – 51% [5].

Ще однією унікальною перевагою системи водного транспорту України є вдала комбінація наявних підприємств. Так, в Україні є 30 суднобудівних/судноремонтних заводи (7 з яких знаходяться на території тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим; 1 з яких перебуває в процесі банкрутства), котрі мають значний потенціал у будівництві найрізноманітніших суден. При цьому, їх роботу забезпечують 11 науково-проектних підприємств та бюро. А головне – це наявність ресурсного забезпечення суднобудування, тобто масштабний розвиток металургійної галузі та велика кількість підприємств, що виготовляють або мають потенціал для виробництва комплектуючих елементів, в тому числі двигунів, навіть рідкісного їх типу – газотурбінних. Однак, за 2017-2018 роки в Україні збудовано лише 28 суден та проведено капітальний ремонт 371 плавзасобу. У цій галузі варто відмітити певне поживлення за останні роки та наявність експортних контрактів, проте завантаженість потужностей заводів залишається дуже низькою.

Відповідно, підприємства водного транспорту, як кожне окремо, так і у своїй сукупності не забезпечують ефективного функціонування галузі. Більшість таких підприємств мають державну форму власності, а це зумовлює корумпованість в галузі та недостатню її ефективність. Саме тому, поширення приватних форм організації бізнесу шляхом приватизації підприємств на умовах державного регулювання має стати пріоритетом їх розвитку.

Отже, при колосальному потенціалі водного транспорту в Україні, існує комплекс стримуючих факторів, що не дозволяє звантажити їх навіть на половину. На наш погляд, доречно розглянути їх для річкового та морського транспорту окремо, оскільки їх спрямованість є різною: на внутрішній та зовнішній/транзитний ринок відповідно.

Література

1. The Global Competitiveness Report. World Economic Forum. <http://www3.weforum.org>. 2019. URL: [http://www3.weforum.org/docs/WEF The Global Competitiveness Report 2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_The_Global_Competitiveness_Report_2019.pdf)
2. Review of Maritime Transport. United Nations Conference on Trade and Development. Sales No. E.19.II.D.20. 31 January 2020. English only. <https://unctad.org>. 2019. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf
3. Poliakov V., Shchenyn R. Myrovaia ekonomika y mezhdunarodnyi byznes. Myrovoi transport. URL: https://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Econom/world_econom/21.php
4. Vladimirov S. A. Mirovaya transportnaya sistema i logistika: osnovnye napravleniya razvitiya. *Regional'naya ekonomika i upravlenie: elektronnyy nauchnyy zhurnal*, 2016. №2 (46). URL: <https://eee-region.ru/article/4602/>.
5. Informatsiia pro vodnyi transport Ukrainy. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. <https://mtu.gov.ua>. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>
6. Optyimizatsiia transportnoi lohistyky v Ukraini. Ahrokebety. blog.agrokebety.com. URL: <https://blog.agrokebety.com/optymizatsiya-transportnoyi-lohistyky-v-ukrayini>
7. Rozvytok richkovoho transportu u konteksti realizatsii yevrointehratsiinykh planiv Ukrainy. Analitychna zapyska. niss.gov.ua. URL: <https://www.niss.gov.ua/articles/1763/>
8. Rynok vantazhnykh richkovykh perevezen maie potentsial do trykratnoho zrostannia do 2020 r. brdo.com.ua URL: <https://brdo.com.ua/top/rynok-vantazhnyh-richkovykh-perevezen-maie-potentsial-trykratnogo-zrostannya-2020-r>