

УДК 656.614

## ДОСЛІДЖЕННЯ РОЗВИТКУ РИНКУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ В СУЧАСНИХ УМОВАХ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Тимченко Н. М., к. е. н., доцент кафедри економіки та морського права Херсонської державної морської академії, e-mail: aspirantura\_hdma@ukr.net

Кузьменко О. Ю., аспірант Херсонської державної морської академії

*Стаття присвячена дослідженню ринку перевезень вантажів та пасажирів морським й річковим транспортом для виявлення переважаючих тенденцій в галузі. Базу дослідження склали статистичні матеріали та наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених з питань сучасного функціонування та перспектив розвитку ринку перевезень водним транспортом. Наведено обсяги і структуру перевезень вантажів та пасажирів морським і річковим транспортом, проаналізовано перевезення в розрізі видів вантажу, а також проведено порівняльний аналіз розвитку логістики в різних країнах світу. Встановлено, що ефективність функціонування ринку перевезень вантажів та пасажирів багато в чому залежить від організації логістичної сфери. В даній роботі проведено порівняльний аналіз індексу ефективності логістики (LPI) в різних країнах, який переконливо доводить необхідність розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств водного транспорту.*

*Виявлені основні проблеми та перспективи розвитку ринку перевезень водним транспортом, що полягають у створенні адекватного сучасним реаліям ринку транспортних послуг в морегосподарському комплексі, який зараз ще не відповідає високим світовим стандартам, і це може бути прискорено за рахунок як модернізації логістичної інфраструктури, так і у комплексному інноваційному удосконаленню механізму обробки вантажних потоків у портах.*

**Ключові слова:** підприємство, ринок перевезень, вантажні та пасажирські перевезення, логістична сфера, індекс ефективності логістики, транспортно-логістична інфраструктура.

DOI: 10.33815/2313-4763.2018.2.19.73–78

**Вступ.** У сучасних умовах господарювання високий рівень соціально-економічного розвитку країни забезпечується стійким зростанням окремих галузей економіки. І особливої актуальності останнім часом набувають питання підвищення ефективності функціонування саме водного транспорту.

Відповідно до чинного Закону України «Про транспорт» [1], до складу морського та річкового транспорту входять підприємства, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, порти і пристані, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського та річкового транспорту. Оскільки дане визначення включає в себе досить велику кількість суб'єктів дослідження, ми вважаємо, що особливої уваги заслуговують підприємства з перевезення вантажів та пасажирів і формування їх стратегічних орієнтирів розвитку.

**Метою даної роботи** є проведення ґрунтовного статистичного дослідження ринку перевезень вантажів та пасажирів морським і річковим транспортом для виявлення переважаючих тенденцій в галузі.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Актуальні та важливі аспекти оцінки ефективності функціонування транспортних підприємств висвітлені у наукових працях вітчизняних вчених та практиків Ігнатенка О. С. [2, 3], Коби В. Г. [4], Біліченка В. В. [5], Цимбала С. В. [3, 6], Синиці Л. В. [7], Шраменка Н. Ю. [8], Казака В. М. [9] та зарубіжних вчених тощо. Проте, незважаючи на значні напрацювання дослідників, більш детального аналізу потребує дослідження сучасного стану та тенденцій розвитку ринку вантажних та пасажирських перевезень саме водним (річковим та морським) транспортом.

**Основні результати.** На нашу думку, для проведення детального аналізу стану розвитку підприємств водного транспорту та здійснення оцінки загального транспортного потенціалу України слід провести ґрунтовне статистичне дослідження ринку перевезень

вантажів та пасажирів морським та річковим транспортом для виявлення переважаючих тенденцій в галузі.

Для оцінки сучасного стану ринку перевезень водним транспортом необхідно проаналізувати основні дані, які показують обсяг перевезених вантажів та пасажирів морським та річковим транспортом, які представлені в табл. 1 [10].

Аналіз статистичних даних засвідчує, що при зростанні загального обсягу перевезення вантажів всіма видами транспорту (на 39 млн.т.), частка перевезень вантажів водним транспортом скоротилася на 0,07 %, і у 2017 році становила 0,4 % (питома вага морського транспорту в перевезенні вантажів склала 0,14 %, річкового – 0,23 %). Щодо перевезень пасажирів водним транспортом, то при скороченні загальних обсягів відправлення (перевезення) пасажирів за всіма видами транспорту з 5902 млн. осіб у 2014 році до 4648 млн. осіб у 2017 році, частка перевезень пасажирів морським та річковим транспортом зросла з 0,017 % до 0,022 % у відповідних роках [10].

Щодо перевезень вантажів та пасажирів водним транспортом за видами сполучень, то слід зазначити, що перевезення вантажів морським транспортом у міжнародному сполученні у 2017 році порівняно з 2014 роком скоротилося на 40,9 %, а у каботажному – зросло на 100,2 % (з 422 тис.т до 845 тис.т у відповідних роках). Позитивна тенденція прослідковується і при перевезенні вантажів річковим транспортом: у 2017 році порівняно з 2014 роком зростання на 4,5 % у міжнародному сполученні та на 22,2 % при внутрішніх перевезеннях (табл. 1).

Таблиця 1 – Обсяги та структура перевезень вантажів та пасажирів водним транспортом за видами сполучень у 2014-2017 роках

Види перевезень	Види водного транспорту	Види сполучень	Роки				Тр 2017/2014, %	Тпр 2017/2014, %
			2014	2015	2016	2017		
Пасажири, тис. осіб	морський	міжнародне	21	16	19	11	52,4	-47,6
		каботажне	8	10	11	18	225	+125
	річковий	міжнародне	5	2	7	11	220	+120
		каботажне	560	549	442	552	98,6	-1,4
Вантажі, тис. т	морський	міжнародне	2383	2046	1903	1408	59,1	- 40,9
		каботажне	422	1246	1130	845	200,2	+100,2
	річковий	міжнародне	1153	1189	1398	1205	104,5	+4,5
		каботажне	1992	1967	2244	2435	122,2	+22,2

Зростання обсягів перевезень вантажів водним транспортом у каботажному плаванні характеризується позитивними тенденціями, які є не надто стрімкими, проте, і не від'ємними. В розрізі видів вантажу, то найбільше морським транспортом переправляли у 2017 році різні метали (47,2 %), руду (12,1 %), хлібні (9 %), будівельні (4,2 %), інші вантажі (23,6 %). Щодо структури перевезень за видами вантажів річковим транспортом, то лідируючі позиції займають будівельні вантажі (43,3 %), хлібні (10,4 %), руда (9,4 %), метали (8,2 %), вугілля (4,5 %), добрива (4,4 %), інші вантажі (19,2%) [10].

Щодо характеристики обсягу перевезень пасажирів морським транспортом, то у 2017 році порівняно з 2014 роком відбулося скорочення кількості пасажирів у міжнародному сполученні на 47,6 %, але зростання у каботажі на 125 %. Протилежна тенденція вищезазначеного показника на річковому транспорті – зросла кількість пасажирів у міжнародному сполученні на 120 %, а у каботажі скоротилася на 1,4 % [10].

Аналізуючи статистичні дані, можна зробити висновок, що ринок перевезень водним транспортом на тлі загальної нестабільності економіки характеризується позитивною тенденцією. Варто відзначити, що незважаючи на вплив негативних факторів (нестабільність політичної обстановки, тимчасова окупація частини території України, збройне протистояння на сході нашої держави, недостатня розвиненість інфраструктури, наявність застарілих технологій тощо), підприємства водного транспорту намагаються розвиватися і шукають для цього нові шляхи.

Безумовно, що ефективність функціонування морегосподарського комплексу багато в чому залежить від ринку організації перевезень вантажів та пасажирів. У зв'язку з цим проводяться різноманітні аналітичні дослідження, які оцінюють показники виконання транспортних послуг за різними параметрами.

Наприклад, на сьогоднішній день одним з популярних методів оцінки транспортних послуг та важливим показником, що дозволяє проводити порівняльний аналіз розвитку логістики в різних країнах є Logistics Performance Index (LPI) [11], який розраховується кожні 2 роки Всесвітнім банком як складова процесу визначення конкурентоздатності країни. Ми вважаємо, що цей індекс є відмінним індикатором існуючих проблем в логістичній сфері і вказує, на які проблеми, перш за все, необхідно звернути увагу.

Витрати на логістику в Україні в даний час приблизно на 40 % вище, ніж в провідних країнах світу. Наша держава за індексом ефективності логістики сьогодні істотно відстає від США та країн ЄС (2,83 бали проти 4,20 бали).

Індекс ефективності логістики включає в себе 6 найважливіших складових (максимально можлива оцінка по кожному із елементів складає 5 балів): оцінка діяльності митниці (за інтегральною оцінкою в Україні 2,49 балів проти 4,09 балів); розвиток торгівельної і транспортної інфраструктури (2,22 бали проти 4,37 балів); легкість узгодження цін на транспортування (2,83 бали проти 3,86 балів); якість логістичних послуг (2,84 бали проти 4,31 бали); розвиток інформаційних технологій відстеження руху вантажу (3,11 бали проти 4,24 балів); безперебійність і своєчасність надання послуг (3,42 бали проти 4,39 балів) [11].

Ми вважаємо, що розроблення механізмів підвищення ефективності функціонування ринку перевезень вантажів та пасажирів річковим та морським транспортом в Україні безсумнівно потребує творчого запозичення та використання світових досягнень у цій сфері та галузі, насамперед досвіду країн з розвинутою логістикою. Відповідно до даних глобального рейтингу LPI за 2018 рік найбільш високих оцінок заслуговують логістичні моделі країн Євросоюзу. Так, світовим лідером за оцінкою загального рівня розвитку логістики є Німеччина, зі значенням індексу 4,2 бали. Найбільш високо з усіх складових глобального індексу Німеччини оцінюється безперебійність і своєчасність надання послуг (4,39 бали). Більш високе значення даного показника зафіксовано в Бельгії та Данії - 4,41 бали, що займають відповідно 3 та 8 місця в загальному рейтингу LPI. Друге місце глобального рейтингу займає Швеція, зі значенням індексу 4,05 балів. На четвертому місці - Австрія, її LPI становить 4,03 бали. Потім в рейтингу слідує Японія (4,03), Нідерланди (4,02), Сінгапур (4,0), Об'єднане Королівство (3,99). Замикає десятку лідерів логістична система Фінляндії (3,97) (табл. 2).

Проведений аналіз складових індексу LPI переконливо доводить необхідність розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств водного транспорту.

На нашу думку, наявний потенціал ринку перевезень саме річковим транспортом залишається нереалізованим. І розвиток річкової логістики в Україні знаходиться на мінімальному рівні. Якщо, наприклад, порівнювати, логістику зерна до морських портів в Європі та Україні, то в першому випадку лівова частка зерна доставляється в порти річковим транспортом по р. Дунай, а в нашій державі близько 98% зернових вантажів доставляється колісним транспортом (автомобільним та залізничним).

Певні зрушення в напрямку розвитку транспортно-логістичної інфраструктури підприємств водного транспорту є. За рахунок будівництва елеваторів в портах, збільшення перевалочних потужностей і зниження вартості перевалки ціна доставки пшениці з часом зменшується. Так, якщо в 2015 році середня вартість доставки пшениці в порт становила близько 58\$ / т, то в 2016 році витрати на логістику знизилися до 48 \$ / т, і вартість доставки вантажу в Україні наближається до показників, які зараз є в США та ЄС [12]. Однак, з початку поточного року витрати на логістику в нашій державі знову зросли через підвищення тарифів на залізничному транспорті.

Таблиця 2 – Рівень розвитку логістики в країнах світу у 2018 році в балах

Країна	Рейтинг LPI	Значення LPI	Значення складових LPI					
			оцінка діяльності митниці	розвиток торговельної і транспортної інфраструктури	легкість узгодження цін на транспортування	якість логістичних послуг	розвиток інформаційних технологій відстеження руху	безперервність і своєчасність надання послуг
Німеччина	1	4,20	4,09	4,37	3,86	4,31	4,24	4,39
Швеція	2	4,05	4,05	4,24	3,92	3,98	3,88	4,28
Бельгія	3	4,04	3,66	3,98	3,99	4,13	4,05	4,41
Австрія	4	4,03	3,71	4,18	3,88	4,08	4,09	4,25
Японія	5	4,03	3,99	4,25	3,59	4,09	4,05	4,25
Нідерланди	6	4,02	3,92	4,21	3,68	4,09	4,02	4,25
Сінгапур	7	4,00	3,89	4,06	3,58	4,10	4,08	4,32
Данія	8	3,99	3,92	3,96	3,53	4,01	4,18	4,41
Об'єднане Королівство	9	3,99	3,77	4,03	3,67	4,05	4,11	4,33
Фінляндія	10	3,97	3,82	4,00	3,56	3,89	4,32	4,28

Ми вважаємо, що світова практика функціонування ринку перевезень вантажів та пасажирів водним транспортом є досить показовою в плані доречності її запозичення для забезпечення конкурентних позицій підприємств водного транспорту в Україні. Проте, слід пам'ятати, що будь-які логістичні системи країн – лідерів рейтингу LPI не є ідеальними моделями для копіювання і містять безліч недоліків, а також орієнтовані на специфіку конкретного регіону і сформовані під впливом різних умов, до яких можна віднести політичну та соціально-економічну обстановку в країні, рівень технологічного розвитку, національні та соціальні традиції кожної окремої держави тощо.

**Висновки з перспективами.** Підсумовуючи вищевикладене, слід зазначити, що розвиток ринку перевезень вантажів та пасажирів водним транспортом є важливим чинником інтеграції нашої держави у світовий економічний простір. Ми погоджуємося з науковцями, які вважають, що створення адекватного сучасним реаліям ринку транспортних послуг в морегосподарському комплексі, який зараз ще не відповідає високим світовим стандартам, може бути значно прискорено за рахунок модернізації логістичної інфраструктури, яка залишилася Україні у спадок від СРСР, а також у комплексному інноваційному удосконаленню механізму обробки вантажних потоків у портах.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про транспорт». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/232/94-%D0%B2%D1%80>
2. Ігнатенко, О. С., Дмитриченко, А. М. (2011). Глобальна логістика у регулюванні транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія.* № 8. С. 79–83.
3. Ігнатенко, О. С., Цимбал, Н. М. (2011). Визначення стратегії розвитку інфраструктури транспортного комплексу регіону. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія.* № 8. С. 83–88.
4. Економічний аналіз діяльності підприємств водного транспорту : навчальний посібник / Коба В. Г., Бабина О. Є., Ковбатюк М. В., Беник Н. Г. Київ : КИТ, 2011. 340 с.
5. Бідняк, М. Н., Біліченко, В. В. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика : монографія. Вінниця : УНІВЕРСУМ-Вінниця, 2006. 176 с.

6. Цимбал, С. В. Розробка методики вибору стратегії розвитку підприємств автомобільного транспорту. *Вісник ЖДТУ*. 2014. № 2 (69). С. 198–202.
7. Синиця, Л. В. Стратегічне управління розвитком транспортних підприємств: аналіз концептуально-методологічних підходів. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Серія: Економічні науки*. 2015. № 2. С. 29–34.
8. Шраменко, Н. Ю., Бекетова, О. Ю. Формирование стратегии функционирования автотранспортного предприятия при обслуживании грузовладельцев. *Автомобильный транспорт*. 2013. № 32. С. 90–94
9. Казак, В. М., Кошляк, І. С. Комплексна оцінка техніко-економічних показників транспортно-експедиційного підприємства. *Вісник Інженерної академії України*. 2010. № 3-4. С. 159–163.
10. Статистичний збірник «Транспорт та зв'язок України (2017)». Київ : Державна служба статистики України, 2018. 168 с.
11. Глобальний рейтинг 2018. URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global>
12. Сільгоспвиробники недоотримують прибуток через неефективну логістику. URL: <http://agro-business.com.ua/agrobusiness/item/10987-silgospvirobniki-nedootrimuyut-pributok-cherez-neefektivnu-logistiku-ekspert.html>

## REFERENCES

1. Zakon Ukraini «Pro transport». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/232/94-%D0%B2%D1%80>
2. Ignatenko, O. S., & Dmitrichenko, A. M. (2011). Globaljna logistika u reguluvanni transportnogo zabezpechennya zovnishnjoekonomichnikh zv'yazkiv Ukraini. *Upravlinnya proektami, sistemnij analiz i logistika. Tekhnichna seriya*, (8), 79-83.
3. Ignatenko, O. S., & Tsimbal, N. M. (2011). Vznachennya strategii rozvitku infrastrukturi transportnogo kompleksu regionu. *Upravlinnya proektami, sistemnij analiz i logistika. Tekhnichna seriya*, (8), 83-88.
4. Koba V.G. *Ekonomichnij analiz diyalnosti pidpriemstv vodnogo transportu: navchalnij posibnik* / V.G. Koba, O.E. Babina, M.V. Kovbatyuk, N.G. Benik. – K.: KIT, 2011. – 340 s.
5. Bidnyak M. N. *Virobnichi sistemi na transporti: teoriya i praktika: monografiya* / M. N. Bidnyak, V. V. Bilichenko. – Vinnicya: UNIVERSUM-Vinnicya, 2006. – 176 s.
6. Cimbal S.V. Rozrobka metodiki viboru strategii rozvitku pidpriemstv avtomobiljnogo transportu // *VISNIK ZhDTU*. 2014. № 2 (69).- s.198-202.
7. Sinicya, L. V. (2015). Strategichne upravlinnya rozvitkom transportnikh pidpriemstv: analiz konceptualjno-metodologichnikh pidkhodiv. *Naukoviy visnik Poltavskjogo universitetu ekonomiki i torgivli. Seriya: Ekonomichni nauki*, (2), 29-34.
8. Shramenko, N. Yu., & Beketova, O. Yu. (2013). Formirovanie strategii funkcionirovaniya avtotransportnogo predpriyatiya pri obsluzhivanii gruzovladeljcev. *Avtomobilnij transport*, (32). 2013. – S.90-94
9. Kazak, V. M., & Koshlyak, I. S. (2010). Kompleksna ocinka tekhniko-ekonomichnikh pokaznikov transportno-ekspediciyjnogo pidpriemstva. *Visnik Inzhenernoї akademii Ukraini*, (3-4), 159-163.
10. Statistichnij zbirnik «Transport ta zv'yazok Ukraini (2017)»: Derzhavna sluzhba statistiki Ukraini, 2018. – 168s.
11. Globalnij reytning 2018. Rezhim dostupu: <https://lpi.worldbank.org/international/global>
12. Siljgospvirobniki nedootrimuyutj pributok cherez neefektivnu logistiku. Rezhim dostupu <http://agro-business.com.ua/agrobusiness/item/10987-silgospvirobniki-nedootrimuyut-pributok-cherez-neefektivnu-logistiku-ekspert.html>

**Тимченко Н. Н., Кузьменко Е. Ю. ИССЛЕДОВАНИЕ РАЗВИТИЯ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ**

*Данная статья посвящена исследованию рынка перевозок грузов и пассажиров морским и речным транспортом для выявления преобладающих тенденций в отрасли. Базу исследования составили статистические материалы и научные труды отечественных и зарубежных ученых по вопросам современного функционирования и перспектив развития рынка перевозок водным транспортом. Приведены объемы и структура перевозок грузов и пассажиров морским и речным транспортом, проанализированы перевозки в разрезе видов груза, а также проведен сравнительный анализ развития логистики в разных странах мира. Установлено, что эффективность функционирования рынка перевозок грузов и пассажиров во многом зависит от организации логистической сферы. В данной работе проведен сравнительный анализ индекса эффективности логистики (LPI) в разных странах, который убедительно доказывает необходимость развития транспортно-логистической инфраструктуры предприятий водного транспорта.*

*Выявлены основные проблемы и перспективы развития рынка перевозок водным транспортом, заключающиеся в создании адекватного современным реалиям рынка транспортных услуг в морехозяйственном комплексе, который сейчас еще не соответствует высоким мировым стандартам, и это может быть ускорено за счет как модернизации логистической инфраструктуры, так и комплексного инновационного усовершенствования механизма обработки грузовых потоков в портах.*

**Ключевые слова:** предприятие, рынок перевозок, грузовые и пассажирские перевозки, логистическая сфера, индекс эффективности логистики, транспортно-логистическая инфраструктура.

**Тymchenko N., Kuzmenko O. RESEARCH ON DEVELOPMENT OF WATER TRANSPORTATION MARKET IN THE CONTEXT OF MODERN CONDITIONS OF ECONOMIC MANAGEMENT**

*The present article is devoted to research of market of cargo and passengers transportation by sea and river transport to identify the prevailing trends in the field. The basis of research was composed of statistical materials and scientific works of domestic and foreign scientists on the issues of modern functioning and prospects for the development of water transportation market. The scopes and structure of cargo and passenger transportation by sea and river transport are shown, transportation is analyzed in terms of cargo types, as well as a comparative analysis of logistics development in different countries of the world. It is found that the efficiency of operation of cargo and passenger transportation market is largely dependent on the management in the field of logistics. In this paper, a comparative analysis of logistics performance index (LPI) in different countries has been carried out, which convincingly proves the necessity of development of transport and logistics infrastructure of water transport enterprises.*

*The main issues and prospects of development of water transportation market have been identified, in particular establishment of proper transportation services market in the Marine Economy Complex, because now it doesn't correspond to the high world standards; this can be accelerated due to modernization of logistics infrastructure as well as due to the complex innovative improvement of the mechanism of processing of cargo flows in the ports.*

**Keywords:** enterprise, transportation market, cargo and passengers transportations, logistics field, logistics performance index, transport and logistics infrastructure.

© Тимченко Н. М., Кузьменко О. Ю.

Статтю прийнято  
до редакції 06.12.18