

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 351.813.1

Аніщенко О.В.,

аспірант,

Міжнародний університет бізнесу і права

### РІЧКОВИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ЕКОНОМІЧНІ ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

**Аніщенко О.В. Річковий транспорт України: сучасний стан та економічні перспективи розвитку.** У статті розглянуто характерні ознаки та статистику діяльності галузі річкового транспорту України. Надамо характеристику сучасного стану річкового транспорту на ринку транспортних послуг з огляду на аналіз основних показників.

**Ключові слова:** річковий транспорт, транспортні послуги, використання ресурсів, вантажоперевезення, залізничний транспорт, ринок транспортної продукції, обсяги перевезень, зовнішньоторговельні вантажі, провідна здатність річкового флоту, закордонні перевезення, залізнично-водні перевезення.

**Анищенко О.В. Речной транспорт Украины: современное состояние и экономические перспективы развития.** В статье рассмотрены характерные признаки и статистика деятельности отрасли речного транспорта Украины. Предоставлена характеристика современного состояния речного транспорта на рынке транспортных услуг с учетом анализа основных показателей.

**Ключевые слова:** речной транспорт, транспортные услуги, использование ресурсов, грузоперевозки, железнодорожный транспорт, рынок транспортной продукции, объемы перевозок, внешнеторговые грузы, проводящая способность речного флота, зарубежные перевозки, железнодорожно-водные перевозки.

**Anishchenko O.V. The situation of river transport on the transport market.** The article considers the characteristics and statistics of the activities of the river transport sector of Ukraine. The characteristics of the present situation of river transport in the transport market based on the analysis of the main indicators.

**Key words:** river transport, transport services, use of resources, transportation, railway transport, transport of goods, volume of transportation, international cargo, conducting capacity of the river fleet, overseas transportation, rail and water transportation.

**Постановка проблеми.** Істотне скорочення рівня промислового виробництва у вантажоутворюючих галузях економіки України, погіршення економічного стану товаровиробників і споживачів продукції, розрив транспортно-економічних зв'язків, зниження життєвого рівня населення зумовили спад обсягів перевезень вантажів і пасажирів на річковому транспорті. Це питання сьогодні є досить актуальним та потребує ретельного дослідження у вищезазначеному контексті.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Схожі за методикою дослідження за суміжною тематикою здійснювалися такими вченими, як М. Адаме, Д. Бауерсокс, Д. Бенсон, Е. Джей, М. Дональдсон, О. Уайт, М. Рафел, М. Портер.

**Формулювання цілей статті.** Метою дослідження є виявлення суттєвих недоліків розвитку річкового транспорту, їх причин, а також ретельний аналіз стану системи річкового транспорту України на ринку транспортних послуг сьогодні.

**Виклад основного матеріалу.** Річковим транспортом України сьогодні перевозиться тільки 0,25% загального обсягу перевезень всіма видами транспорту, тоді як у країнах ЄС – 3,5%, США – 7,6%, Китаї – 15,4%,

Росії – 1,4%. Нині на внутрішніх водних шляхах продовжує залишатися організаційно-економічна невизначеність ролі річкового транспорту в розвитку економічного потенціалу держави.

Затримується прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт», залишається надмірне навантаження на тарифи річкових перевезень за рахунок сплати різних зборів щодо проходження суднами шлюзів, мостів, каналів, морських портів тощо.

Скорочення вітчизняного річкового флоту, технічне та моральне старіння суден, незадовільний стан інфраструктури, відсутність коштів для державного фінансування інфраструктури та недостатня зацікавленість приватних інвесторів брати участь у її розбудові створюють загрозу подальшого занепаду річкового транспорту в Україні.

Водночас у світі спостерігається тенденція до відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами як найбільш економічного та екологічного виду транспорту. Для розвитку ресурсного потенціалу річкового транспорту України необхідно розробити та впровадити науково обґрунтовану стратегію розвитку річкового транспорту України як на довгострокову пер-

спективу, так і на середньостроковий та короткостроковий періоди.

Перш за все необхідно пришвидшити доопрацювання та прийняття Верховною Радою Закону України «Про внутрішній водний транспорт» (далі – проект Закону) як правової бази для відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами України.

Проект Закону вже розглядався в комітетах Верховної Ради України та був повернутий на доопрацювання в Мінінфраструктури.

Загалом проект Закону спрямований на розвиток внутрішніх водних шляхів, регулювання річкового судноплавства. Як зазначається в експертному висновку, розвиток перевезень річковим транспортом дасть змогу перенести частину вантажів з автомобільних доріг, які нині перевантажені різними видами вантажів та перебувають у незадовільному стані, а також із залізничного транспорту, ступінь зносу основних фондів якого є також дуже високим (85–90%). Проект Закону містить прогресивні норми, які сприятимуть розвитку річкового судноплавства:

- створення адміністрації внутрішнього водного транспорту, яка буде забезпечувати функціонування річкових водних шляхів, утримання та використання об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту державної форми власності, річкової інформаційної служби, виконання інших завдань, покладених на неї відповідно до законодавства;

- створення Національної комісії, яка здійснюватиме державне регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту та проводитиме щорічний моніторинг ринку надання послуг у річкових портах (терміналах);

- передбачення того, що утримання річкових водних шляхів буде здійснюватися адміністрацією внутрішніх водних шляхів за рахунок Державного бюджету України, річкового збору та інших джерел, які не заборонені законодавством;

- відсутність стягнення плати із суден за проходження шлюзів;

- здійснення утримання, ремонту та реконструкції судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів) та водних підходів до них за рахунок власника гідроелектростанцій Дніпровського каскаду;

- анулювання будь-яких дозволів на проведення днопоглиблювальних робіт з підтримання гарантованих параметрів суднового ходу (це є вкрай важливою статтею);

- визнання тарифів на послуги, що надаються річковими портами, вільними; їхнє визначення договором між суб'єктами господарювання;

- можливість причалів державної форми власності бути об'єктами оренди строком на 49 років або об'єктом приватизації відповідно до законодавства;

- відсутність стягнення плати із суден за проходження згідно з графіком ферм мостів, що розводяться;

- передбачення, що судна, які здійснюють перевезення внутрішнім водним транспортом, звільнюються від сплати каналного та корабельного зборів на морських водних шляхах, а також від сплати корабельного збору за проходження транзитом акваторій морських портів у разі сплати ними протягом поточного рейсу річкового збору.

Проте всі ці позитивні напрями зменшення навантаження на тарифи за послуги, які надаються річковими

суб'єктами господарювання, замінюються запровадженням додаткової плати за використання внутрішніх водних шляхів, а саме річковим збором. У статтях проекту Закону передбачається, що фінансування адміністрації внутрішнього водного транспорту, виконання робіт з підтримання оголошених параметрів суднового ходу на річкових водних шляхах, інвестування в стратегічні об'єкти інфраструктури, приватне інвестування та компенсації інвестицій здійснюються за рахунок коштів Державного бюджету України, річкового збору та інших джерел, які не заборонені законодавством. Крім того, 10% річкового збору передбачається спрямовувати в аварійний фонд річкових водних шляхів. У проекті Закону констатується, що використання річкових водних шляхів є платним. Плата встановлюється у вигляді річкового збору, а фінансування за рахунок державного бюджету взагалі відсутнє.

У США і ЄС передбачається безоплатне використання внутрішніх водних шляхів річковим транспортом, тому запровадження додаткових платежів є економічно необґрунтованим та суперечить світовому досвіду. Крім того, Законом слід врегулювати порядок цільового використання коштів акцизного податку з нафтопродуктів та рентної плати за спеціальне використання вод річковим транспортом для фінансування та утримання водних шляхів та їх інфраструктури.

Для врегулювання цього важливого питання необхідно чітко розмежувати джерела фінансування окремих статей витрат адміністрації внутрішніх водних шляхів:

- навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства на річкових водних шляхах (проміри, днопоглиблення, траління, встановлення засобів навігаційного обладнання), функціонування й утримання річкової інформаційної служби, забезпечення зв'язку, надання гідрологічної та навігаційно-гідрографічної інформації, своєчасне реагування на зміни навігаційної обстановки, інвестиції в інфраструктуру фінансуються за рахунок Державного бюджету України;

- витрати апарату адміністрації внутрішніх водних шляхів, організація та забезпечення охорони та безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, зокрема гідротехнічних споруд, системи забезпечення безпеки судноплавства, фінансуються за рахунок річкового збору;

- витрати, пов'язані з проведенням замовних днопоглиблювальних та аварійно-рятувальних робіт, операцій із запобігання забруднення та ліквідації наслідків забруднення водних об'єктів та прибережної смуги, фінансуються замовниками послуг на договірних умовах тощо.

Другим найважливішим напрямом відродження судноплавства на Дніпрі та Дунаї є будівництво нового флоту. Раніше за централізованої системи управління морський та річковий флот будувався на замовлення «Совфрахту СРСР», який у подальшому розподілявся між морськими та річковими пароплавствами для кадрового й технічного забезпечення. «Совфрахт» же виконував функції управління й забезпечення вантажною базою суден закордонного плавання.

Після розпаду СРСР і, відповідно, «Совфрахту» до пароплавств перейшли функції забезпечення суден вантажною базою та їх операторського управління, але з цими завданнями найбільші морські пароплавства не

впоралися, крім Українського Дунайського пароплавства та Головнічфлоту, хоча й останні внаслідок фінансово-економічної кризи 2008–2009 років перебувають у депресивному стані.

Останнім часом розпочато успішне використання внутрішніх водних шляхів великими виробничими компаніями для перевезення своєї продукції річковим флотом, збудованим за рахунок власних та залучених інвестицій. Так, одна з найбільших компаній в Україні з виробництва зерна «Нібулон» розробила та впроваджує програму відродження річкового судноплавства на річках Дніпро та Південний Буг. У рамках цієї програми з 2009 року побудовано 7 річкових зернових терміналів, 24 баржі вантажопідйомністю 4,5 тис. т кожна, 6 буксирів, які можуть буксирувати або штовхати на Дніпрі по 2–4 такі баржі. Ця компанія має в Миколаєві власний суднобудівний завод, на якому побудовані 2 буксири типу «ріка – море», які можуть виходити в прибережне плавання у 25-мильній полосі моря. Загалом після завершення програми компанія «Нібулон» буде мати 35 теплоходів «ріка – море» плавання дедвейтом 7,0 тис. т кожний (будівництво почалося у 2016 році), плавкран для перевалки вантажів із річкових на морські судна, 12 мілкосидячих буксирів, 24 несамохідні баржі загальною вантажопідйомністю 96 тис. т. З'являються на цьому ринку й нові компанії, такі як «УкрАгроКом», «Гермес-Трейдінг», що планують будівництво як нових зернових терміналів (Світловодський річковий термінал), так і власного вантажного флоту. У 2017 році цими компаніями по Дніпру перевезено 1 980 тис. т зерна.

У зв'язку з недостатньою конкурентоздатністю перевезення української залізничної сировини за залізнично-водною схемою з перевалкою в гирлових портах Дунаю на меткомбінати Румунії, Болгарії, Сербії та Австрії потребує дослідження та техніко-економічного обґрунтування виключно водна схема перевезень. Для реалізації такої схеми необхідно мати флот для перевезення вантажів із портів Дніпра (Комсомольськ, Запоріжжя, Нікополь) до рейдового порту Чорного моря в районі Тендеровської коси та гирлових портів Дунаю (Кілія, Ізмаїл, Рені), а далі морським та річковим дунайським флотом до іноземних морських та дунайських портів. Привабливість таких схем підтверджується постійним зростанням тарифів на вантажні перевезення залізничним транспортом. Крім того, собівартість перевалки вантажів в умовах рейдового порту на 3–4 дол. США менше, ніж у морських торговельних портах. Якщо суден дунайського річкового флоту сьогодні достатньо (Українське Дунайське пароплавство – 450 од., Австрійський судноплавний холдинг «Helogistics Holding GmeH» – 250 суден, ПАТ «Укррічфлот» – 60 од.), то суден дніпровського флоту з правом виходу у прибережні морські води не вистачає. Проте такі схеми потребують будівництва нового Нікопольського річкового вантажного порту з під'їзними залізничними шляхами, які б з'єднували Криворізький залізничний комбінат, Північний ГЗК, Центральний ГЗК, Південний ГЗК, Суху Балку, Інгولهцький ГЗК, Арселор Мітал тощо з цим портом. Максимальна відстань від Криворізьких гірничозбагачувальних комбінатів до річкового порту становить майже 80 км, а комбінати своїми власними вагонами мали б можливість завозити свою продукцію в порт із подальшим

відправленням річковим транспортом на експорт через морський рейдовий та річкові дунайські порти. Обсяги експорту залізничної сировини криворізькими ГЗК становить близько 10 млн. т на рік. Крім того, Полтавський ГЗК через власний річковий порт «Комсомольськ» може експортувати водою в придунайські країни, Китай, Польщу та інші держави до 8 млн. т залізничних окатишів. Запорізький залізничний комбінат через Запорізький річковий порт може відправляти водою більше 1,0 млн. т своєї сировини. Потрібно відновити перевезення вугілля через Дніпропетровський річковий порт на Трипільську ТЕЦ та інші ТЕЦ Київського регіону.

В разі підвищення тарифів на залізничні перевезення під впливом реформування залізничної підгалузі, що триває, а також запровадження європейських вимог до технічних параметрів автомобілів, що експлуатуються в Україні, виробники продукції вимушені будуть шукати інші альтернативні варіанти перевезення, зокрема велика частина вантажопотоку буде переключатися на річковий транспорт, що сприятиме зменшенню обсягу викидів шкідливих речовин в атмосферу, а також зменшить руйнацію доріг. З урахуванням зазначеного та тих ризиків, які існують сьогодні, будівництво нового річкового флоту, об'єктів інфраструктури можливі лише за участі держави, виробників продукції, інвесторів, судовласників, місцевих органів влади та міжнародних фінансових інституцій. Така інтеграція може бути впроваджена за умов інвестиційної привабливості проєктів, задоволення потреб учасників проєкту в послугах річкового транспорту з одночасним зменшенням їх собівартості порівняно з іншими видами транспорту, підвищенням якості надання ними послуг тощо.

Аналіз європейського досвіду доводить, що реалізацію таких проєктів в умовах недостатніх інвестицій можна вирішувати за рахунок використання механізмів державно-приватного партнерства. Такий підхід дає змогу на взаємовигідних умовах залучати приватні інвестиційні ресурси для будівництва нового флоту та інфраструктури річкового транспорту. Держава задля підтримки таких проєктів може створювати спеціальні економічні зони в річкових портах (терміналах), надавати гарантійні зобов'язання на отримання суб'єктами проєкту фінансових ресурсів, вносити зміни в оподаткування господарської діяльності учасників партнерства тощо. Наприклад, механізми державно-приватного партнерства можна застосувати для розвитку річкових перевезень продукції Криворізьких гірничозбагачувальних комбінатів та Полтавського ГЗК.

Для забезпечення конкурентоспроможного річкового транспорту необхідно вжити заходів щодо оновлення флоту для лінії Дніпро – Дунай, суден «ріка – море», плавання для трампових перевезень з річкових і морських торговельних портів до іноземних портів Чорного, Середземного, Балтійського, Північного та інших морів.

Для лінії портів Дніпра, тобто гирлових портів Дунаю, найефективнішими є баржа-буксирні каравани (ББК), які складаються з буксира-штовхача класу СП-3,5 (Л40) і баржі класу МСП-3,5 (Л40) з дедвейтом 4 220 т у річці і 6 020 т у морі. Для роботи такого каравану в морі застосовується зчіплюючий напівжорсткий (шаровий) механізм японської фірми «ARTJCOUPLE».



Цей механізм дає змогу забезпечувати високу швидкість за висоти хвиль у морі до 6 метрів. Для отримання максимального ефекту під час експлуатації ББК використовується модель «вертушки». За штовхачем закріплюються три баржі: одна знаходиться в складі зі штовхачем на переході, друга – під завантаженням у портах Дніпра, третя – під вивантаженням (рейдовий порт чи порт Ізмаїл). За навігацією за такою схемою можна перевезти 425 357 т залізничної сировини. Згідно з проведеними розрахунками у статті термін окупності становить 5 років за вартості буксира \$8,3 млн., а однієї баржі – \$4,0 млн.

Другий варіант перевезення вантажів на лінії Дніпро – Дунай є використання «ріка – море» теплоходів класу МСП-3,5 (Л40) з дедвейтом 3 200 т. Такі теплоходи можуть експлуатуватися протягом року (навігаційний період на перевезення вантажів на лінії Дніпро – Дунай в зимовий період на трампових перевезеннях вантажів із гірлових річкових і морських портів України до портів Чорного і Середземного морів). Згідно з розрахунками окупність такого теплоходу становить 10–12 років.

Для роботи на перевезеннях експортно-імпортних вантажів із річкових портів в іноземні порти Чорного, Середземного, Північного і Балтійського морів можуть бути задіяні теплоходи типу «Буг» і «Десна» дедвейтом 6,3 і 3,5 тис. т відповідно, які нині експлуатуються Укррічфлотом. Вказані теплоходи можуть здійснювати перевезення контейнерів як на фідерних лініях, так і на умовах траншшипменту з морських торговельних портів до річкових портів Дніпра. Для перевезення внутрішньобасейнових вантажів на Дніпрі і в каботажах можуть застосовуватися нині діючі суховантажні теплоходи проектів 559Д і 559М у складі з баржами Д-021 загальною вантажопідйомністю 3,5 тис. т, теплоходи типу «Славутич», а також річкові баржа-буксирні каравани, які експлуатуються компанією «Нібулон».

Наступним напрямом збільшення обсягів річкових перевезень є розробка та впровадження Закону «Про міжнародний реєстр суден України». Це питання розглядається понад 10 років, але й сьогодні воно не вирішене. Цей Закон повинен запровадити адаптовані до національних умов світові стандарти процедури реєстрації флоту, зокрема спростити умови для реєстрації та подальшої експлуатації національних та іноземних суден, зареєстрованих у міжнародному реєстрі під українським прапором. Необхідно встановити прийнятні ставки оподаткування як самої реєстрації, так і доходів від експлуатації суден, впровадити вигідні умови участі міжнародних банків у процесі поповнення національного флоту, зокрема шляхом закупівлі суден з певним попереднім терміном їх експлуатації та кредитування нових суден. Потребує вирішення питання подальшого спрощення процедури відкриття внутрішніх водних шляхів України для проходу суден під прапором іноземних держав, що дає можливість збільшити обсяги експортно-імпортних перевезень та мультимодальних перевезень вантажів у контейнерах.

Конкурентна перевага перевезень вантажів в контейнерах полягає в тому, що послуги, які охоплюють декілька етапів постачання «від дверей до дверей», надаються тільки одним перевізником (мультимодальна операторська компанія), зазвичай стають менш витратними та більш ефективними порівняно із ситу-

ацією, коли той самий пакет послуг розподіляється між декількома перевізниками, кожен з яких намагається максимізувати свій прибуток на своїй окремій ділянці транспортного ланцюга. Уже нині в Західній та Центральній Європі контейнерні перевезення становлять від 10% до 40% загального обсягу вантажних перевезень, ними охоплюється до 80% всіх придатних для транспортування в контейнерах вантажів, зокрема більше половини виконується на основі мультимодальності. В Україні обсяги перевезення в контейнерах становлять від 5% до 8% загального обсягу перевезень, тільки 10–15% обсягу перевезень вантажів у контейнерах здійснюються за мультимодальними схемами. Дослідження перевезень вантажів у контейнерах на річках Європи доводять, що на Рейні, Роні та Сені вони ефективні та постійно зростають. Щодо Дунаю, то спроби декількох великих контейнерних ліній розпочати перевезення вантажів у контейнерах протягом останніх 20 років не були успішними. Заслугує на увагу контейнерний сервіс компанії “Danube Logistics”, який пов’язує порт Констанца (Румунія) і порт Джурджулешти (Молдова). Темпи зростання перевезень на цій лінії були значними. Якщо у 2012 році перевезено тільки 1 620 TEU, у 2013 році – 6 481 TEU, то у 2014 році – 11 046 TEU.

Необхідно зазначити, що компанія-оператор “Traba Logistics” планує відкрити контейнерну лінію за маршрутом Відень – Констанца із суднозаходами в порти Братислава, Будапешт, Панчево (Сербія) і Турну – Северин/Джурджу в Румунії.

Великий потенціал для організації перевезення вантажів у контейнерах є й на Дніпрі. У 2015 році розпочато перевезення контейнерів з Одеського торговельного морського порту до річкових портів Запоріжжя, Дніпропетровська на умовах траншшипменту, тобто контейнер, що було вивантажено в Одесі з іноземного судна без проведення митних операцій, в подальшому доставляється судном у порти Дніпра шляхом «ріка – море». У 2018 році на цій лінії буде перевезено близько 35 тис. TEU з подальшим зростанням до 300 тис. TEU у 2020 році.

Для забезпечення таких обсягів необхідно поступово переключати на перевезення в контейнерах продукції Дніпропетровського та Дніпродзержинського металургійних комбінатів, зерна, продовольчих товарів, тарноштучних та інших вантажів через дніпропетровські та запорізькі річкові порти. Є можливості продовження цієї лінії до Києва. Всі ці прогнози можуть бути реальними, якщо організація таких перевезень буде здійснюватися на мультимодальних умовах з морськими судноплавними компаніями. Дослідження передумов для поширення мультимодальних контейнерних перевезень на Дніпрі є доцільним та нагальним.

Необхідно звернути увагу на необхідність участі України в реалізації європейської ініціативи відродження річкового шляху Е-40, який дасть змогу використовувати транзитний потенціал Дніпра, з’єднавши Чорне й Балтійське море, а також сприятиме відновленню вантажоперевезень з України до Білорусі.

Міжнародна водна магістраль Е-40 по таких річках, як Вісла, Західний Буг, Прип’ять, Дніпро, та каналах між ними з’єднає порти Гданськ (Польща) і Херсон (Україна). Участь у цьому проекті принесе транспортному сектору України додаткові доходи, скорочення

логістичних витрат, створить можливості для експорту української продукції на нові ринки та дасть змогу залучити інвестиції у флот та інфраструктуру. Така лінія діяла до аварії на Чорнобильській АЕС і була закрита з екологічних причин. На цій лінії доставлялось понад 1 млн. т залізної руди, вугілля та іншої продукції із Запоріжжя та Дніпропетровська до річкового порту Брест.

У розвитку міжнародної водної магістралі Е-40 зацікавлена й республіка Білорусь щодо перевезень близько 20 млн. т зовнішньоторговельних вантажів. Для організації таких перевезень Білоруське річкове пароплавання має більше 50 одиниць буксирного флоту та майже 100 одиниць несамохідного флоту класу «О» вантажопідйомністю 900 т.

Вказаний несамохідний флот з буксирами 570 і 730 проектів може бути задіяний на перевезеннях калійного добрива на лінії Мозир – Київ, у подальшому по Дніпру за буксирами фірми «Нібулон» у каравані з 4 барж до Миколаєва. І у зворотному напрямку в баласті до порту Запоріжжя, де несамохідні судна завантажуються залізничною сировиною та буксируються за тією ж схемою до Бреста. Щоби вказана схема була конкурентоспроможною, необхідно Україні надати право флоту Білорусі користуватися внутрішніми водними шляхами за ставками річкового збору, які застосовуються для українських судновласників. Для впровадження такої схеми перевезень вантажів необхідні великі капіталовкладення, яких сьогодні ні в Україні, ні в Білорусі немає. Але Білорусь навіть у таких умовах проводить реконструкцію Західно-Бузького каналу та будівництво суднохідного шлюзу «Залуз'є». Для знаходження джерел фінансування проекту Е-40 Україна та Білорусь повинні активізувати співробітництво з ЄС, який може допомогти забезпечити джерела фінансування в

рамках європейських структурних та інвестиційних фондів. Крім того, можливе співфінансування в рамках ЄС. Для цього необхідно опрацювати та представити на розгляд Дунайської комісії та інших європейських інституцій план входження українських ділянок річок Дніпра та Дунаю, білоруських річок Прип'ять, Західний Буг та інших у систему транс'європейської транспортної мережі TEN-T.

**Висновки.** Виникнення проблем протягом останніх років пов'язане з прийняттям виконавчими органами некомпетентних рішень щодо встановлення додаткових зборів із суден за проходження шлюзів, морських каналів, акваторій морських торгових портів, плат за підймання ферм мостів, а також мізерними інвестиціями в основний капітал, що привело річковий транспорт до відсутності конкурентоспроможності порівняно з іншими видами транспорту. Усе це стало причиною переключення вантажопотоків з річкового на залізничний та автомобільний транспорт, що збільшило обсяги викидів в атмосферу шкідливих речовин, викликало руйнування автомобільних доріг та пошкодження вагонів під час вивантаження в морських портах.

Життєвість цієї системи взаємодії річковиків та залізничників гарантується географією розташування магістральних залізничних та річкових шляхів України. Ринкові реформи змінили географію вантажопотоків і в змішаному залізнично-водному сполученні, в якому переважаючими стали паливно-сировинні вантажі, зокрема ті, що йдуть на експорт. Здебільшого досвід входження реорганізованих підприємств в умови ринкових відносин показав, що їм недостатньо вміння та здатності до адаптації в нових умовах господарювання, визначення свого місця у сфері надання транспортних послуг, у них відсутній досвід щодо залучення інвестицій для розвитку виробництва та інфраструктури.

### Список використаних джерел:

1. Горошко К.О. Оцінка сучасного стану та перспективні шляхи розвитку внутрішнього водного транспорту України. Збірник наукових праць ДЕТУТ. Сер. «Економіка і управління». 2013. Вип. 26. С. 169–173.
2. Горбань А.В. Проблеми розвитку матеріально-технічної бази річкового транспорту в умовах гідротехнічного будівництва на Дніпрі (1950–1980 pp.). URL: <http://takya.ru/nuda/a-v-gorbane-problemi-rozvitku-materialeno-tehnichnoyi-baziric/main.html>.
3. Волик А.М. И флот, и терминалы, и верфь. Порты Украины. 2013. № 9. С. 28–31.
4. Скичко Ю.И. За речной логистикой – будущее. Порты Украины. 2013. № 10. С. 44–46.
5. Михайлова В.М. Зерно заставит Днепр работать. Порты Украины. 2013. № 8. С. 12–13.
6. Про державно-приватне партнерство: Закон України від 10 липня 2010 року № 2404-VI.
7. Спільна заява про керівні принципи розвитку внутрішнього судноплавства та екологічного захисту Дунайського басейну. URL: <http://uk.xlibx.com/4biologiya/27916-1-1-original-angliyskiy-vstup-dana-spilna-zayava-kerivnictvom-dlya-vidpovidalnihosib-zaymayutsya-pitanniyami-v.php>.
8. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763>.
9. Українська зернова асоціація про проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт». URL: <http://a7d.com.ua/novini/21035-azu-pro-proekt-zakonu-ukrayini-provnutrshnyvodniy-transport.html>.
10. Васильов Ю.В. Обмін думками щодо проекту Закону «Про внутрішній водний транспорт». URL: <http://news.yurist-online.com/news/kmu/131169>.
11. Проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт». URL: [http://rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=56230](http://rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56230).
12. Статистичний щорічник України за 2013 рік / за ред. О.Г. Осауленко. Київ: ТОВ «Август-трейд», 2014. 559 с.
13. Егоров А.Г. Концепты сухогрузных судов «река – море» для Днепра и Дуная. Порты Украины. 2012. № 9. С. 14–17.
14. Воронцов В.А. Что ждет дунайское пароходство? Порты Украины. 2012. № 2. С. 34–36.
15. Лысенко А.М. Днепру необходим статус реки со свободным судоходством. Порты Украины. 2015. № 2. С. 12.
16. Вдовиченко В.А. Проблемы судоходства на Дунае. Порты Украины. 2013. № 6. С. 50–52.
17. Статистичний щорічник України за 2012 рік / за ред. О.Г. Осауленко. Київ: ТОВ «Август-трейд», 2013. 558 с.
18. Україна у цифрах 2014: статистичний збірник. Київ: Консультант, 2015. 238 с.

19. Укррічфлот: шляхи пошуку, реформ та перетворень: монографія / М.А. Славов, П.І. Підлісний, В.М. Холчанський, В.А. Даніленко, С.В. Голікова, І.Д. Молдавський, В.М. Бондаренко, І.Р. Белов. Київ: Наукова думка, 1996. 290 с.
20. Підлісний П.І. Ефективність управлінських рішень подальшого реформування приватизованих підприємств водного транспорту: монографія. Київ: Наукова думка, 2003. 343 с.
21. Підтримка інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі TEN-T. Мультиmodalний транспорт / Програма Європейського Союзу для України: PKZ. Зазначений звіт 7. 1. URL: [http://www.tent.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr\\_7.1\\_multi-modal\\_ukr.pdf](http://www.tent.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_7.1_multi-modal_ukr.pdf).
22. Шевченко М.В. Контейнерные перевозки по Дунаю. Порты Украины. 2015. № 11. С. 50–52.
23. Горлач Л.Н. На крилах Дніпра: монографія. Київ: видавничий центр «Академія», 2001. 320 с.

УДК 338.12:338.24(477)

**Антонюк Н.А.,**

кандидат економічних наук, доцент,

*Рівненський обласний інститут післядипломної педагогічної освіти*

## МЕХАНІЗМ АНТИКРИЗОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ В УМОВАХ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ

**Антонюк Н.А. Механізм антикризового регулювання національної економіки в умовах децентралізації.** У статті розглянуто підходи до формування механізму антикризового регулювання національної економіки в умовах реформи децентралізації. Опрацьовано інструменти, що сприяють його функціонуванню. Визначено сутність та зміст механізму антикризового регулювання національної економіки в умовах децентралізації; зазначено, що він має здатність в процесі наростання кризи відновлювати ефективну діяльність територіального економічного суб'єкта як мікроекономічної системи на основі самоорганізації, підтримки внутрішнього стабільного стану та динамічного зовнішнього оточення. Запропоновано алгоритм передбачення кризи, розроблено інструменти її подолання.

**Ключові слова:** антикризове регулювання, механізм, децентралізація, криза, алгоритм передбачення кризи, національна економіка.

**Антонюк Н.А. Механизм антикризисного регулирования национальной экономики в условиях децентрализации.** В статье рассмотрены подходы к формированию механизма антикризисного регулирования национальной экономики в условиях реформы децентрализации. Изучены инструменты, способствующие его функционированию. Определены суть и содержание механизма антикризисного регулирования национальной экономики в условиях децентрализации; указано, что он имеет способность в процессе нарастания кризиса восстанавливать эффективную деятельность территориального экономического субъекта как микроэкономической системы на основе самоорганизации, поддержки внутреннего стабильного состояния и динамического внешнего окружения. Предложен алгоритм предсказания кризиса, разработаны инструменты его преодоления.

**Ключевые слова:** антикризисное регулирование, механизм, децентрализация, кризис, алгоритм предсказания кризиса, национальная экономика.

**Antoniuk N.A. Mechanism of national economy anti-crisis regulation in conditions of decentralization.** The article deals with approaches to the formation of the mechanism of anti-crisis management of national economy in the context of decentralization reform. It has been investigated tools that contribute to its functioning. It has been determined the essence and content of the mechanism of anti-crisis regulation of national economy in the conditions of decentralization. It has been indicated that it has ability to restore effective activity of the territorial economic entity as a microeconomic system on the basis of self-organization, support of internal stable status and dynamic external environment. It has been developed crisis prediction algorithm and proposed tools to overcome it.

**Key words:** anti-crisis regulation, mechanism, decentralization, national economy.

**Постановка проблеми.** В сучасних умовах все більшої актуальності набувають підходи до регулювання національної економіки. Особливістю теперішнього періоду є проведення реформи децентралізації в умовах кризових явищ в Україні, яка суттєво впливає на формування механізму антикризового регулювання національної економіки [1, с. 159]. Актуальною для дослідження є

характеристика підходів до антикризового регулювання, яка на практиці забезпечується сукупністю методів впливу на економічні, екологічні та соціальні процеси, співвідношення між якими час від часу змінюється, віддзеркалюючи різні форми суспільного життя.

Підходи до регулювання систем у стані відсутності рівноваги та дисбалансу вимагають від керів-