

УДК 627:658.78

КРИКАВСЬКИЙ Є. В., ШАНДРІВСЬКА О. Є., ПАТОРА-ВИСОЦЬКА З.
 Національний університет «Львівська політехніка», Суспільна академія наук (РП)

СТРАТЕГІЧНА ОЦІНКА ПЕРСПЕКТИВ РІЧКОВИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ*

Розглянуто річковий транспорт у якості інфраструктурного елемента логістичних систем, який призначений сприяти вдосконаленню способів організації логістичної діяльності, що функціонує на засадах інноваційного розвитку, мобільності та охорони навколишнього середовища. Здійснений аналіз кон'юнктури сегменту річкових вантажних перевезень. Здійснено аналіз показників функціонування річкового транспорту України у 2010–2016 рр. Представлено результати проведеного SWOT-аналізу діяльності річкового транспорту у сегменті вантажних перевезень.

Ключові слова: кон'юнктура сегменту річкових вантажних перевезень, проблеми розвитку річкового транспорту, логістичні системи, річковий порт, логістичні стратегії порту, SWOT-аналіз річкових вантажних перевезень.

KRYKAVSKYY E., SHANDRIVSKA O., PATORA-WYSOCKA Z.
 Lviv Polytechnic National University, University of Social Sciences

STRATEGIC PERSPECTIVE ASSESSMENT OF RIVER'S FREIGHT TRANSPORTATION IN UKRAINE**

This job considers river's transport as an infrastructure element of transport and logistics systems, which is intended to help improve the organization of transport and logistics activities, operating on the basis of innovation development, mobility and environment protection. For this purpose, did a complex analysis of the situation of the segment of river's freight transport was carried out. Is carried out the analysis of the dynamics of freight traffic by water transport in the structure of transportation by types of transport is given and the analysis of indicators of functioning of river transport of Ukraine for the period of 2010 - 2016. The results of the SWOT analysis of river's transport activity in the segment of freight traffic are presented. It is concluded that such factors as the low cost of transportation of massive, large-sized cargoes; minimal ecological harmful effect on the environment; functioning on the principles of socially responsible marketing; high logistic attractiveness of ports (Kiev, Dnipro, Zaporizhia, Kherson, Mykolayiv), high throughput of ports (Kherson, Dnipro, Zaporizhia, Kiev, Mykolayiv) and high level of utilization of port capacity (Dnipro and Zaporizhia) in the context of strengthening globalization processes, the development of digital technologies, the spread of management innovation and new societal needs, promote the positioning of river infrastructure as part of regional / international transport and distribution systems for the handling of container and multimodal carriage of goods globally, based on logistic platforms that operate on the principles of innovation development, mobility and environmental protection. In further research, attention should be paid to river ports as an infrastructure element of logistics systems with the participation of river transport in the segment of freight transport and to conduct a comprehensive analysis of the prospects of the development of river ports of Ukraine on the principles of logistics.

Key words: state of affairs of the segment of river's freight transport, problems of river's transport development, transport and logistics systems, river port, port's logistics strategies, SWOT analysis of river's freight transport.

Постановка проблеми. Річковий транспорт є найбільш економічним та екологічно чистим видом транспорту, який має значний невикористаний потенціал розвитку в Україні. В умовах низької ефективності державного регулювання та недосконалого менеджменту, занепаду його інфраструктури, актуалізується необхідність проведення перспективного комплексного аналізу здійснення річкових вантажних перевезень в Україні.

Застосування логістичного підходу в діяльності річкового транспорту дозволяє виокремити річковий порт як центральний елемент в товарному русі, ідентифікувати його як елемент логістичних систем країни, який призначений сприяти вдосконаленню способів організації логістичної діяльності, що функціонує на засадах інноваційного розвитку, мобільності та охорони навколишнього середовища. Географічне розташування річкових портів, в т. ч. на перетині транспортних коридорів в умовах розвитку глобалізованого середовища, інтернаціоналізації торгівлі та індивідуалізації попиту, з одного боку, уможлиблює прикладання положень міжнародної та екологічної логістики, інноваційного, логістичного та соціально-відповідального менеджменту та маркетингу. З іншого – нереалізовані судноплавний потенціал, потенціал вантажних перевезень річковим транспортом, придатний до функціонування потенціал річкового флоту, потенціал пропускної спроможності річкових причалів і портів вимагають пошуку чинників їх прискореного використання в Україні на засадах логістики, з допомогою якої вдається віднайти шляхи покращення функціонування галузі та отримання синергетичного ефекту від реалізації окреслених потенціалів. З огляду на викладене, здійснення комплексного аналізу річкових вантажних перевезень в Україні на засадах логістики видається вельми актуальним.

* Стаття з'явилася під час реалізації закордонного стажу, співфінансованого Європейським союзом з ресурсів Європейського Суспільного Фонду у рамках проекту «У напрямі Європа 2020 – розширення освітньої пропозиції і зростання потенціалу Суспільної академії наук в галузі інформатики і логістики».

** The article came into being during the internship within the project entitled “W kierunku Europa 2020- poszerzenie oferty edukacyjnej i wzrost potencjału Społecznej Akademii Nauk w obszarze informatyk i logistyki” financed by the European Social Fund and conducted by the University of Social Sciences.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові дослідження розбудови й розвитку річкових перевезень на водних шляхах України у своїх працях розглядало ряд вітчизняних науковців. Серед них слід виділити С. М. Боняр [1], яка у своїх працях вивчала проблеми **економічного розвитку судноплавства ріка-море в Україні**. Теоретико-методологічні положення і засади розвитку логістичних систем за участю річкового транспорту розглянуті у роботах таких вітчизняних вчених, як С.В. Крикавського [6], який досліджував специфіку управління ланцюгами поставок на різних типах ринків, Карпенко О. О. [5], яка займалася питаннями економічного розвитку транспортно-логістичних підприємств на засадах кластеризації, Мельник О. В. [4], яка вивчала специфіку формування логістичної стратегії розвитку річкових портів України та ін.

У значній частині публікацій, в яких послуговуються терміном «транспортно-логістична система», провідна роль відводиться транспортній складовій, як основній, визначальній, що певним чином зводить до другорядного значення логістичну складову, за яку дехто вважає складську підсистему. Такий підхід може призвести до субоптимальних рішень щодо розвитку логістичної системи країни. Тому автори поставили собі за мету здійснити стратегічний аналіз річкових вантажних перевезень, приймаючи визначальною логістичну парадигму.

Формулювання цілей статті. Метою роботи є стратегічна оцінка перспектив розвитку сегменту річкових вантажних перевезень та розробка пропозицій щодо підвищення ефективності його функціонування на засадах логістики.

Виклад основного матеріалу з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Автори пропонують досліджувати та формувати стратегічні оцінки розвитку річкових вантажних перевезень згідно логістичної концепції, тобто:

а) річкові вантажні перевезення є рівнозначною взаємопов'язаною підсистемою логістичної системи країни, а, відповідно, використовувана інфраструктура є складовою логістичної інфраструктури країни на засадах загальної доступності;

б) витрати річкових вантажних перевезень є певною складовою загальних логістичних витрат і їх формування має відбуватися у взаємозв'язку із іншими складовими логістичних витрат, такими як витрати утримання запасів, в т. ч. складські витрати, пакувальні витрати, витрати замовлень, витрати ризику;

в) з точки зору обслуговування клієнтів та функціонування ланцюгів поставок окрім критерію витрат доцільно брати до уваги такі, як час поставки, надійність/ терміновість поставок, еластичність (в широкому розумінні) поставок, інноваційність, якість та екологічність поставок.

Річковий транспорт, який поряд із морським, є складовими водного виду транспорту, має значний потенціал для розвитку (з огляду на можливості зростання товарообороту та обсягів перевезень вантажів). Аналіз динаміки вантажних перевезень водним транспортом у структурі перевезень за видами транспорту наведено у табл. 1.

Таблиця 1

Аналіз динаміки вантажних перевезень водним транспортом у структурі перевезень за видами транспорту

Транспорт	2016 р.				Січень – травень 2017 р.			
	Вантажооборот		Перевезено вантажів		Вантажооборот		Перевезено вантажів	
	млн ткм	у % до 2015 р.	млн т	у % до 2015 р.	млн ткм	у % до січня – травня 2016р.	млн т	у % до січня – травня 2016 р.
Загалом, у т.ч.:	323473,9	102,4	624,5	103,8	139306,7	110,0	258,0	106,7
Залізничний	187215,6	96,0	344,1	98,3	79909,2	107,0	139,2	102,8
Трубопровідний	94378,9	117,0	106,7	109,8	42142,5	115,7	49,3	112,7
Автомобільний	37654,9	109,1	166,9	112,7	15469,3	109,8	67,8	111,4
Водний	3998,6	73,6	6,7	103,5	1688,3	121,7	1,7	91,8
Авіаційний	225,9	107,0	0,07	107,4	97,4	103,2	0,03	90,5

Джерело: [2, 3]

Як свідчать дані табл. 1, у 2016 р. вантажооборот підприємств транспорту становив 323,5 млрд ткм, або 102,4% від обсягу 2015 р. У 2016 році підприємствами транспорту перевезено 624,5 млн т вантажів, що становить 103,8% від обсягів 2015 р. У 2016 році у загальних обсягах перевезень вантажів водним транспортом закордонні становили 49,5%. Порівняно із 2015 р. обсяги закордонних перевезень вантажів збільшилися на 2,1%.

У січні-травні 2017 р. вантажооборот підприємств транспорту становив 139,3 млрд ткм, або 110,0% від обсягу січня-травня 2016 р. За період січень-травень 2017 року у загальних обсягах перевезень вантажів водним транспортом закордонні становили 61,0%. Порівняно із січнем-травнем 2016 р. обсяги закордонних перевезень вантажів зменшилися на 11,7%.

Аналіз динаміки вантажних перевезень водним транспортом у структурі перевезень вказує, що вантажооборот річкового транспорту в структурі інших видів транспорту складає лише 1,24% (дані 2015 р.), а обсяги перевезень вантажів річковим транспортом в структурі перевезень вантажів всіма видами

транспорту складають 1,07% (дані 2015 р.), що свідчить про значно менші від проектних показники використання водного транспорту та визначаються похідним характером попиту залежно від розвитку основних сегментують галузей, які обслуговує водний (річковий) транспорт.

Динаміка показників функціонування річкового транспорту України за період 2009–2016 рр. наведена у табл. 2.

Таблиця 2

Аналіз динаміки показників функціонування річкового транспорту України за 2010–2016 рр.

Рік	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016/2010
Вантажооборот, млрд ткм, в т. ч. за видами сполучення:	3,8	2,2	1,7	1,4	1,3	1,6	1,5	0,394
Закордонне	3294,2	2010,1	1436,6	1171,4	1100,6	1287,4	1237,6	0,376
Каботажне	542,5	207,9	311,8	215,8	257,5	284,3	227,4	0,419
Обсяг перевезень вантажів, млн тонн	7	6	4	3	3	3	3	0,429
Індекс обсягу перевезень вантажів, у % до попереднього року	136	82	75	66	111	100	115	-
Середня відстань перевезення однієї тонни вантажів, км, в т.ч. у міжнародному сполученні	549	388	407	488	432	498	402	0,732
Інтенсивність перевезень вантажів, млн ткм на 1 км довжини шляхів	1,8	1,0	0,8	0,7	0,8	1,0	0,9	0,5
Рухомий склад, од.	2064	2040	2040	2040	1261	1321	1312	0,636
Обсяг переробки вантажів річковими портами, млн тонн	6	7	7	4	4	4	4	0,667
Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів, тис. км	2,2	2,1	2,1	2,1	1,6	1,6	1,6	0,727

Джерело: [11, 12]

Кількісний аналіз динаміки показників функціонування річкового транспорту України за 2010–2016 рр. свідчить про падіння вантажообороту на 60,6%, в т. ч. за видами сполучення: закордонне – на 62,4%, каботажне – на 58,1%; обсягу перевезень вантажів – на 57,1%. За умов зменшення середньої відстані перевезення однієї тонни вантажів на аналізований період на 26,8% знизилась інтенсивність перевезень вантажів на 50% та обсяг переробки вантажів річковими портами – на 33,3%. У період за 2010–2016 рр. спостерігалось погіршення інфраструктурних показників річкового транспорту: рухомого складу – на 36,4% та експлуатаційної довжини річкових судноплавних шляхів – на 27,3%. Тобто за наявності мотиваційних чинників залучення річкового транспорту (низьких витрат на перевезення вантажів), об'єктивних можливостей щодо зростання обсягів перевезень вантажів немає з причини занепаду елементів річкової інфраструктури. Динаміка експорту-імпорту послуг річкового транспорту наведено у табл. 3.

Таблиця 3

Аналіз динаміки експорту-імпорту послуг річкового транспорту у 2010–2016 рр., тис. дол. США

Рік	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016/2010
Експорт	72735,7	82952,1	63091,2	42299,6	46342,3	44494,8	29944,4	0,412
Імпорт	1214,8	1009,6	372,6	360,8	1087,6	600,8	351,1	0,289
Сальдо	71520,9	81942,5	62718,6	41938,8	45254,7	43894	29593,3	-
Коефіцієнт покриття імпорту експортом	59,87	82,16	169,33	117,24	42,61	74,06	85,29	-

Джерело: [11, 12]

Аналіз табл. 3 вказав, що експорт послуг річкового транспорту у 2016 р. відносно 2010 р. зменшився на 58,83%; імпорт послуг річкового транспорту – на 71 % при збереженні позитивного сальдо зовнішньої торгівлі даними послугами у аналізований період, що є наслідком падіння виробництва і споживання. Аналіз рівня доданої вартості товарів, що імпортуються, вказав на високий ступінь обробки готової продукції, а в структурі товарів, що експортуються, переважають сировинні низько технологічні товари з низькою доданою вартістю, що перетворює Україну на сировинний придаток та створює умови для масової еміграції трудового населення країни. Аналіз структури експортно-імпортних послуг річкового транспорту у 2016 році наведено у табл. 4.

Таблиця 4

Аналіз структури експортно-імпортних послуг річкового транспорту у 2016 році, тис. дол. США

Вид послуги	Експорт	Імпорт	Сальдо
Транспортні послуги, в т.ч.	5300545,6	989274,8	4311270,8
послуги річкового транспорту	29944,4	351,1	29593,4
послуги вантажного річкового транспорту	21943,4	65,7	21877,7
транспортно-експедиційні послуги річкового транспорту	992,5	6,4	986,1
послуги, пов'язані з забезпеченням річкової транспортної інфраструктури	1359,5	-	1359,5
послуги агентування та фрахтування річкового флоту	2916,3	279,0	2637,3

Джерело: [11]

Аналіз структури експортно-імпортних послуг річкового транспорту у 2016 році (табл. 4) вказав на домінування експорту над імпортом, тис. дол. США: послуг річкового транспорту (29944,4 проти 351,1),

послуг вантажного річкового транспорту (21943,4 та 65,7 відповідно), транспортно-експедиційних послуг річкового транспорту – (992,5 проти 6,4 відповідно), послуг агентування та фрахтування річкового флоту – 2916,3 та 279,0 відповідно.

Під час проведення аналізу динаміки розвитку річкових вантажних перевезень виявлені тенденції, пов'язані з невідповідністю цілей розвитку транспортного бізнесу та існуючих можливостей в галузі річкових перевезень, до яких домінують слід віднести докорінну перебудову обсягів та структури логістичних потоків вантажів внаслідок зміни геополітичної ситуації в євразійському просторі, загострення конкуренції (видової та міжвидової) в галузі перевезень вантажів та лобювання інтересів окремих груп стейкхолдерів, внаслідок чого наявні логістичні потужності транспортного комплексу не можуть ефективно обслуговувати транспортні потоки.

Негативні тенденції, що проявилися у розвитку річкового транспорту (про що свідчать дані табл. 2 – табл. 4, згідно з якими немає жодного приросту щодо аналізованих показників) призвели до зростання питомої собівартості надання послуг річковим вантажним транспортом, і, як наслідок – падіння показників та проблем подальшого розвитку системи вантажних перевезень, яка б задовольняла національні інтереси та потреби усіх зацікавлених контрагентів.

Зниження обсягів перевезення вантажів вимагає проведення якісного аналізу причин занепаду перевізної діяльності річковим транспортом, формування нових концепцій річкових вантажних перевезень з метою пошуку шляхів відновлення функціонування галузі.

У контексті зазначеного актуальним стало проведення *SWOT*-аналізу діяльності річкового транспорту у сегменті вантажних перевезень, результати якого представлені у табл. 5.

Аналіз сильних сторін функціонування річкового транспорту вказав, що низька собівартість перевезення масових, великогабаритних вантажів відносно інших видів транспорту; мінімальний екодеструктивний вплив на довкілля, який відповідає принципам екологістики та її можливостям щодо «зелених» технологій доставки вантажів (використанням контейнерів на річковому транспорті), «зеленим» технологіям обробки вантажів (новітнім автоматизованим технічним обладнанням), будівництву «зелених» терміналів з використанням енергозберігаючих технологій; функціонуванню на засадах соціально-відповідального маркетингу (у формуванні і підтримці іміджу з врахуванням екологічних аспектів перспективного розвитку перед суспільством, зовнішніми та внутрішніми споживачами); наявні: висока логістична привабливість портів (Київ, Дніпро, Запоріжжя, Херсон, Миколаїв), висока пропускна спроможність портів (Херсон, Дніпро, Запоріжжя, Київ, Миколаїв) та високий рівень використання пропускної спроможності портів (м. Дніпро та м. Запоріжжя) в умовах посилення глобалізаційних процесів, розвитку цифрових технологій, трансформації сучасного світу, поширення інновацій у сфері управління та нових потреб суспільства, дозволяє ідентифікувати річковий транспорт як інфраструктурний елемент логістичних систем, який призначений сприяти вдосконаленню способів організації логістичної діяльності, що функціонує на засадах інноваційного розвитку, мобільності та охорони навколишнього середовища.

Таблиця 5

SWOT-аналіз діяльності річкового транспорту у сегменті вантажних перевезень, станом на липень 2017 р.

СИЛЬНІ СТОРОНИ	СЛАБКІ СТОРОНИ
<p>Наявність 16 річкових портів [4] та терміналів з 60 млн тонн пропускною здатністю на рік. Перевезення вантажів Дніпром (Р40), Дунаєм (Р80), Дністром (Р90), Південним Бугом, Чорним і Середземним морями із заходу у річкові порти Румунії, Німеччини, Болгарії, Угорщини, Австрії, морські порти Туреччини, Греції, Ізраїлю, Франції, Італії.</p> <p>Природні шляхи сполучень.</p> <p>Велика вантажопідйомність транспорту (один караван із двох барж і буксира рівнозначні за вантажопідйомністю 500 фурам або 100 залізничним вагонам із двома локомотивами).</p> <p>Універсальність транспорту (здатність перевозити різні види вантажів).</p> <p>Нижчі енерговитрати на перевезення вантажів відносно інших видів транспорту (на 25% за залізничні перевезення, у 5 разів відносно автомобільного транспорту).</p> <p>Нижчий рівень викидів CO₂, пилу, шкідливих речовин та гучності відносно інших видів транспорту (у 5 разів нижчий за автомобільний транспорт).</p> <p>Найнижча серед інших видів перевезень собівартість перевезення у перерахунку та одну умовну тонну вантажу (у п'ять разів ніж залізничні, вдесятеро – за автомобільні перевезення) через низьку потребу в інвестиціях на облаштування шляхів сполучення [4].</p> <p>1. Висока логістична привабливість портів (Київ, Дніпро, Запоріжжя, Херсон, Миколаїв).</p> <p>Висока пропускна спроможність портів (Херсон, Дніпро, Запоріжжя, Київ, Миколаїв) [7].</p>	<p>Низька швидкість перевезення вантажів (до 12 км/ год) відносно інших видів транспорту [4].</p> <p>Обмежена маневреність транспорту.</p> <p>Кліматично обмежений період навігації (неможливість перевезень Дніпром в зимовий час).</p> <p>Висока залежність від штормів і повеней, які ускладнюють навігації.</p> <p>Роз'єднаність річкових басейнів у меридіанному напрямку.</p> <p>Недостатність гарантованих глибин для навантаження та проходів великих суден (що збільшує собівартість доставки продукції) та неефективні тендерні процедури щодо проведення днопоглиблювальних робіт.</p> <p>2.1. Моральне та фізичне зношення основних виробничих фондів: рухомого складу та об'єктів портової (за виключенням зернових терміналів) та шлюзової інфраструктури (високий рівень зносу інфраструктури річкового флоту; відставання у розвитку інфраструктури припортових станцій).</p> <p>2. Низький рівень використання пропускної спроможності портів (Черкаси, Чернігів) [7].</p> <p>2.3. Дефіцит спеціалізованих контейнерних терміналів та великотоннажних суден для внутрішніх перевезень масових вантажів.</p> <p>3. Обмеженість ринкових засад функціонування річкового транспорту (на ринку річкових перевезень присутня компанія «Укррічфлот»; агрохолдинг «Нібулон», який здійснює перевезення зернових для власних потреб,</p>

<p>Високий рівень використання пропускної спроможності портів (Дніпропетровськ та Запоріжжя).</p> <p>Кваліфікована робоча сила з надання логістичних послуг за найнижчою в Європі вартістю (значний кадровий потенціал).</p> <p>Значний науковий потенціал (науково-дослідні та проектно-конструкторські інститути та вищі навчальні заклади), які займаються дослідженнями в галузі річкового транспорту.</p> <p>Наявність РІС Дніпро та РІС Дунай та їх функціонування у взаємодії із системою моніторингу надводної обстановки як комплексу забезпечення річкового судноплавства, що відповідає європейським стандартам та Директивам ЄЕК ООН (з 2012 р.), перспектива узгодження з «Інформаційною системою портового співтовариства» у портах Великої Одеси.</p> <p>Спрощений порядок виконання вантажних операцій та вищий рівень збереженості вантажів при їх стафіруванні у контейнери відносно залізничних та автомобільних перевезень.</p> <p>Загострення внутрішньогалузевої конкуренції між дунайськими судновласниками, що призвело до демпінгу та падіння фрахтових ставок.</p> <p>Значний потенціал річкових перевезень через високу щільність розміщення вздовж водойм Дніпра виробничих підприємств, які генерують (63% ВВП України (26 млн тонн вантажу на рік).</p>	<p>агрокорпорації – група компаній «УкрАгроКом», «Гермес-Трейдінг»; ПАТ «Запоріжсталь», що транспортує металопродукцію).</p> <p>3.1. Монополізація ринку річкових перевезень окремими портовими операторами.</p> <p>3.2. Дискримінація окремих перевізників або вантажовласників. Конфлікти з існуючими партнерами, що мають договори оренди, спільної діяльності.</p> <p>Обмежений доступ на вхід суден під іноземним прапором до внутрішніх водних шляхів.</p> <p>Відсутність попиту на експорті перевезення вантажів контейнеровозами.</p> <p>Використання карантинного, фіто-санітарного та ветеринарного контролю як корупційного джерела доходів; неефективне виконання ним своїх основних функцій.</p> <p>Повільне вдосконалення технологій перевезення річковим транспортом.</p> <p>Необґрунтовано високі ставки портових зборів, їх кількість (каналний збір за розведення мостів, збір за шлюзування; збір за лоцманське проведення судна; портові збори; одержання разових дозволів) та обов'язковість деяких з них (лоцманський).</p> <p>Неконкурентоспроможні вантажні тарифи на внутрішні контейнерні перевезення (невеликих партій вантажів) відносно залізничного та автомобільного транспорту (через високу вартість вантажно-розвантажувальних робіт).</p> <p>Вищі вантажні тарифи порівняно із залізницею (майже у два рази) та автомобільного транспорту для суден класу «ріка-море», що здійснюють експортно-імпорتنі перевезення (вищі фрахт, витрати на оренду флоту, користування інфраструктурою).</p> <p>Неповне використання потенціалу водного транспорту та його поступове зниження.</p> <p>Низький рівень комп'ютеризації та автоматизації технологічних процесів об'єктів інфраструктури (відсутність річкакерів – мобільних навантажувачів для контейнерів) тощо.</p> <p>Низький рівень надання логістичних послуг.</p> <p>Простої транспорту з вантажами на митних переходах під час перетину кордону України, що зменшує рівень довіри іноземних контрагентів та не сприяє притоку інвестицій в галузь.</p>
<p>МОЖЛИВОСТІ</p> <p>Збільшення вантажообігу на перспективу 5–15 рр. (20–100 млн тонн).</p> <p>Розвиток транзитного потенціалу (перспектива входження в ЄС).</p> <p>Залучення інвестицій в логістично привабливі річкові порти.</p> <p>1. Інтеграція в систему транс'європейської транспортної мережі TEN-T.</p> <p>3.2. Приєднання до зовнішніх шляхів річкового сполучення, зокрема до водного маршруту Е-40, орієнтованого на розвиток транзитного потенціалу Дніпра України, Білорусі та Польщі.</p> <p>Розширення мережі мультимодальних перевезень суднами типу «ріка – море».</p> <p>Зростання кон'юнктури на міжнародних товарних ринках та ріст цін на основні експортні товари України.</p> <p>Розвиток кораблебудування.</p> <p>Доопрацювання ЗУ «Про внутрішній водний транспорт» та Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на період 2014–2021 рр.</p> <p>Розвиток гірничо-металургійного та аграрного комплексів як основних сегментів, які обслуговує річковий транспорт (насіпні вантажі – руда, зерно, частково метал).</p> <p>Запровадження системи цільового пільгового державного кредитування та інших ринкових стимулів.</p> <p>Розвиток державно-приватного партнерства в системі річкового транспорту у формі концесій (учасники угод: оператори берегової бази обслуговування, суб'єкти обслуговування берегової бази, місцеві органи влади) та контрактів на надання послуг (учасники угод: оператори-перевізники, місцеві органи влади).</p> <p>Впровадження стандартів ЄС, СОТ та НАТО у сфері вантажних перевезень.</p>	<p>ЗАГРОЗИ</p> <p>Загальна економічна криза, ускладнена військовими діями на території країни, нестабільною політичною ситуацією, санкціями з боку Росії.</p> <p>Брак державних інвестицій (в т. ч. в аспекті зобов'язань щодо днопоглиблення).</p> <p>Перешкоди інвестуванню через укладені договори з приватними інвесторами, які не дозволяють здійснювати масштабні інвестиції (низький рейтинг Doing Business (80 місце за загальним рейтингом 2017, у тому числі 140 місце за отриманням дозволів на будівництво та 130 місце за підключенням до електропостачання).</p> <p>Низький рівень стратегічного планування на державному рівні.</p> <p>Непрозорі механізми державного регулювання діяльності об'єктів водотранспортної інфраструктури.</p> <p>Загострення міжгалузевої конкуренції з боку власного чи найманого автомобільного транспорту – при перевезенні дрібних партій вантажів; залізничного транспорту – при перевезенні великих партій вантажу за заниженими регульованими тарифами, сформованими під тиском крупних виробників металургійної та хімічної продукції та відставанням їх індексації від темпів зростання цін, що сприяє відтоку промислових вантажів на інші види транспорту внаслідок недобросовісної конкуренції.</p> <p>5. Технологічні та екологічні аварії через незадовільний технічний стан об'єктів інфраструктури.</p>

Джерело: систематизовано на основі [4, 7, 8–10]

Поширення інновацій репрезентують інтегровані структури у вигляді кластерів (логістичних, торговельно-логістичних, виробничо-логістичних тощо) із залученням до них річкового транспорту. Кластерні утворення

поєднують виробничо-господарську діяльність у різноманітних секторах, таких як суднобудування та офшорні конструкції, вантажні річкові перевезення, виробництво суднового та портового обладнання, будівництво гідротехнічних берегових споруд, отримання екологічно чистих видів енергії, інформаційні технології, НДДКР, навчальні заклади, які здійснюють підготовку фахівців з спеціальності 271 «Річковий та морський транспорт» тощо та вирізняються належністю місць локалізації учасників транспортно-розподільчого процесу до міжнародних транспортних коридорів, зокрема, восьмого коридору (Рейн – Дунай – водні шляхи Дунаю, що з'єднують центральні райони навколо Страсбурга і Франкфурта через Південну Німеччину до Відня, Братиславу, Будапешт – Мюнхен – Прага – Кошице – український кордон) [9], Євразійської системи вантажних транспортних коридорів, зокрема системи Дніпро – Чорне море – Дунай – Волго-Дон – Босфор, з перспективою використання воднотранспортних сполучень Дніпро – Буг, Дніпро – Даугава та ін.

Незважаючи на зростання зацікавленості промислових підприємств до контейнерних перевезень річковим транспортом (з огляду на розширення операційних і технічних характеристик контейнерів, наприклад контейнер 4Fold виробника Holland Containers Innovations (HCI), який у складеному вигляді займає 25% об'єму стандартного контейнера ємністю для завантаження 40 т; контейнер Container SeaCell 20-20 виробника Container Group Technology Ltd (CGT) з потужністю 136% відносно аналогів) та переваг від використання контейнерів на річковому транспорті (уніфікація вантажного місця; спрощені вимоги до упакування вантажу та зменшення ризиків втрати вантажу в дорозі відносно автомобільного та залізничного транспорту; скорочення часу оформлення перевізних документів; можливість застосування механізованих засобів для перероблення вантажів; пришвидшення часу вантажно-розвантажувальних операцій; скорочення кількості операцій; зменшення потреб у критичних складських потужностях) спостерігається дефіцит у спеціалізованих контейнерних терміналах та великотоннажних суден для внутрішніх перевезень масових вантажів.

Результати проведеного аналізу дозволили сформулювати такі напрями стратегічного розвитку річкових вантажних перевезень залежно від комбінаторики поєднання сильних та слабких сторін функціонування річкового транспорту, можливостей і загроз ринкового середовища.

СИЛА І МОЖЛИВОСТІ.

Розробка логістичних стратегій розвитку річкового транспорту.

1. Стратегія покращення якості логістичного сервісу порту для портів із середнім рівнем логістичної привабливості [7] за рахунок підтримки високого рівня кваліфікації наявного персоналу.

2. Стратегія логістичного аутсорсингу (для портів з високим рівнем логістичної привабливості) шляхом створення на базі річкових портів річкових логістичних центрів з розвинутим інформаційним логістичним центром координування роботи суміжних видів транспорту [7], який виконує функції: планування ширини обробки номенклатури вантажів; генерування організаційних альтернатив обробки вантажу в порту («судно – вагон», «судно – склад», «судно – вагон – судно – склад»), прогнозування обсягів переробки вантажів, організування процесу перевезення, розподіл фінансових потоків, оптимізація технологічних схем в порту та вибір оптимальних суміжних видів транспорту, надання додаткових послуг (надання в оренду складів, портової техніки у міжнавігаційний період тощо), стандартизація та безпека перевезень, контроль перевезень вантажів, що дозволить наростити обсяги перевезень вантажів та обсяги їх обробки в порту; генерує ефекти: зменшення часу обробки вантажів; зменшення простоїв суден; розширення номенклатури обробки вантажів (наприклад, залучення контейнерних ліній та здійснення операцій з ними), екологічний ефект, задоволення потреб клієнтів, підвищення попиту організацій-клієнтів; зростання прибутковості бізнесу.

3. Формування логістичних систем за напрямками руху вантажопотоків на основі розвитку інтермодальних перевезень (за участю річкових та морських портів, вантажних терміналів, залізниці та інших суміжних видів транспорту) з інформаційним забезпеченням РІС-Дніпро та РІС-Дунай та участю в системах розподілу вантажів та надання додаткових послуг, з використанням наскрізних тарифних ставок.

4. Використання конкурентних переваг (низької ціни (без урахування зборів), високої перевізної здатності, універсальності транспорту) дозволить наростити вантажообіг та оновити рухомий склад на основі гнучкої цінової політики в порту.

5. Реалізація та розвиток транзитного потенціалу, а також формування нових річкових маршрутів перевезень шляхом приєднання до зовнішніх шляхів річкового сполучення за участю сформованих логістичних систем.

6. Реалізація потенціалу експортно-імпортних перевезень шляхом приведення законодавства України у сфері річкового транспорту у відповідність до вимог ЄС та СОТ, НАТО.

СЛАБКІ СТОРОНИ ТА МОЖЛИВОСТІ

Стратегія мінімізації загальних логістичних витрат для річкових портів з низьким рівнем логістичної привабливості [7].

Розробка положень ЗУ «Про річковий транспорт» щодо стратегії та програми державного регулювання галузі з метою зростання вантажообігу і розвантаження залізних та автомагістралей, залучення інвестицій, дерегулювання ринку річкових перевезень, створення ринкових засад функціонування галузі.

Реалізація транзитного потенціалу завдяки входженню в транс'європейську транспортну мережу TEN-T та розвитку водного маршруту Е-40 шляхом залучення суден під іноземним прапором, надання повного комплексу логістичних послуг.

Оновлення об'єктів портової інфраструктури та відродження судноплавства по інших річках, в тому числі малих за рахунок зростання попиту на річкові внутрішні в т. ч. контейнерні перевезення.

Вирівнювання сезонної нерівномірності перевезень за рахунок продовження експлуатаційного періоду та організації цілорічної навігації на окремих ділянках річок за участю організацій-клієнтів портів.

Зростання попиту на перевезення шляхом розвитку ринкових конкурентних відносин (спрощення доступу суден під іноземним прапором до внутрішніх водних шляхів; спрощення та зменшення кількості тарифів та зборів, що стягуються з перевізників та вантажовласників, запровадження системи цільового пільгового державного кредитування та ін.).

Залучення приватних інвестицій в галузь за рахунок розвитку державно-приватного партнерства з метою оновлення основних виробничих фондів, гарантування днопоглинання.

Розширення асортименту логістичних послуг в структурі комплексу маркетингу порту за рахунок внаслідок стимулювання розвитку державно-приватного партнерства, впровадження стандартів ЄС та НАТО.

Будівництво контейнерних терміналів для обробки та зберігання вантажів на території логістично привабливих річкових портів, які забезпечують зростання обсягів обробки контейнерних вантажопотоків та сприяють скороченню витрат на доставку контейнерів та їх обробку за рахунок отримання ефектів портом, підприємствами залізничного та автомобільного транспорту, вантажовідправниками та вантажоотримувачами.

СИЛА І ЗАГРОЗИ

Залучення професійного персоналу для уникнення аварій та катастроф.

Застосування опосередкованих важелів держрегулювання з метою уникнення перешкод інвестуванню з боку приватних інвесторів.

СЛАБКІ СТОРОНИ І ЗАГРОЗИ

1. Застосування опосередкованих важелів державного регулювання з метою розвитку ринкових конкурентних відносин в галузі.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Стверджується, що основними структурними індикаторами відновлення економіки в період занепаду розглядаються еластичність, достаток робочої сили та опора на промисловість. Вклад річкового транспортного комплексу України в сегменті річкових вантажних перевезень у відновлення економіки має високий потенціал та перспективи зростання з огляду на значний кадровий та науково-технічний потенціал за умов виконання ряду стимулюючих заходів.

Зроблено висновок, що такі чинники, як низька собівартість перевезення масових, великогабаритних вантажів; мінімальний екодеструктивний вплив на довкілля; функціонування на засадах соціально-відповідального маркетингу; висока логістична привабливість портів (Київ, Дніпро, Запоріжжя, Херсон, Миколаїв), висока пропускна спроможність портів (Херсон, Дніпро, Запоріжжя, Київ, Миколаїв) та високий рівень використання пропускної спроможності портів (Дніпропетровськ та Запоріжжя) в умовах посилення глобалізаційних процесів, розвитку цифрових технологій, поширення інновацій у сфері управління та нових потреб суспільства сприяють позиціонуванню річкової інфраструктури у якості складової регіональних/міжнародних транспортно-розподільних систем з обслуговування контейнерних та мультимодальних перевезень вантажів в світовому масштабі на основі логістичних платформ, які функціонують на засадах інноваційного розвитку, мобільності та охорони навколишнього середовища.

Встановлено, що основними перешкодами розвитку річкового транспорту є: а) застаріла інфраструктура портів та неспеціалізований флот з низькою енергоефективністю, відсутність спеціалізованих терміналів (крім зернових), відсутність в морських портах інфраструктури для перевалки з річкових суден на морські судна; низький рівень використання пропускної спроможності портів (Черкаси, Чернігів); дефіцит спеціалізованих контейнерних терміналів та великотоннажних суден для внутрішніх перевезень масових вантажів; низький рівень комп'ютеризації та автоматизації портової інфраструктури; б) обмеженість ринкових засад функціонування річкового транспорту та дискримінація окремих перевізників або вантажовласників; обмежений доступ на вхід суден під іноземним прапором до внутрішніх водних шляхів; відсутність попиту на експорті перевезення вантажів контейнеровозами; в) необґрунтовано високі ставки портових зборів та їх кількість, що формують низьку конкурентоспроможність вантажних тарифів на контейнерні перевезення відносно інших видів транспорту; г) неповне використання потенціалу водного транспорту та його поступове зниження, в т. ч. через низький рівень надання логістичних послуг; д) відтік кадрів командного плавкладу морського і річкового флоту.

Перспективним може стати сегмент нішевих річкових перевезень, пов'язаний з розвитком нішевих товарних ринків (за рахунок концентрації та спеціалізації) та розвитком контейнеризації (за рахунок універсальності, мультимодальності, надійності).

Відкриття ринків каботажних перевезень за участю річкового транспорту; зростання споживчого попиту та його диференціації за різними країнами і регіонами; підвищення вимог до охорони навколишнього середовища, розвиток технологій перевезення вантажів; уповільнення темпів міжнародної торгівлі, визначають структуру світових торговельних потоків та формуватимуть попит на послуги, пов'язані з річковими перевезеннями на перспективу.

У подальших дослідженнях слід звернути увагу на річкові порти, як інфраструктурний елемент логістичних систем за участю річкового транспорту в сегменті вантажних перевезень та провести комплексний аналіз перспектив розвитку річкових портів України на засадах логістики.

Література

1. Боняр С. М. Економічні основи розвитку судноплавства ріка-море в Україні : автореф. дис. д-ра екон. наук, спец. : 08.00.04. / Боняр С.М. – Одеса : Ін-т проблем ринку та екон.-екол. дослідж., 2010. – 36 с.
2. Експрес-випуск. Підсумки роботи транспорту в 2016 році. № 31/0/05.2вн-17 [Електронний ресурс] // Ukrstat.gov. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/express/expres_u.html.
3. Експрес-випуск. Підсумки роботи транспорту в січні-травні 2017 року. № 248/0/05.2вн-17. [Електронний ресурс] // Ukrstat.gov. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/express/expres_u.html.
4. Інформація про водний транспорт України [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.
5. Карпенко О. О. Економічний розвиток транспортно-логістичних підприємств на засадах кластеризації : автореф. ... дис. д-ра екон. наук, спец. : 08.00.04. / О. О. Карпенко. – Київ : ДУТ, 2017. – 43 с.
6. Крикавський С.В. Логістика та управління ланцюгами поставок : навчальний посібник / С.В. Крикавський, О.А. Похильченко, М. Фертч. – Львів : Видавництво Національного університету «Львівської політехніки», 2017. – Вип. 12. – 804 с. – (Сер. «Світ маркетингу і логістики»).
7. Мельник О. В. Формування логістичної стратегії розвитку річкових портів України : автореф. ... дис. канд. екон. наук : 08.00.04 / КДАВТ ім. гетьмана П. Конашевича-Сагайдачного. – К., 2013. – 20 с.
8. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України [Електронний ресурс] : аналітична доповідь / під заг. ред. О. В. Собкевич. – К. : НІСД, 2014. – 60 с. – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/tdk-e0796.pdf>.
9. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України [Електронний ресурс]. – К. : НІСД, 2016. – 46 с. – Режим доступу : http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/morska_politika-54a10.pdf.
10. Річкові перевезення: реформуємо чи ставимо хрест? [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://lb.ua/blog/andrey_vadurskiy/369776_richkovi_perevezennya_reformuiemo_chi.html.
11. Транспорт і зв'язок України – 2016 [Електронний ресурс] : статистичний збірник / відповідальний за випуск О.О. Кармазіна. – Київ : ТОВ Видавництво «Консультант», 2017. – 185 с. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ8_u.htm.
12. Україна в цифрах / під ред. І.М. Жук [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://istmat.info/files/uploads/53010/ukraina_v_cifrah_2015.pdf.

References

1. Bonyar S. M. Ekonomichni osnovy rozvytku sudnoplavstva rika-more v Ukrayini : avtoref. dys. d-ra ekon. nauk, spets.: 08.00.04. / Bonyar S.M. – Odesa: In-t problem rynku ta ekon.-ekol. doslidzh., 2010. – 36 s.
2. Ekspres-vypusk. Pidsumky roboty transportu v 2016 rotsi. № 31/0/05.2vn-17 // Ukrstat.gov. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/express/expres_u.html.
3. Ekspres-vypusk. Pidsumky roboty transportu v sichni-travni 2017 roku. № 248/0/05.2vn-17 // Ukrstat.gov. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/express/expres_u.html.
4. Informatsiya pro vodnyy transport Ukrayiny. Mtu.gov. URL: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.
5. Karpenko O. O. Ekonomichnyy rozvytok transportno-lohistychnykh pidpryyemstv na zasadakh klasteryzatsiyi : avtoref. ... dys. d-ra ekon. nauk, spets.: 08.00.04 / O. O. Karpenko. – Kyiv: DUT, 2017. – 43 s.
6. Krykavs'kyu Ye.V. Lohistyka ta upravlinnya lantsyuhamy postavok / Ye.V. Krykavs'kyu, O.A. Pokhyl'chenko, M. Fertch // Navchal'nyy posibnyk. L'viv: Vydavnytstvo Natsional'noho universytetu «L'vivs'koyi politekhniki», 2017 r. 804s. – (Ser. «Svit marketynhu i lohistyky». Vyp.12).
7. Mel'nyk O. V. Formuvannya lohistrychnoyi stratehiyi rozvytku richkovykh portiv Ukrayiny. Avtoref. dys. kand. ekon. nauk: 08.00.04 / KDAVT im. het'mana P. Konashevycha _Sahaydachnoho. K., 2013. 20 s.
8. Mekhanizmy efektyvnoho vykorystannya ta rozvytku potentsialu transportno-dorozhn'oho kompleksu Ukrayiny: analitychna dopovid' / pid zah. red. O. V. Sobkevych. K: NISD, 2014. – 60 s. Niss.gov. URL: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/tdk-e0796.pdf>.
9. Priorytety derzhavnoyi mors'koyi polityky u sferi funktsionuvannya ta rozvytku morehospodars'koho kompleksu Ukrayiny. – K.: NISD, 2016. – 46 s. niss.gov URL: http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/morska_politika-54a10.pdf.
10. Richkovi perevezennya: reformuyemo chy stavymo khrest? Lb. URL: https://lb.ua/blog/andrey_vadurskiy/369776_richkovi_perevezennya_reformuiemo_chi.html.
11. Transport i zv'yazok Ukrayiny – 2016. Statystychnyy zbirnyk. Vidpovidal'nyy za vypusk O.O. Karmazina. Kyiv: TOV Vydavnytstvo «Konsul'tant», 2017. 185 s. Ukrstat.gov. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ8_u.htm.
12. Ukrayina v tsyfrakh./ Pid red. I.M. Zhuk. Istmat. Info. URL: http://istmat.info/files/uploads/53010/ukraina_v_cifrah_2015.pdf.

Надійшла: 03.11.2017

Рецензент: д. е. н., проф. Ковальчук С. В.