

Шкляр В.В.

АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ ЗА 2000-2011 РОКИ

У статті проведено аналіз діяльності підприємств морського та річкового транспорту, визначені тенденції розвитку та зміни протягом одинадцяти років їх функціонування. Визначені причини нестабільності в діяльності підприємств водного транспорту.

Ключові слова: підприємства морського та річкового транспорту, аналіз, тенденції розвитку.

Постановка проблеми. В сучасних посткризових умовах розвитку економіки країни велика кількість підприємств, особливо транспортних, ще досі залишаються збитковими. Дана тенденція зумовлена відсутністю росту обсягів перевезень як вантажів, так і пасажирів; скороченням номенклатури вантажів, які перевозяться; зменшенням дальності перевезень; низьким рівнем придатного рухомого складу; відсутністю створення нового флоту та безліччю інших причин. Саме тому, актуальним на сьогодні є проведення аналізу діяльності підприємств водного транспорту, визначення особливостей його сучасного стану та виділення причин, які гальмують їх розвиток.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Висвітленням проблем розвитку, шляхів їх вирішення на основі проведення моніторингу діяльності підприємств галузі водного транспорту займалися наступні автори: Боняр С.М., Гладка І.В., Коба В.Г., Ковбатюк М.В., Корнійко Я.Р., Котлубай М.І. та інші.

Невирішена частина проблеми. У зв'язку з швидкоюплинністю часу, зміною впливу факторів зовнішнього і внутрішнього середовища на діяльність підприємств необхідним постає завдання в проведенні якісного та повного аналізу, котрий надає чітку інформованість та можливість прийняття ефективних та дієвих управлінських рішень, щодо функціонування, регулювання та контролю їх діяльності.

Мета дослідження полягає у проведенні діагностики стану підприємств водного транспорту України за тривалий період з метою визначення особливостей розвитку та причин зміни показників в їх діяльності.

Виклад основного матеріалу. Аналізуючи стан основних засобів транспортних підприємств за період з 2000 по 2010 роки [1, с.17; 2, с.17] спостерігаємо наступні тенденції розвитку. За одинадцятирічний період транспортна галузь збільшила основні засоби приблизно в 36 разів. Стрімким збільшенням відносно попередніх років відзначилися 2006, 2007 роки – підвищення показників в 1,5 рази та 2008, 2010 роки – майже в три рази. Дану динаміку збільшення можна було б вважати позитивною, якби ступінь зносу не зростав такими ж темпами та в 2010 році досягнув критичного значення - 95,2%. Введені в дію за той же період нові основні засоби частково пояснюють наявний стан основних засобів. Якщо з 2000 по 2005 роки спостерігалася незначне, але стабільне підвищення оновленості від 2% до 6%, то починаючи з 2006 року спостерігаємо зменшення введення нових основних засобів від 2,7% до 0,3% в 2010 році. Наочно дані тенденції розвитку можна побачити на рисунку 1.

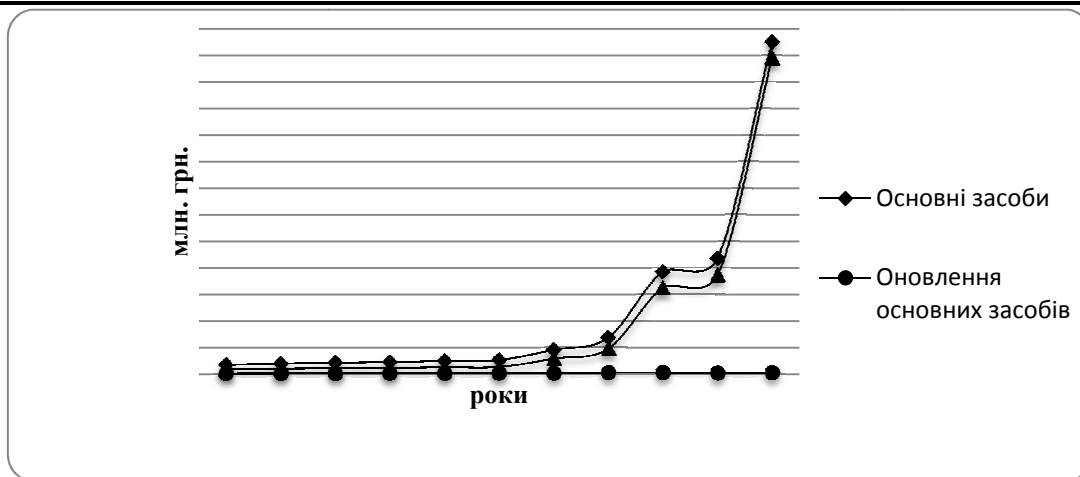


Рис. 1. Стан основних засобів транспортних підприємств за 2000-2010 рр.

Значну роль в оновленні основних засобів будь-якого підприємства відіграють інвестиції. Величина інвестицій в основний капітал підприємств водного транспорту зображена в таблиці 1.

З наведених даних бачимо, що обсяг інвестицій лише у 2011 році повернувся до обсягу 2001 – 2003 років та становить 103,7 млн. грн. Протягом інших років даний показник коливається в межах 34 – 70 млн. грн. Інвестування в галузь водного транспорту займає мізерну частку в загальному обсязі по економіці. В період 2001 – 2005 років дане значення зменшилося з 0,3 до 0,1%, а починаючи з 2006 року і до сьогоднішніх днів не досягає позначки 0,1% [1, с.18; 2, с.18].

Таблиця 1

Інвестиції в основний капітал підприємств водного транспорту

Роки	У фактичних цінах, млн. грн.		
	Діяльність водного транспорту	Діяльність морського транспорту	Діяльність річкового транспорту
2001	104,7	94,4	10,3
2002	102,0	71,9	30,1
2003	103,3	96,4	6,9
2004	73,8	27,6	46,2
2005	58,5	22,5	36,0
2006	34,4	16,9	17,5
2007	52,3	14,6	37,7
2008	56,8	34,3	22,5
2009	34,8	18,3	16,5
2010	52,4	14,6	37,8
2011	103,7	21,7	82,0

Щодо кадрового забезпечення підприємств, спостерігається значне зменшення середньооблікової кількості штатних працівників з кожним роком [1, с.25; 2, с.25]. Найбільш переломним був 2004 рік, коли кількість зайнятих зменшилася у два рази порівняно з 2003 роком. В подальшому спостерігається тенденція зменшення на 1-2% щороку. Станом на 2011 рік кількість працюючих становить 8,4 тис., що у чотири рази менше ніж у 2000 році.

Рух робочої сили в 2011 році характеризується значним вибуттям. З 8,4 тисяч працюючих одну тисячу працівників було звільнено в наслідок скорочення штату, а три тисячі вибуло за рахунок плинності кадрів. Взагалі вибуття перевищує 50% від середньої кількості штатних

працівників, що є негативним явищем для діяльності підприємств водного транспорту, враховуючи їх специфіку, хоча й було прийнято більше трьох тисяч осіб. Як видно з таблиці 2 [1, с.27; 2, с.26] , 2011 рік характеризується значним скороченням штату та зменшенням кількості прийнятих працівників порівняно з 2010 роком.

Таблиця 2

Аналіз руху робочої сили підприємств водного транспорту

<i>Показник</i>	<i>2010 р.</i>	<i>2011 р.</i>	<i>Темп росту, %</i>
Прийнято, тис. чол.	4,3	3,1	72,1
Вибуло, тис. чол.	4,4	4,4	100
У тому числі за причинами:			
<i>плинності, тис. чол.</i>	3,6	3,0	83,3
<i>скорочення штату, тис. чол.</i>	0,3	1,0	333,3
Коефіцієнт прийняття	0,45	0,37	82,2
Коефіцієнт вибуття	0,46	0,52	113
Коефіцієнт плинності	0,38	0,36	94,7

Обсяги перевезень вантажів морським і річковим транспортом з 2009 року, під впливом світової економічної кризи, знизилися приблизно в два рази (табл. 3). 2000-2008 роки для перевезень морським транспортом характеризуються стабільністю обсягів з незначними коливаннями. Річковий транспорт в докризові роки нарощував обсяги перевезень в середньому на одну тисячу тонн щороку. Питома вага перевезень вантажів в загальному обсязі транспортних перевезень як річковим, так і морським транспортом не досягає навіть 1%. Частка обсягу перевезень річковим транспортом з 2003 року переважає над часткою морського транспорту.

У структурі перевезень вантажів морським транспортом [1,с.52-53; 2,с. 53-54] переважають закордонні перевезення. У 2011 році вони становлять 71,7%, що на 2,2% менше ніж у 2005 р. та на 11,3% менше за 2000 р. Роль каботажного сполучення за даний період зросла з 17% (2000 р.) до 28,3% (2011 р.).

Таблиця 3

Перевезення вантажів підприємствами водного транспорту [3]

Роки	Транспорт взагалі		Морський транспорт		Річковий транспорт	
	тис. т.	%	тис. т.	%	тис. т.	%
2000	1467691,3	100	6316,3	0,43	8349,8	0,57
2001	1524033,8	100	8231,6	0,54	6969,8	0,46
2002	1495211,0	100	8785,7	0,59	7608,3	0,51
2003	1572322,3	100	8851,4	0,56	9974,9	0,63
2004	1657371,4	100	8793,6	0,53	11858,5	0,72
2005	1733753,9	100	8575,2	0,49	12868,6	0,74
2006	1792102,6	100	8664,9	0,48	14297,1	0,8
2007	1891475,2	100	9123,9	0,48	15120,6	0,8
2008	1872698,6	100	8228,2	0,44	11293,5	0,6
2009	1555556,9	100	4652,0	0,3	5145,5	0,33
2010	1690769,7	100	4067,8	0,24	6989,5	0,41
2011	1806035,7	100	4145,6	0,23	5720,9	0,32

Щодо видів вантажів, які перевозяться морським транспортом, прослідковується наступна динаміка[1, с.52-53; 2, с.53-54]. В 2000 р. найбільшу питому вагу займали залізна руда (16,4%), різні метали (15,9%), будівельні вантажі (15,3%) та вантажі в контейнерах (11,6%). Частка перевезень залізної руди у наступних роках характеризується значними стрибками у

збільшенні чи зменшенні обсягів перевезень. У 2005 р. та 2011 р. питома вага даного вантажу становить 8,8% та 3,7% відповідно, що свідчить про тенденції зменшення обсягів перевезень за період, який аналізується. Будівельні матеріали нарощували свої обсяги, хоча їх питома вага в 2011 р. (21,4%) не значно переважає показник 2005 р. (21,1%). Різні метали підвищували обсяги перевезень з 2000 по 2004 рр. (29,3%), а починаючи з 2005 р. зменшують їх до рівня 9,7% у 2011 р. Схожа ситуація і з вантажами в контейнерах, питома вага яких становить 9,1% та 2,5% у 2005 р. та 2011 р. відповідно. Слід зазначити, що в 2001-2004 рр. не перевозилися такі види вантажу, як нафта та нафтопродукти і кокс.

Аналіз структури перевезень вантажів річковим транспортом [1, с.53-54; 2, с.54-55] показав перевищення частки транспортування у каботажному сполученні над закордонним починаючи з 2004 року. Питома вага каботажних перевезень у 2011 році становить 63,6%, що на 8,6% більше за 2005 р. та на 15,3% за 2000 р. Проте у натуральних показниках спостерігаємо іншу тенденцію. Обсяг перевезень вантажів у 2011 р. становить 3637 тис. т., що у 2 рази менше за 2005 р. (7041 тис. т.) та на 399 тис. т. менше ніж у 2000 році. Отже, питома вага перевезень у даному виді сполучення збільшилася не за рахунок збільшення обсягів перевезень, а за рахунок зменшення закордонного транспортування. Закордонне сполучення не мало чітко вираженої послідовності у своєму розвитку, спади супроводжувалися подальшими підйомами і навпаки. Питома вага перевезень в даному сполученні в 2011 р. (36,4%) менша на 8,9% порівняно з 2005 р. та на 15,3% з 2000 р.

У перевезеннях річковим транспортом в 2000 році лідерами в перевезеннях були будівельні вантажі (45,4%), метали різні (19,2%) та руда залізна (19,1%). 2005 і 2011 роки зберігали тенденції росту перевезень будівельних вантажів та залізної руди з незначними коливаннями, їх значення в даних роках становлять 24% та 22,8% відповідно. Частка металів різних з кожним роком зменшувалася в 2005 р. їх значення становить 6,2%, а в 2011 р. – 2,2%. Нафта і нафтопродукти не перевозилися в період 2000-2003 рр., 2009 р. та 2011 р. Також транспортуванню не підлягали бавовна та льон в 2001-2011 рр.; швидкопсувні вантажі – 2000 р., 2002 р., 2004-2011 рр.; вантажі в контейнерах 2003-2009 рр., 2011 р.; цукор – 2007-2009 рр., 2011 р.

Отже, з проведеного аналізу бачимо, що загальне зменшення обсягів перевезень річковим транспортом спричинене скороченням номенклатури вантажів.

Переробка вантажів морськими і річковими портами (торговельними та рибними) за 2000 - 2011 рр. [1, с.54-55; 2, с.55-56.] зазнала змін зображених на рис. 2, 3. Динаміка переробки вантажів морськими портами збільшувалася протягом років і досягає свого пікового значення у 2008 р. Далі йде незначне зменшення і в 2011 р. даний показник становить 155025 тис. т., що на 63082 тис. т. більше порівняно з 2000 р.

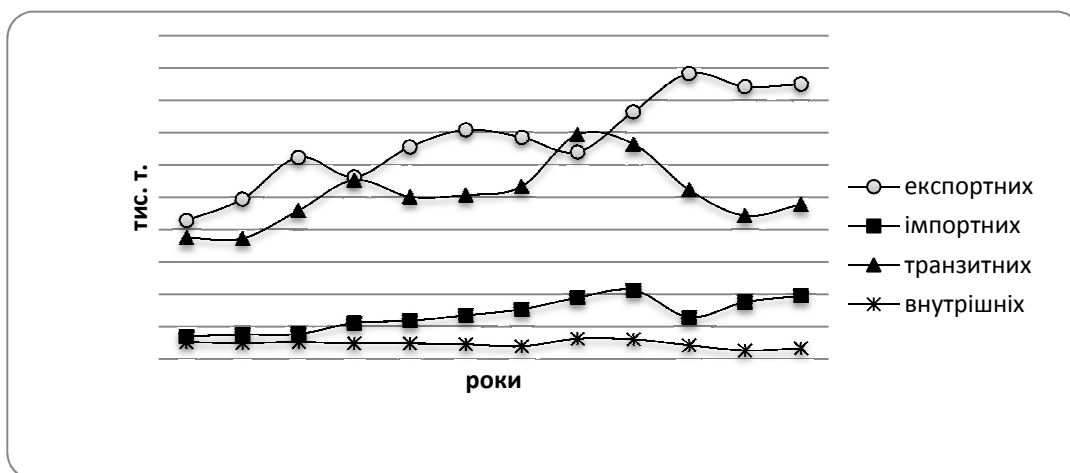


Рис. 2. Переробка вантажів морськими портами за 2000 - 2011 рр.

Найбільшу питому вагу в переробці вантажів морських портів становлять експортні та транзитні вантажі. Порівняно з 2000 роком доля експортних вантажів у 2011 р. збільшилася на 9% за рахунок зменшення питомої ваги транзитних та внутрішніх вантажів на 10% та 4% відповідно. Тобто, більше половини перевезень у 2011 р. припадає саме на експортні вантажі та становить 55%, транзитні – 31%, імпорتنі – 12%, внутрішні - 2%.

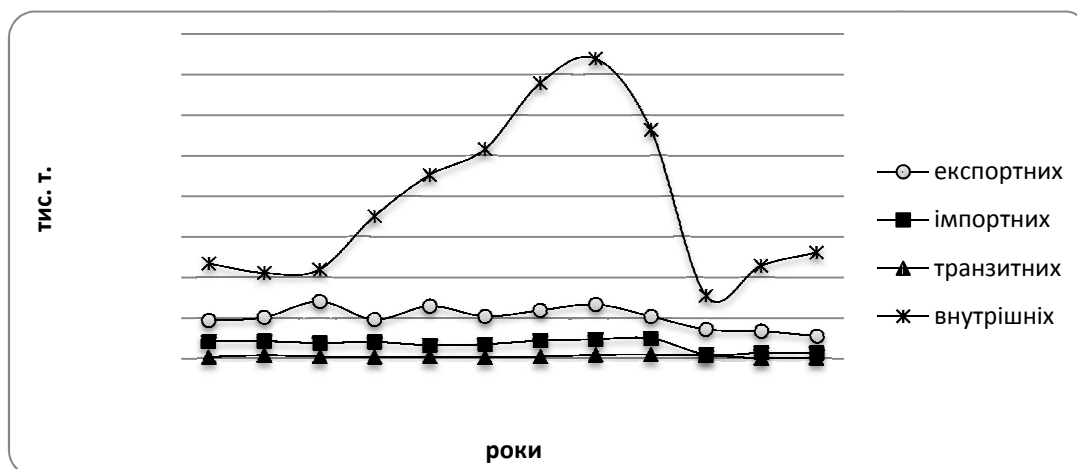


Рис. 3. Переробка вантажів річковими портами за 2000 - 2011 рр.

У переробці вантажів річковими портами 2007 р. був найбільш вдалим, обсяг переробки склав 18553 тис. т., але з даного року спостерігаємо й тенденцію зниження показників. Найнижче значення (4870 тис. т.) припадає на кризовий 2009 рік. В 2010-2011 рр. з'являється незначне збільшення обсягів переробки вантажів (6205 тис. т. та 6613 тис. т. відповідно), але їх величина не досягає значення навіть 2000 року (7462 тис. т.).

Найбільшу частку в переробці вантажів річковим транспортом займають внутрішні вантажі. Їх питома вага зростає з 63% у 2000 р. до 79% у 2011 р. Дане збільшення спричинене зменшенням частки експортних вантажів з 25% до 17% у 2000 р. та 2011 р. відповідно. Доля імпорتنих вантажів зменшилася майже в три рази, а транзитні ледве досягають значення 1-2%.

Вантажооборот транспортної галузі за період 2000 - 2011 рр. під впливом кризи зазнав спаду в 2009 р. на 22% порівняно з попереднім роком. Підприємства водного транспорту посприяли цьому, не ставши виключенням. Їх вантажооборот у 2009 році зменшився в два рази порівняно з 2008 р. та тримається на цьому рівні до 2011 р. Питома вага підприємств морського транспорту не досягає рівня 1,5% вже протягом трьох років, а підприємства річкового транспорту навіть 0,9%.

У середньому за добу [1,с.104; 2,с.106] підприємства морського транспорту в 2000 р. перевозили 17 тис. т. або 0,4% вантажів від загальної кількості вантажотранспортних перевезень. Протягом 2001 – 2008 рр. даний показник тримався на рівні 22-25 тис. т. Під час 2009 – 2011 рр. питома вага середньодобового перевезення складала в середньому 0,24% (11-13 тис. т.). Річкові підприємства в кризові роки зменшили обсяги перевезень в два рази порівняно з 2004-2008 рр., які відзначалися відносною стабільністю. Їх питома вага перевищує долю перевезень морських підприємств, хоча і знизилася з 0,55% у 2000 р. до 0,31% у 2011 р.

Щодо середньої відстані перевезення однієї тони вантажів водотранспортними підприємствами [1,с.104; 2,с.106] можна сказати, що морський транспорт значних змін не зазнав ні в внутрішньому, ні в міжнародному сполученні, їх значення коливаються в межах 1200 - 1300 км та 1700 – 1900 км відповідно. Більш виділяються у цьому відношенні підприємства річкового транспорту, особливо перевезення внутрішнього сполучення, котрі знизилися у 2011 році майже в два рази порівняно з 2000 роком. В міжнародному сполученні спостерігаються незначні коливання по зменшенню майже щороку.

Отже, аналіз вантажоперевезень підприємствами водного транспорту показав негативні тенденції його розвитку в останні роки, які супроводжуються зменшенням обсягів і дальності перевезень, номенклатури вантажів, що транспортуються та іншими змінами. Всі ці явища призводять до зменшення вантажообороту, що тягне за собою недоотримання прибутків як самих підприємств, так і держави.

Стан пасажироперевезень підприємствами водного транспорту за аналізує мий період зазнав деяких змін (табл. 4). При загальнотранспортному збільшенні обсягів перевезень морський транспорт підтримав загальну тенденцію і збільшив кількість перевезених пасажирів у 2011 р. на 3303,6 тис. пас. порівняно з 2000 р., але зменшив їх порівняно з 2005 р. в 1,5 рази. Щодо перевезень річковим транспортом, можна сказати, про зменшення його важливості у даному виді перевезень. Якщо з 2000 р. по 2007 р. рівень пасажироперевезень коливався біля 2000 тис. пас., то в останні роки він не досягає навіть 1000 тис. пас. Звичайно, морський транспорт займає більшу питому вагу в перевезенні пасажирів ніж річковий. Його частка в перевезеннях 2011 р. становить 0,17%, тоді як річкового – 0,02%. Доля обох видів транспорту в загальній кількості перевезених пасажирів почала втрачати свій вплив з 2007 року.

Таблиця 4

Перевезення пасажирів підприємствами водного транспорту [3]

Роки	Транспорт взагалі		Морський транспорт		Річковий транспорт	
	тис. пас.	%	тис. пас.	%	тис. пас.	%
2000	3063285,4	100	3760,5	0,12	2163,3	0,07
2001	3198421,8	100	5270,8	0,16	2034,3	0,06
2002	3543344,0	100	5417,9	0,15	2211,9	0,06
2003	3785745,1	100	6929,4	0,18	2194,1	0,06
2004	4187599,1	100	9678,4	0,23	2140,2	0,05
2005	4299469,5	100	11341,2	0,26	2247,6	0,05
2006	4453677,8	100	10901,3	0,24	2021,9	0,05
2007	4634598,4	100	7690,8	0,17	1851,6	0,04
2008	4829685,4	100	7361,4	0,15	1551,8	0,03
2009	4452875,3	100	6222,5	0,14	1511,6	0,03
2010	4167266,5	100	6645,6	0,16	985,2	0,02
2011	4057146,5	100	7064,1	0,17	962,8	0,02

Найбільше пасажироперевезень здійснюється в приміському сполученні (табл. 5). Загалом суттєвих змін протягом даних років не було. На міжміське сполучення припадає в середньому 220 млн. пас., на приміське 1000 млн. пас. Стосовно участі морського транспорту, то його питома вага в період 2004-2006 рр. складала 5%, у всі інші роки дане значення становить в середньому 3%. Частка річкового транспорту в приміському сполученні мізерна – 0,18% в період 2000-2009 рр. та 0,1% останні два роки. Кількість поїздок у розрахунку на одну особу наявного населення у середньому за рік морським та річковим транспортом за 2000- 2011 рр. [1,с.121; 2,с.124] також зменшується.

Обсяг пасажирообороту підприємств водного транспорту зазнав змін, які супроводжуються щорічним зменшенням. Значення морського транспорту в 2012 р. (46358,5 тис. пас. км) зменшилося на 20% або в 1,2 рази порівняно з 2000 р. (57822 тис. пас. км). Питома вага в загальнотранспортному обсязі пасажирообороту є нестабільною, її середнє значення становить 0,04%. Щодо підприємств річкового транспорту, то з 2000 р. до 2006 р. спостерігається тенденція росту пасажирообороту, а в подальші роки його спад. Їх частка в загальному пасажирообороті більш стабільна ніж морських підприємств, хоча має таку ж вагу – 0,04%.

Як бачимо, пасажироперевезення морським та річковим транспортом знаходяться в гіршому стані порівняно з перевезеннями вантажів. Звичайно даний вид транспорту є специфічним, що обумовлюється сезонністю перевезень та відсутністю повсякденного використання. Саме тому пасажироперевезенням властива незначна частка в структурі транспортних перевезень пасажирів, яка в останні роки все більше зменшується за рахунок зниження кількості пасажирів та їх поїздок даним видом транспорту.

Таблиця 5

Перевезення пасажирів за видами сполучення водним транспортом [1,с.109; 2,с.112]

Роки	Міжміське сполучення		морський(включаюч и приміське сполучення)		Приміське сполучення		річковий	
	млн. пас.	%	млн. пас.	%	млн. пас.	%	млн. пас.	%
2000	154	100	4	2,6	1174	100	2	0,17
2001	174	100	5	2,9	1086	100	2	0,18
2002	169	100	5	3,0	1114	100	2	0,18
2003	178	100	7	3,9	1119	100	2	0,18
2004	205	100	10	4,9	1141	100	2	0,17
2005	226	100	11	4,9	1114	100	2	0,18
2006	227	100	11	4,8	1126	100	2	0,18
2007	235	100	8	3,4	1120	100	2	0,18
2008	246	100	7	2,8	1116	100	2	0,18
2009	221	100	6	2,7	1070	100	2	0,19
2010	227	100	7	3,1	1021	100	1	0,1
2011	241	100	7	2,9	1010	100	1	0,1

Проаналізувавши стан рухомого складу водного транспорту [1,с.133; 2,с.136] бачимо, що більша частина суден припадає на річковий транспорт (рис. 4). Станом на 2011 рік у складі річкового транспорту нараховується 2040 одиниць суден, що лише на 15 одиниць більше порівняно з 2000 р., але на 24 одиниці менше за 2008-2010 рр. Морський транспорт представлений суднами у кількості 910 одиниць станом на 2011 р. Дане значення поступається показникам 2008-2010 рр. на 174 одиниці, 2005-2007 рр. на 267 одиниць і переважає кількість лише 2000 р. на 32 судна.

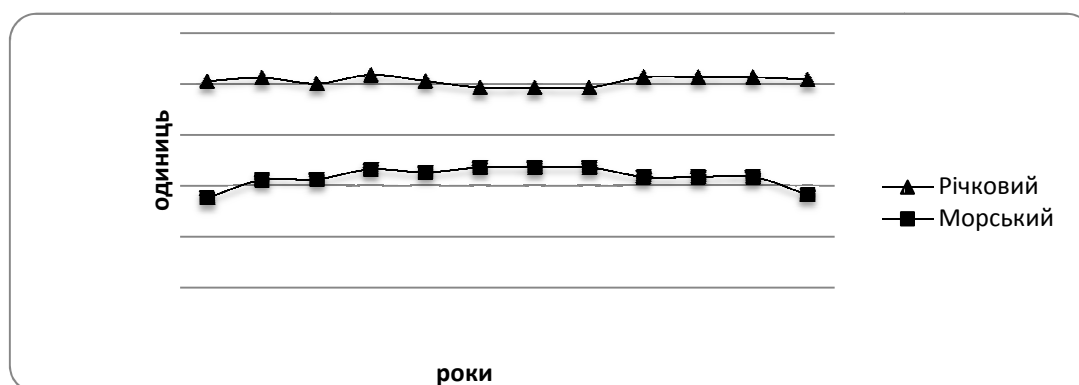


Рис. 4. Рухомий склад водного транспорту за 2000 - 2011 рр.

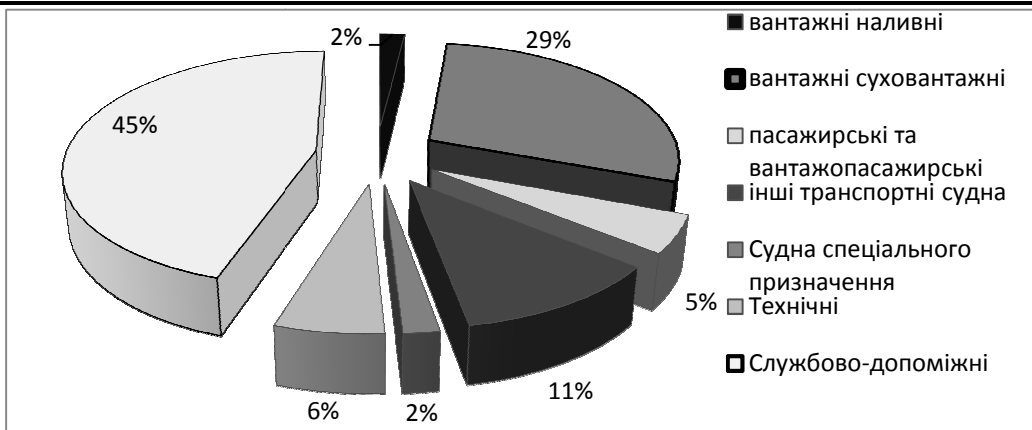


Рис. 5. Структура рухомого складу річкового транспорту за 2011 рр.

У структурі річкового транспорту найбільшу питому вагу в 2000 р. становлять транспортні судна - 58% (з яких 46% припадає на вантажні суховантажні судна, 8% - пасажирські та вантажопасажирські, 4% на вантажні наливні судна) та службово-допоміжні судна - 33%. 2011 рік характеризується тим же співвідношенням, але зі зменшеною питомою вагою транспортних суден до 47%, з них на вантажні суховантажні судна припадає 29%; збільшенням частки службово-допоміжних суден – 45% та судна спеціального призначення - 2%; лише технічні судна залишилися сталими (6%).

На кінець 2011 р. придатні до експлуатації річкові судна мають наступне співвідношення [2, с.138]: найбільшу частку становлять судна віком більше 20 років – 81,9%; флот до 5 років та від 10 до 20 років займає майже однакову питому вагу, яка становить 8,5% та 8,2% відповідно; судна від 5 до 10 років складають 1,4%.

Судна віком більше 20 років займають 99,7% в загальному значенні непридатного до експлуатації річкового флоту, а інші 0,3% відносяться до суден віком від 10 до 20 років.

Динаміка кількості морського флоту показує, що найбільшу кількість та, відповідно, й питому вагу становлять службово-допоміжні судна протягом всього аналізованого періоду. Частка даного виду суден у 2000 р. склала 40%, на транспортні судна припадає 31%, з яких 13% - вантажні суховантажні судна, 12% - пасажирські та вантажопасажирські, 6% - вантажні наливні судна. Значну частку займають рибальські судна – 19%. У 2011 р. частка службово-допоміжних суден підвищилася до рівня 43%, зросла роль технічних суден з 3% (2000 р.) до 13%. Дане збільшення відбулося за рахунок зменшення питомої ваги транспортних суден до рівня 29% та рибальських до 9%. Спостерігається загальна тенденція зменшення кількості усіх видів суден у 2011 р. порівняно з стабільністю останніх років.

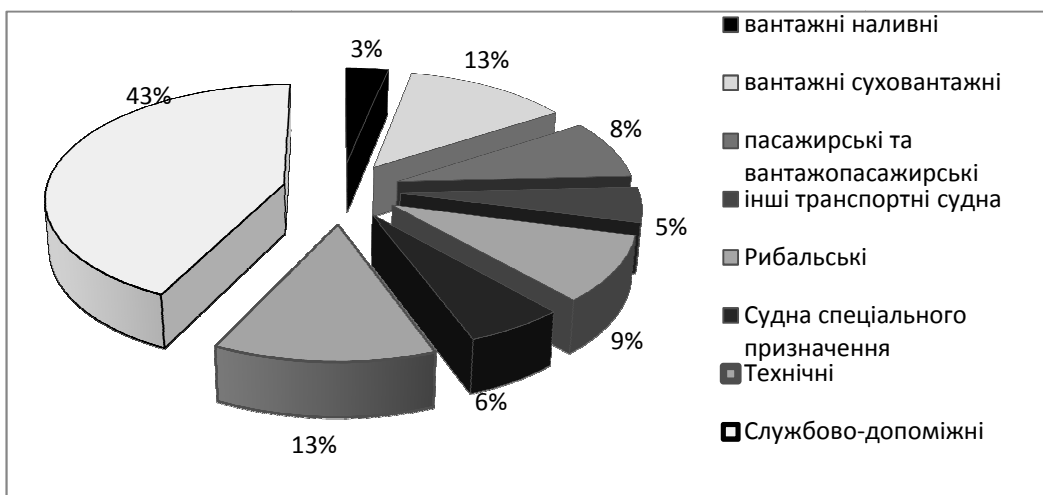


Рис.6. Структура рухомого складу морського транспорту за 2011 рр.

Найбільша питома вага нового флоту (вік до 5 років) знаходиться у суднах спеціального призначення (8,9%) та одому з видів транспортних суден – вантажних суховантажних (7%). Частка групи суден віком від 5 до 10 років має найбільше значення в службово-допоміжних суднах (5,3%).

До непридатного морського транспорту в 2011 р. віднесено 1,9% суден віком до 5 років, 0,6% - суден від 10 до 20 років та звичайно основну масу – 97,5% становлять судна віком більше 20 років.

Отже, проведений аналіз стану та наявності рухомого складу водного транспорту свідчить про його складне становище як річкових, так і морських суден. Їх незначне оновлення, щорічне зменшення та переважання двадцятирічного віку в усіх видах суден є однією з основних проблем зменшення обсягів вантажо- та пасажироперевезень як у внутрішньому, так і міжнародному сполученні.

Висновки. Резюмуючи вищенаведений аналіз можна чітко стверджувати наявність нестабільного розвитку підприємств водного транспорту, особливо в останні роки. Переломним періодом став 2009 рік, який супроводжувався світовою економічною кризою. Даний фактор став ключовим у зменшенні ефективності та продуктивності діяльності підприємств водного транспорту. Низький рівень інвестицій, зношеність основних засобів, зменшення попиту на водотранспортні перевезення гальмують процес виходу підприємств з кризового стану. Отже, необхідним є знаходження дієвих шляхів та впровадження заходів антикризового менеджменту протягом усього життєвого циклу підприємств, що допоможе згладити, а згодом і ліквідувати, спад обсягів та дальності перевезень, старіння флоту, стабілізує кадрове забезпечення, створить сприятливий клімат для залучення інвестицій та інше.

ЛІТЕРАТУРА

1. Державна служба статистики. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України – 2010». За ред. Н.С. Власенко. Київ. – 2011. – 267 с.
2. Державна служба статистики. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України – 2011». За ред. Н.С. Власенко. Київ. – 2012. – 273с .
3. Державна служба статистики. Транспорт (1980-2011 рр.) / [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>.

Шкляр В.В.

АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ЗА 2000-2011 ГОДЫ

В статье проведен анализ деятельности предприятий морского и речного транспорта, определены тенденции развития и изменения в течении одиннадцати лет их функционирования. Определены причины нестабильности в деятельности предприятий водного транспорта.

Ключевые слова: *предприятия морского и речного транспорта, анализ, тенденции развития.*

Shklyar V.

ANALYSIS OF MARITIME ENTERPRISES' ACTIVITY IN 2000-2011

The article analyses the activities of sea and river transport enterprises, defines the development trends of the eleven-year period of their operation. The reasons of instability of maritime enterprises' activity are determined.

Keywords: *enterprises of sea and river transport, analysis, development trends.*