Considerable emphasis is placed on improving the institutional arrangement to ensure economic stability, in particular organizational information, and reform of its components.

***Key words**: small enterprises, small business, economic sustainability, institutional arrangement, organizational information mechanism.*

УДК 656.012.34

Мельник О.В.

ВНУТРІШНІЙ ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ У СВІТОВІЙ СИСТЕМІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Розглянуто зарубіжний досвід функціонування внутрішнього водного транспорту з метою визначення напрямків розвитку внутрішнього водного транспорту України на засадах логістики.

***Ключові слова:** внутрішній водний транспорт, річкові порти, річковий логістичний центр.*

Постановка проблеми. Внутрішній водний транспорт є важливою складовою у транспортній інфраструктурі зарубіжних країн. На відміну, в транспортній системі України річкові перевезення займають досить незначну частку від загальних вантажоперевезень. Ще 25 років тому обсяги вантажоперевезень по Дніпру перевищували 60 млн. тонн, проте, на сьогоднішній день перевозиться лише приблизно 6 млн. тонн, а найнижчий показник перевезень зафіксовано у 2013 р. – 4 млн. тонн. Частка річкового транспорту в загальному вантажообігу складає менше 1%. Це обумовлено низькою конкурентоспроможністю річкового транспорту порівняно з іншими видами транспорту. Реформування воднотранспортної системи України необхідно здійснювати, враховуючи зарубіжний досвід, на логістичних засадах.

Аналіз світового досвіду дозволяє виявити тенденції розвитку внутрішнього водного транспорту, розробити напрями його розвитку з метою підвищення конкурентноспроможності.

Аналіз останніх досліджень. Вивченням та аналізом реалізації підвищення ролі внутрішнього водного транспорту в системі вантажних перевезень займалися Костров В.Н., Милославська С.В., Нікітін П.В., Нікіфоров В.С. та інші. Дослідженням сучасного стану функціонування та розвитку водного транспорту активно займаються вітчизняні науковці Боняр С.М., Коба В.Г., Котлубай О.М., Кучерук Г. Ю., Садловська І. П.

Мета статті. Визначення основних напрямків розвитку внутрішнього водного транспорту України шляхом підвищення ролі річкових портів з набуттям ними ролі логістичних центрів.

Виклад основного матеріалу. Внутрішній водний транспорт має необхідний потенціал для участі в мультимодальних перевезеннях та може бути застосований в інтегрованій системі доставки вантажів у взаємодії з іншими видами транспорту [7].

В Європі внутрішнім водним транспортом (по річкам та каналам) перевозять більше вантажів, ніж автомобільним та залізничним.

По вантажообігу внутрішніх водних шляхів в світі виділяють США, Росію, Канаду, Німеччину, Нідерланди, Бельгію, а також Китай. Найбільший об’єм перевезень вантажів

внутрішнім водним транспортом припадає на Китай, де річні перевезення сягають близько 1/4 всього об'єму перевезень по країні, та на США – вище 11% [5].

Внутрішнє судноплавство в Європі теж відіграє важливу роль. Річковий флот 25 країн ЄС в кількості 12000 одиниць виконує вантажообіг в розмірі 210 млрд. ткм, що складає 6,5% загального вантажообігу. В країнах, які мають найбільш розвинені водні шляхи (Німеччина, Нідерланди, Франція) доля річкових вантажних перевезень перевищує 14%. За останнє десятиріччя об'єм перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом Німеччини збільшився вдвічі [14].

Система внутрішнього водного транспорту Західної Європи складається в основному з річки Рейн з притоками Скалдіз, Мез, Мозель, Майн, Неккар, а також з рік Сена і Рона (Франція), з'єднаних з басейном Рейна невеликими водними шляхами. Канал Рейн-Майн-Дунай з'єднує цю водну систему з внутрішніми водними шляхами Східної Європи. Загальна протяжність водних шляхів складає 225 тис. км, в тому числі: в Німеччині понад 4 тис. км (з них 1/3 складають канали), в Нідерландах 4 тис. км, у Франції 6,7 тис. км, в Бельгії 2,0 тис. км [11, 13]. Водні шляхи з'єднують основні німецькі, французькі, швейцарські промислові зони з портами Роттердам та Антверпен, де може здійснюватись перевалка вантажів в морські судна.

Загальний обсяг перевезень по внутрішнім водним шляхам в цих країнах складає більше 400 млн.т, при цьому в міжнародному сполученні перевозиться ~ 60%. Доля внутрішнього водного транспорту на внутрішньому ринку складає 3-6%, але в міжнародних перевезеннях доля річкового транспорту досягає 40%.

В Європі розгалужена мережа каналів об'єднує річки в єдину водну транспортну систему. Протяжність судноплавних шляхів Євросоюзу складає більше 50 тис. км., у тому числі Франція – 8,5 тис. км, Фінляндії – 7,8 тис.км, ФРН – 7,5 тис.км, Нідерланди – 6,2 тис. км [5].

Однак, рівень розвитку річкового транспорту визначається розмірами його вантажообігу або його частки в загальному вантажообігу транспорту. Сьогодні лідером по вантажообігу внутрішнього водного транспорту в Європі є Німеччина – 64 ткм, далі йдуть Нідерланди (45), Бельгія (8,7), Франція (7,4). А по частці в загальному вантажообігу провідне положення займають Нідерланди (54%), Німеччина (20%), Бельгія (15%), Франція (3%). Важливе місце в інтермодальних перевезеннях, особливо у зв'язку з масовою контейнерізацією, займають річкові і морські порти. Найбільшими річковими портами Європи є Дуйсбург (вантажообіг 54 млн. т), Париж (20 млн. т), Гент (18 млн. т), Кельн (15 млн. т), Льєж (14 млн т), Гамбург, Дюсельдорф, Відень, Манхайм, Страсбург [6].

Вантажообіг річкових перевезень в басейні річки Сена (Франція) виріс в 2012 році на 0,6% (до 23,168 млн. тон) або на 1,1% (до 4 230 млн. т км) в порівнянні з 2011 роком за даними Officiel des Transporteurs. В 2012 році виросла також середня вага одного перевезення з 492 т в 2011 році до 509 т в 2012 році.

Найбільше зростання показників відмічено в секторі контейнерних перевезень по Сені, які зайняли третє місце серед інших видів вантажоперевезень (будматеріали і сільгосппродукція) в 2012 році, збільшившись за рік на 5,7% – до рівня 251 004 TEUs. В структурі річкових перевезень на контейнери приходиться 9,3% всього вантажообігу [4]. Як відмічається в матеріалах «Voies navigables de France» («Судноплавні шляхи Франції»), «це динамічне зростання пов'язане з розвитком нових контейнерних ліній і логістичних платформ в річковій мережі паризького регіону». Зокрема, нові «міські лінії» з'явились у 2012 році завдяки Franprix, яка впровадила обслуговування своїх магазинів через доставку вантажів на баржах по Сені, а також проекту «Vert chez Vous» (доставка водним транспортом в столичному регіоні невеликих посилок).

Поєднання морського і річкового транспорту створює єдину логістичну воднотранспортну систему. Наприклад, порт Роттердам транспортує по внутрішнім водним шляхам більше половини вантажів. Роттердамський порт є найважливішим центром по обробці насипних, наливних, контейнерних та інших вантажів як усередині Європейського континенту, так і по всьому світу. Найбільш значним сектором діяльності порту Роттердам є нафтохімічна

промисловість (7 нафтопереробних підприємств на островах в дельті річки Рейн) і обробка генеральних вантажів. У східній частині порту розташовані найбільші нафтопереробні заводи.

Річковий порт Дуйсбург (Німеччина) розташований на перетині річкових, залізничних і автомобільних шляхів сполучення, переробляє в рік понад 110 млн. т вантажів. Наука, високі технології та логістика – основні складові, які перетворили найбільший річковий порт Європи в логістичний центр [9]. Продукція і товари з Азії, що прибувають в північно-німецькі морські порти, здебільшого розподіляються через Дуйсбургський порт, найкрупніший річковий порт в світі. У Дуйсбургському річковому порту працюють 250 транспортних і логістичних фірм, на яких зайнято понад 36000 співробітників. Загальна знов створена вартість, пов'язана з діяльністю порту, складає більше 2,2 млрд. євро. Одним із чинників, що дають додатковий поштовх перевалочному бізнесу, стала залізниця. Більше 330 вантажних потягів на тиждень, що вирушають в рамках комбінованих перевезень, гарантують, що через порт Дуйсбург можна досягти будь-якого європейського регіону, що має промислове значення. Поряд з підвищенням якості волоконно-оптичної комунікаційної мережі на вантажних терміналах постійно збільшується і пропускна спроможність перевалки вантажів, що поступають з води. До 2012 р. вона збільшилась з 1,4 млн. до 2,5 млн. TEU.

До крупних транспортних вузлів Європи також відносять порт Льєж (Бельгія) – третій по вантажообігу річковий порт в Європі (14 млн. т), порт Базель (Швейцарія) – головний портовий перевантажувальний центр Швейцарії, в якому розташовано чотири діючі річкові порти.

Регіон Франкфурт–Рейн–Майн вважається одним з найважливіших транспортних вузлів Європи. Наземний, повітряний, залізничний, а також річковий транспорт забезпечують швидке повідомлення і оптимальний доступ до найважливіших точок світу. До найважливіших річкових портів регіону Франкфурт–Рейн–Майн відносяться порти у Франкфурті, Ханау та в Ашаффенбурзі. Вантажообіг залізничного вузла близько 6,5 млн т, річкових портів близько 7 млн т.

Віденський річковий порт є центральним транспортним вузлом на річці Дунай і володіє найбільшим в Європі терміналом по прийому контейнерів загальною площею 60 тис. кв.м. В центрі логістики віденського порту зареєстровано 120 австрійських і зарубіжних компаній, в яких працюють більше 5 тис. чоловік.

Однією з основних функцій зарубіжних портів стало забезпечення різноманітних зв'язків між суб'єктами розподільчого логістичного центру, а також споживачами і виробниками вантажів, що перевозяться. У зв'язку з цим в останні десятиріччя на основі логістичних принципів управління розвиваються не лише транспорт, але й промисловість, постачання, торгівля, експедиторські, сюрвейєрські, митні та інші послуги. Тому світові річкові порти, які відносяться до портів третього покоління, виконують функції вантажорозподільчих логістичних центрів [2].

Внутрішні водні шляхи Українии є одними з найбільших серед європейських країн. Загальна протяжність складає 3162,8 км, у тому числі: річкових шляхів – 2664,5 км, морських – 498,3 км.

Внутрішній водний транспорт України включає суднохідні річки Дніпро, Дунай і Південний Буг, річкові порти і термінали, судноплавні компанії, судноремонтні підприємства. При цьому, прямий та опосередкований (через притоки) вихід до головної водної артерії – р. Дніпро мають 19 областей України та 10 областей Росії і Білорусі. По Дніпру розташовані 11 річних портів і більш ніж 50 терміналів, 6 суднохідних шлюзів. Річкові порти Дніпра розташовані на внутрішніх водних шляхах міжнародного значення. Вони знаходяться там, де зосереджений промисловий та аграрний потенціал України. Дніпро – водний шлях категорії Е, який відкритий для заходу іноземних суден. Цей фактор дозволяє Дніпру забезпечити більш оптимальний розподіл вантажопотоків з Центральної та Східної Європи в напрямку портів Чорного моря. За умови створення адекватної логістичної

структури та покращення умов для судноплавства Дніпро може відігравати важливу роль в логістичних ланцюгах, сполучених з Дунаєм, Чорним та Середземним морями.

Загальна пропускна здатність українських причалів складає 150 млн. т в рік, загальна добова пропускна спроможність річкових портів складає 20 тис. т. Але потенціал портів та розміри водних шляхів не впливають на низьку частку водних перевезень в загальних перевезеннях вантажів іншими видами транспорту. Можливості річкового транспорту не використовуються в повній мірі, що затримує в свою чергу логістизацію портів Дніпра.

Проаналізуємо структуру вантажних перевезень за видами транспорту. В Україні найбільш активно використовуються мультимодальні перевезення вантажів з використанням автомобільного, залізничного та морського видів транспорту. Структура вантажних перевезень за видами транспорту наведена на рис. 1.

Частка внутрішнього водного транспорту в транспортній системі України досить незначна порівняно з світовою транспортною системою.

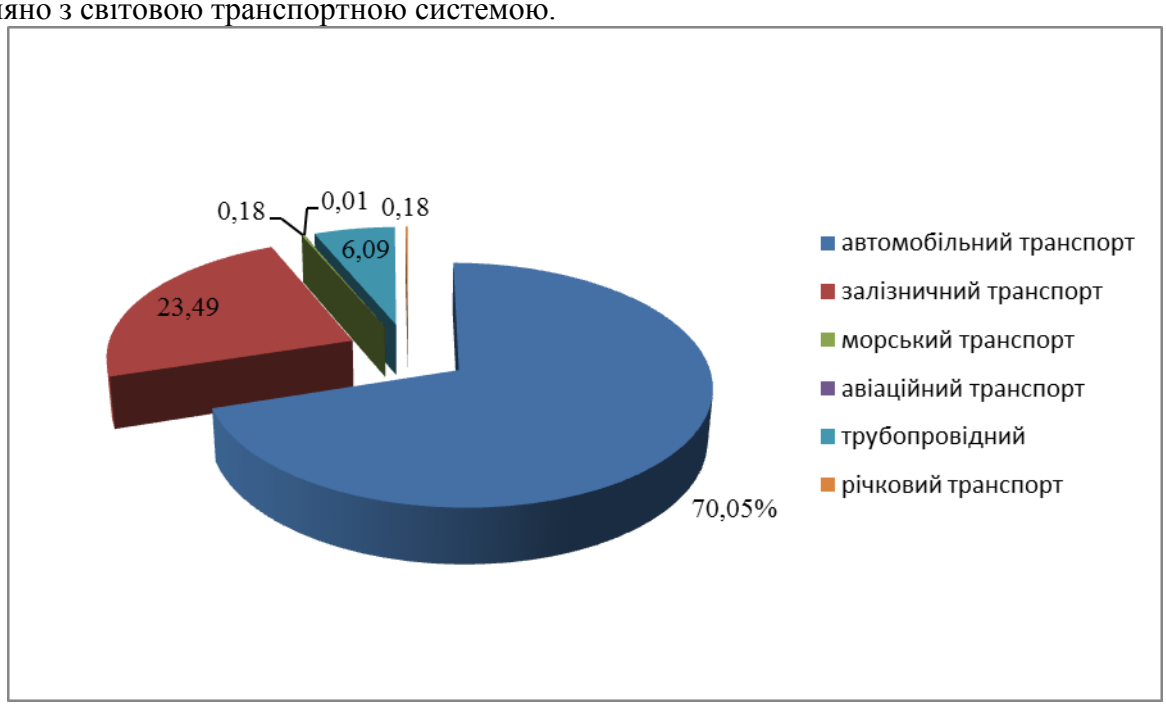

Рис. 1. **Структура вантажних перевезень в Україні за видами транспорту за 2014 рік [8]**

Протягом останніх років щорічні обсяги перевезень вантажів річковим транспортом України змінювались у межах 5-14 млн т/рік, це ~1 % усіх вантажоперевезень. В Україні відношення обсягів перевезених вантажів річковим транспортом до обсягів перевезення залізницею становить 1:26 (відповідно ~15 і ~400 млн. т/рік). Таке співвідношення вантажоперевезень залізничним та річковим транспортом значно відрізняється від інших європейських країн, які мають судноплавні річки (аналогічні Дніпру, Південному Бугу та Дунаю) і рівні за площею з Україною, площа якої 603 тис.км^2 (Німеччина – 357 км^2, Рейн, Майн, Ельба; Франція – 544 км^2, Сена, Луара, Рона), де співвідношення дорівнює 1:1 (табл. 1).

Таблиця 1

Структура вантажоперевезень в Україні і європейських країнах, %

Країна	Автомобільний транспорт	Залізничний транспорт	Річковий транспорт
Україна	70,1	23,5	0,2
Німеччина	66	18	16
Франція	72	13	15

За джерелом інформації [8, 10]

Залучення внутрішнього водного транспорту в систему мультимодальних перевезень вимагає подальших досліджень. Перспективним напрямком розвитку внутрішнього водного транспорту є набуття річковими портами статусу логістичних центрів в складі транспортних вузлів мультимодальних сполучень.

Вирішення завдання підвищення конкурентоспроможності річкових перевезень визначило напрямки стратегічного розвитку логістики в річкових транспортних вузлах.

Однак, безумовно, використання потенціалу річкового транспорту в повному обсязі потребує змін у нормативно-правовому регулюванні галузі та інвестицій у розвиток портової інфраструктури і флоту [1]. Для подальшого розвитку внутрішньої водної інфраструктури актуальними є питання нормативно-правового регулювання транзиту.

Активне використання річкових перевезень по Дніпру дозволить зменшити навантаження на автошляхи і залізницю в південному напрямку до морських портів.

Світовий досвід доводить можливість надання зарубіжними портами послуг з комплектації вантажів. Оскільки повні контейнерні відправлення є частиною контейнерних перевезень, дрібні партії вантажу різного походження і призначення, що провозяться через один і той же порт, мають бути укомплектовані для скорочення транспортних витрат. Порти в ролі логістичних центрів розповсюджують економію масштабу від концентрації вантажів до створення єдиного лінійного потоку. Порти, які приймають участь у комплектації, діють в якості транспортних агентів та експедиторів. Участь портів в системі розподілу має великий потенціал в залученні економічної діяльності, пов’язаної з характером вантажу [6].

Враховуючи досвід функціонування зарубіжних річкових портів [12], які являються логістичними термінальними структурами, річкові порти України з найбільшими потенційними можливостями слід розглядати як логістичні центри в системі транспортування вантажів. Для досягнення цього Адміністрацією річкових портів повинна проводитись політика підготовки гирлових незамерзаючих портів до прийому вантажів із залізниці, з тим, щоб збільшувати потенціал річкових підприємств у міжнавігаційний період. По всім річковим портам необхідно розробити програми підвищення їх технічної оснащеності, що дозволить збільшити обсяги перевалки і зберігання вантажів. Ці програми повинні бути орієнтованими на використання коштів самих портів із залученням стивідорних компаній на принципах приватного партнерства. Сюди мають входити: технічне переоснащення і реконструкція існуючого причального фронту, збільшення ємності складів, придбання нових перевантажувальних машин, використання значного потенціалу річкового транспорту, до цього часу не задіяного у наданні послуг. За прогнозами експертів за умови законодавчого врегулювання функціонування ВВТ обсяг річкових перевезень зросте до 15 млн. тонн в період до 2020 року. Логістичні заходи для відновлення вантажообігу на внутрішньому водному транспорті представлено в табл.2.

Таблиця 2

Логістичні заходи для відновлення вантажообігу на внутрішньому водному транспорті

№	Логістичні заходи	Передумови для забезпечення
1	Переобладнання, придбання або будівництво вантажних суден універсального призначення для перевезення невеликих партій тарно-штучних вантажів, універсальних контейнерів, великогабаритних вантажних місць, легкових та вантажних автомобілів невеликої вантажопід’ємності	Наявність інвестицій, державна підтримка
2	Створення спеціалізованих вантажних ліній з рухом флоту чітко за розкладом	Наявність логістичного оператора, який спеціалізується на водному транспорті
3	Широка інформаційна та рекламна діяльність в населених пунктах прилеглих до водних шляхів басейну	Наявність рекламного відділу

Але для цього схема розміщення транспортних вузлів на мережі внутрішніх водних шляхів, що складалася протягом десятиліть, повинна вступити в фазу активної організаційно-економічної реструктурізації.

Висновок. Для максимально ефективного використання всіх конкурентних переваг річкового транспорту та збільшення обсягів вантажних перевезень річками необхідно, в першу чергу, скористатись світовим досвідом та визначити на державному рівні конкретні стратегічні цілі.

Використання логістичного підходу необхідне для взаємоузгодженої роботи річкових портів, залізничного та автомобільного транспорту в складі транспортного вузла як транспортного комплексу за участю річкового порту в місці стику двох або більше транспортних шляхів, який виконує цикл технологічних операцій по передачі вантажу (пересадки пасажирів) з одного транспортного засобу на інший з інформаційним супроводженням, має розвинене складське господарство та надає комплексні логістичні, адміністративні, комерційні послуги.

Логістику внутрішнього водного транспорту необхідно розвивати на базі мультимодальних перевезень. Ефективність транспорту при мультимодальних перевезеннях визначається можливістю використання переваг кожного виду транспорту.

Залучення внутрішнього водного транспорту в систему мультимодальних перевезень вимагає подальших досліджень. Перспективним напрямком розвитку внутрішнього водного транспорту є набуття річковими портами статусу логістичних центрів в складі транспортних вузлів мультимодальних сполучень.

На сьогодні Міністерством інфраструктури розроблено законопроект «Про внутрішній водний транспорт», в якому закладено комплексний підхід до розвитку ринку внутрішнього водного транспорту. Він передбачає як роботу над створенням якісної нормативної бази в цій галузі, так і стосується питань забезпечення безпеки судноплавства, оновлення і модернізації технічного, вантажного і пасажирського флоту, утримання в належному стані і розвитку річної інфраструктури, проведення днопоглиблювальних робіт, а також системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації членів екіпажів суден. Це сприятиме створенню умов для перерозподілу вантажопотоків з наземних видів транспорту на внутрішній водний транспорт для забезпечення збалансованого розвитку транспортної системи; збереження доріг та екології, забезпечення рівного доступу до річкової інфраструктури всім суб’єктам господарювання; удосконалення державного регулювання у сфері ВВТ, в першу чергу, в розподілі адміністративних і господарських функцій.

ЛІТЕРАТУРА

1. Боняр С. М. Судоходство река-море: проблемы развития судовладельческих компаний. Научная монография. Одесса. ИПРЭЭИ НАН Украины, 2009-288 с.
2. Гудков В. А Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах [монографія] / Л. Б. Миротин, В. А. Гудков, В. В. Зырянов, А. Г. Некрасов и др.// [под ред. Л. Б. Миротина]. – М.: Горячая линия – Телеком, 2010. – 702 с.
3. Котлубай М. И. Становление морского транспорта в рыночной среде: Монография. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2005. – 224 с.
4. Крупнейший в мире речной порт – для Европы больше, чем просто інфраструктура [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://ebn24.com/index.phpid=28086&L=6
5. Никифоров В. Г. TENDENCIES IN EUROPEAN INLAND PORTS AND FLEET DEVELOPMENT [Текст] / В. Г. Никифоров, А. В. Бурков // Журнал университета водных коммуникаций. – 2012. – № 1. – С. 73а-81.
6. Орлова В. А. Повышение транзитного потенциала Украины на основе использования и развития транспортной системы: монографія / В. А. Орлова, Н. Ю. Ткаченко, А. С. Маловичко. – Донецк:ДонНУЭТ,2011. – 203 с.
7. Садловська І. П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою : [Монографія] / І. П. Садловська. – К.: П.П. «Сердюк В.Л.», 2011. – 355 с.

8. Транспорт і зв'язок України – 2014 [Текст] / Статистичний збірник. – К. : Держкомстат України, 2014. с. 40–41.
9. Дуйсбург – європейский центр логістики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.setcorp.ru/main/pressrelease.html.
10. Multimodal Transport: the Feasibility of an International Legal Instrument // Report by the UNCTAD secretariat. – Geneva, 2003, – UNCTAD/ SDTE/TLB/ 2003/1 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:http://www.unctad.org/en/docs//sdtetlb20031_en.pdf
11. Reconnecting the Region (Priority transport corridors and EIB projects in progress) // Central European Economic Review. – 1997. – №3. – P. 16-17.
12. The Evolution of Ports in a Competitive World. – World Bank: Port Reform Tool Kit /Module 2/ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.worldbank.org/transport/ports/ toolkit/mod2.pdf
13. Stopford M. Maritime Economics / M. Stopford. – London: Harper Collins Academic, 1988. – 255 p.
14. The Evolution of Ports in a Competitive World. – World Bank: Port Reform Tool Kit /Module 2/ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.worldbank.org/transport/ports/ toolkit/mod2.pdf

Мельник О.В.

ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ В МИРОВОЙ СИСТЕМЕ ПЕРЕВОЗОК

Рассмотрен зарубежный опыт функционирования внутреннего водного транспорта с целью определения направлений развития внутреннего водного транспорта Украины на основе логистики.

Ключевые слова: *внутренний водный транспорт, речные порты, речной логистический центр.*

Melnik O.

AN INTERNAL WATER-CARRIAGE IS IN THE WORLD SYSTEM OF TRANSPORTATIONS

Foreign experience of functioning of internal water-carriage is considered with the purpose of determination of directions of development of internal water-carriage of Ukraine on principles of logistic.

Keywords: *an internal water-carriage, river ports, river logistic center.*

УДК 336.763

Лебедко С.А.

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ПІДПРИЄМСТВА У КОНТЕКСТІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

Проаналізовано та узагальнено різні підходів науковців до визначення змісту терміну «економічна безпека підприємства». Досліджено внутрішні та зовнішні чинники, які мають негативний вплив на рівень економічної безпеки підприємства. Визначено основні завдання економічної безпеки підприємства, обґрунтовано необхідність наявності автономної