

-
-
5. Зварич І. М. Теоретичні і методичні основи оцінювання педагогічної компетентності викладачів США: навч. посіб. / І. М. Зварич. – К.: Фенікс, 2012. – 148 с.
 6. Чернова Т. Ю. Розвиток професійної компетентності заступника директора з навчально-виробничої роботи професійно-технічного навчального закладу: метод. рекомендації / Т. Ю. Чернова. – Хмельницький: ХНУ, 2010. – 98 с.
 7. Гура О. І. Психолого-педагогічна компетентність викладача вищого навчального закладу: теоретико-методологічний аспект: моногр. / О. І. Гура. – Запоріжжя: ГУ ЗІДМУ, 2006. – 332 с.
 8. Семів Л. К. Управління персоналом в умовах економіки знань: моногр. / кол. авт.; за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. Л. К. Семів. – К.: УБС НБУ, 2011. – 406 с.
 9. Обривкіна О. М. Підвищення педагогічної майстерності викладачів економічного профілю університету: теоретико-прикладний аспект: навч.-метод. посіб. / О. М. Обривкіна. – Ірпінь: Національний університет ДПС України, 2011. – 236 с.
 10. Афанасьєв М. В. Тренінг формування компетенцій з економіки підприємства: навч. посіб. / М. В. Афанасьєв, І. В. Гонтарева, Д. О. Тищенко. – Х.: ВД ІНЖЕК, 2010. – 328 с.

Леонтьєва И.А.

УПРАВЛЕНИЕ КОМПЕТЕНЦИЯМИ ВОДНОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

В работе рассмотрена и обоснована модель диагностики и управления компетенциями воднотранспортного предприятия, которая заключается в системном подходе к управлению компетенциями при выполнении производственных задач.

Ключевые слова: воднотранспортное предприятие, персонал, компетенция предприятия, компетентность, квалификация, стратегическое управление, конкурентные преимущества.

Leontyeva I.

WATER TRANSPORT COMPANY COMPETENCE MANAGEMENT

The research considers and provides the necessary background for water transport company competence diagnosis and management by applying systematic approach to competence management at performing company tasks.

Keywords: water transport company, personnel, company competence, qualification, strategic management, competitive advantage.

УДК 711.629.5:330.354(477-21)

Лерніченко К.В.

СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ

У статті досліджено стан міського водного транспорту, передумови його виникнення та перспективи розвитку. Проведено детальний аналіз існуючих у світі перевезень міським водним транспортом, зроблено висновки і надано короткі рекомендації; представлено нову класифікацію міського транспорту; уточнено формулювання понять «міський водний транспорт», «Water Taxi», «Water Bus»; надано основні схеми маршрутів і розроблено класифікацію міського водного транспорту. Розширення транспортної інфраструктури міста за рахунок впровадження міського водного транспорту є актуальним завданням сьогодення.

Ключові слова: водний транспорт, пасажирський транспорт, водне таксі, міські водні перевезення, міський водний транспорт.

Постановка проблеми. Сьогодні жителі багатомільйонного міста постійно стикаються з напруженим дорожнім рухом і відсутністю комфорту при пересуванні. Щоденна проблема – відсутність швидкого і комфортного переміщення з однієї точки міста в іншу. Наприклад, у Києві наявна інфраструктура не задовольняє в повній мірі належному рівню муніципального та приватного транспортного забезпечення населення, що є необхідним для повноцінного функціонування мегаполісу. Не допомагає у вирішенні цього питання й будівництво нових мостів через Дніпро, розширення існуючих автошляхів, будівництво нових станцій метрополітену та експлуатація швидкісного трамваю. Ці та інші причини є передумовою впровадження міського водного транспорту, представленого водним таксі – «Water Taxi» і річковим трамваем – «Water Bus». Впровадження даного виду транспорту дозволить якісно розширити транспортну інфраструктуру будь-якого густонаселеного міста, що розташоване на воді, запровадити світовий досвід у галузі міських та приміських внутрішніх водних пасажирських перевезень, надати подальшого розвитку транспортному обслуговуванню мешканців міст та туристів, підвищити туристичну привабливість та покращити імідж міста. Задля реалізації програми впровадження міського водного транспорту варто дослідити і проаналізувати стан таких перевезень в Україні і у світі. Аналіз позитивного і негативного досвіду дозволить розробити рекомендації щодо ефективного впровадження міського водного транспорту в нашій країні, зокрема, в Києві.

Огляд останніх досліджень і публікацій. В численних наукових працях вітчизняних та іноземних науковців, таких як І. Аксьонов, О. Артинов, С. Боняр, М. Біленький, М. Громов, В. Ільчук, Г. Кондрать'єв, В. Коба, Ф. Кравець, В. Краєв, Б. Парахонський, Ю. Пащенко, Ю. Цветов, Є. Сич та ін. розглядалися проблемні питання транспортної галузі, в тому числі і річкового транспорту. Л. Бакалова, Н. Гринчук, О. Ісип, А. Шапар у своїх працях приділяють увагу міському плануванню, перевантаженості транспортних шляхів великих міст. Проте, питання впровадження міського водного транспорту залишається поза увагою вчених-дослідників.

Мета статті. Систематизація передового досвіду застосування міського водного транспорту та надання рекомендацій для розширення транспортної інфраструктури Києва шляхом впровадження такого транспорту.

Основна частина. Світовий досвід створення сучасної транспортної інфраструктури, розвитку нових видів міського транспорту, в тому числі з використанням водних об'єктів, у річкових містах України використовується неактивно. Підтримка розвитку міського водного транспорту (МВТ) в Україні на державному рівні не передбачена.

У минулому річкові пасажирські перевезення в Києві повністю були забезпечені суднами на підводних крилах (СПК) типу «Ракета», «Комета» і «Метеор», що використовувались як річкові трамвайчики. Такі перевезення користувались значним попитом серед городян. За короткий час пасажирів діставали островів і дачних ділянок в Київському б'єфі. Судна майже завжди ходили з повним завантаженням. У 1991 році Дніпром ходило більше 40 рейсів СПК. До 1996 року їх майже не залишилось. Тоді АСК «Укррічфлот» передала останні СПК типу «Метеор» в Фонд держмайна України, який, у свою чергу, продавав їх в Грецію, Туреччину, Хорватію, Румунію. Такий транспорт вважався нерентабельним через великі витрати палива. Ці перевезення були дотаційні, що давало можливість встановлювати привабливу ціну на перевезення. Останні регулярні лінії Київ-Канів та Ізмаїл-Рені закрилися в 2004-2005 рр. Зараз з пасажирських річкових маршрутів в Україні працюють лише туристичні та круїзні рейси [1]. Сьогодні міських водних перевезень у Києві не існує.

У Севастополі, Херсоні, Запоріжжі, Миколаєві, Дніпропетровську міські водні перевезення збереглися. Разом з річковими трамваями експлуатуються приватні катери як водне таксі, і на цей вид перевезень існує постійний попит. В Одесі передбачають

запровадити водне таксі – це заплановано концепцією стратегічного розвитку міста до 2022 року.

Відносно нещодавно у Києві були спроби відродження міських водних перевезень. З серпня 2010 року у місті почали курсувати моторна яхта (розрахована на 6 пасажирів, станція відправлення – «Оболонь») та понтонний човен (розрахований на 9 пасажирів, станція відправлення – «Березняки»). Вартість поїдки на даних суднах представлена у таблиці 1.

Таблиця 1

Вартість поїдки на водному таксі Києва у 2010 р.

Судно	Вартість поїдки, грн. (\$*)		
	10 хв.	30 хв.	1 год.
Понтонний човен	10,00 (1,26)	150,00 (18,93)	300,00 (37,85)
Моторна яхта	15,00 (1,89)	200,00 (25,24)	400,00 (50,47)

* ціни вказано за офіційним курсом НБУ (гривня до долара США) станом на 01.06.2010р. – 7,9251 грн/\$.

Після навігації 2010 року мерією міста було вирішено припинити цю програму через збитковість, хоча на 2011 рік було заплановано спустити на воду більше десятка суден [2].

Причини провалу даного проекту: висока вартість і обмежена кількість обладнаних зупинок, непродумана маркетингова стратегія та маршрути перевезення. Висока вартість поїдки мала негативний вплив на формування попиту, що призвело до збитків, а занадто мала кількість обладнаних зупинок скоротила кількість потенційних пасажирів.

Кожен наступний рік міська влада Києва говорить про плани щодо водного таксі та річкових трамваїв, але, поки що, це лише плани. Наприклад, у січні 2015 року була оприлюднена заява про намір знову зайнятися розвитком річкового транспорту в Києві. Планувалось до літа відкрити на Дніпрі шість облаштованих причалів і запустити три види водного транспорту: річкове таксі, прогулянковий теплохід і трамвайчик, який буде виконувати роль водного громадського транспорту. За задумом, річковий трамвай має виконувати як транспортну, так і туристичну функцію. Зі слів О. Сарафонова (заст. комерційного директора з розвитку водного транспорту КП «Плесо»): «Вже до літа в Києві з'явиться мережа причалів – для початку з шести або восьми – в таких місцях, як парк Примакова, Русанівська набережна, Труханів острів, Оболонська набережна ... Будуть причали і в районі станції метро «Дніпро», і на Хрещатицькій набережній. На кожному причалі створимо зали очікування, де можна буде купити пресу, попиту чай або каву. Ми хочемо, щоб у людей була можливість вийти, де їм хочеться, а потім сісти на інший теплохід і продовжити прогулянку, причому по одному квитку».

О. Сарафонов сказав, що планується використовувати три види суден. «Це – річковий теплохід, який виконуватиме функцію пасажироперевезень. Розглядається варіант розвитку річкового таксі, яке дозволить людині самій вибирати, куди дістатися або здійснити прогулянку. Третій тип – це великі прогулянкові судна, на яких люди будуть відпочивати і зможуть здійснити посадку не в одному конкретному місці, а біля певних визначних пам'яток міста. Такі теплоходи будуть з ресторанами і кафе». Влада не визначилась з тим, хто саме буде купувати судна, хто буде інвестором і як розвивати інфраструктуру, існував лише намір – вже позитивний крок назустріч появі нового виду транспорту. Але влітку 2015 року дана програма не була реалізована [3].

З іншого боку, Київська судноплавна компанія (СК) «Дніпровський експрес» влітку 2014 року заявила про намір відродити швидкісні перевезення на Дніпрі. Компанія планувала відкрити регулярні пасажирські рейси з використанням 12 СПК типу «Метеор» і «Восход» у квітні 2015 року.

За словами засновника і гендиректора СК «Дніпровський експрес» В. Горбаня, вартість проекту становитиме 5 млн. \$, період окупності – 3-5 років. Планувалось закупити два типи СПК: «Метеор» і «Восход», 1988-1994 років випуску. Вартість одного такого судна з

ремонт і модернізацією становитиме 500 тис. \$. Передбачалось залучення інвестицій за рахунок банківських кредитів під заставу суден під 16%-22% річних. Маршрути руху: Київ-Дніпропетровськ (із зупинками в Каневі, Черкасах, Кременчуці) і Дніпропетровськ-Херсон (із зупинками в Енергодарі, Нікополі, Запоріжжі, Каховці, Новій Каховці). Частина лайнерів планувалось експлуатувати на коротких маршрутах, наприклад між Дніпропетровськом і Запоріжжям до початку льодоставу. Розрахунковий час в дорозі, наприклад, за маршрутом Київ-Запоріжжя – 9 год., Дніпропетровськ – 8 год., Кременчук – 5 год. з урахуванням зупинок на трьох шлюзах Канівського, Кременчуцького та Дніпродзержинського водосховищ. Поїздка між Дніпропетровськом і Запоріжжям – близько 1 год.

На коротких лініях передбачалось використовувати СПК «Восход» (пасажиromісткість – 71 чол.), а на довгих маршрутах – «Метеор» (пасажиromісткість – 123 чол.). Обслуговуючий персонал – 150 осіб.

Сім суден СК збиралась придбати в Україні, два в Росії та три в Європі. Гарантійний термін експлуатації «Метеора» – 25 років і 10 років після капремонту. Швидкість такого СПК – до 75 км на годину. Основний недолік даних суден – значна енергоємність: за 1 годину роботи «Метеор» споживає 320 кг солярки. Тобто за 10 годин в дорозі судно використовує 3,2 тонни палива, що в сьогоднішніх реаліях занадто дорого. За словами В. Горбаня, ресурсу двигунів на куплених лайнерах (з урахуванням ремонту) вистачить на 2-3 навігації. Після цього компанія планує замінити старі мотори на більш економічні двигуни MAN. Вартість європейського мотора з установкою і випробуваннями – 300 тис. євро. За розрахунками компанії, період окупності такого двигуна становитиме три роки.

СК «Дніпровський експрес» планує встановити наступну вартість квитка: маршрут Київ-Дніпропетровськ – 275-300 грн; маршрут Дніпропетровськ-Запоріжжя – 45 грн. Планове завантаження суден складатиме не менше 70% [1].

На жаль, у навігацію 2015 року зазначені перевезення не відбулись. На нашу думку, задум керівництва СК «Дніпровський експрес» повинен бути реалізований, але з певними видозмінами. Необхідно застосувати принцип диверсифікації до флоту СК, наприклад, поряд з СПК використовувати катамарани. На засадах ДПП держава або міська влада має підтримати цей проект й усіляко сприяти зниженню фінансового тиску на компанію.

Думка про категоричну нерентабельність пасажирських річкових перевезень тим більш дивна на тлі успішних зарубіжних прикладів. Наприклад у Венеції, Амстердамі, Лондоні, Бостоні, Балтиморі, Чикаго, Нью-Йорку, Берліні, Бангкоку, Стамбулі, Дубаї, Сіднеї, Токіо, Варшаві, Санкт-Петербурзі та ін. МВТ використовується за встановленими маршрутами («Water Bus») і за викликом («Water Taxi»), перевозить чималу кількість пасажирів і користується значним попитом серед місцевих жителів і, особливо, у туристів.

Для дослідження МВТ візьмемо в якості прикладу дві країни – США та РФ, в кожній країні – два міста: США – Сан-Дієго і Балтимор; РФ – Санкт-Петербург і Москва. Отримані дані зведено в табл. 2. Вартість перевезень, для зручності, представлено у міжнародній валюті (дол. США) за офіційним курсом НБУ станом на 23.09.15р.

Водне таксі (Water Taxi) у Сан-Дієго використовується, в основному, для перевезення великих груп людей (до 33 осіб). Такі перевезення здійснюються за викликом, в чому й полягає суть використання «водного таксі». Певних маршрутів не існує, пасажир самостійно обирають пункти відправлення і призначення в межах затоки Сан-Дієго і Коронадо. Без заторів, без черги і натовпу група пасажирів, що викликає таке судно, дістається будь-якого ресторану, готелю чи торгового центру в зазначеній акваторії. Загальна вартість поїздки (250 \$) виявляється невисокою при повному завантаженні судна – 7,58 \$/чол. Слід зазначити, що перевізник Flagship пропонує безліч турів, і «водне таксі» – це лише одна з пропозицій. Серед інших: ресторанны тури (поєднання куштування смачної їжі, коктейлів, живої музики з поїздкою в межах затоки Сан-Дієго і Коронадо); екскурсійні тури; тур «Спостереження за сірими китами»; святкові тури (різдвяні, новорічні, день подяки тощо); прогулянка на презентабельній яхті (день народження та ін. у супроводі розважальної програми); корпоративні тури (бізнес-ланчі, корпоративні обіди, катеринг-круїзи, святкові

вечірки, розважання клієнтів, проведення конференцій, ювілеї компаній, творчі виїзні заходи тощо); весілля; маршрут «Коронадо – Сан-Дієго», що в одну сторону коштує 4,75 \$/чол.

Всі перевезення забезпечуються дев'ятьма суднами різного рівня комфортабельності [4]. Компанія Flagship працює ефективно і рентабельно. Стосовно водного таксі, можна запропонувати доповнити флот новими суднами невеликої пасажиромісткості (3-7 чол.) і почати співпрацювати з міськими органами влади на основі державно-приватного партнерства (ДПП). Отримання федеральних грантів дозволить знизити вартість перевезення водним таксі, а отже, залучити більшу кількість пасажирів.

Таблиця 2

Порівняльна характеристика МРТ

№ з/п	Характеристика МРТ, що використовується:	Варіанти тарифікації	Вартість, \$ *
1	Сан-Дієго / США Water Taxi (Водне таксі) / «on call» (за викликом) / 33 пас. / Приватна ф. вл.	1 год.	250
2	Балтимор / США Water Taxi (річковий трамвайчик) / Маршрут / 25 пас. / ДПП (федеральні гранти)	На день:	
		- дитячий/весь день;	7
		- дорослий/в один кінець;	8
		- дорослий/весь день.	14
		На рік:	
		- індивідуальний;	150
		- «друг»;	200
- сімейний.	250		
Проїзд дітей до 3 років – безкоштовно.			
3	Санкт-Петербург / РФ Аквабус (річковий трамвайчик) Маршрут / 12-30 пас. / ДПП (дотації з міського бюджету)	Весь маршрут:	
		- пн. – пт.;	3,02**
		- сб. – нд.	4,53**
		Половина маршруту:	
		- пн. – пт.;	1,51**
		- сб. – нд.	2,27**
** Проїзд дітей до 5 років – безкоштовно; віком від 5 до 10 років – 50% вартості на будь-якому маршруті.			
4	Москва / РФ «Водное такси» (прогулянковий катер) Маршрут / 20-60 пас. / Приватна ф. вл.	Весь маршрут:	
		- дорослий;	9,07
		- для пенсіонерів та дітей 6 – 14 років;	4,53
		Проїзд дітей до 6 років – безкоштовно.	
		Оренда т/х:	
		- будні,	60,45 – 151,11
- вихідні або святкові дні.	75,56 – 166,23		

* ціни вказано за офіційним курсом НБУ (рубль до долара США) станом на 23.09.2015р.

Водне таксі (Water Taxi) у Балтиморі використовується насправді у якості річкового трамвайчика, тобто працює не за викликом, а на певних маршрутах. Перевізник Baltimore Water Taxi має три кільцевих маршрути і два маршрути зупинка-зупинка, що органічно пов'язані між собою. У пасажирів є можливість скористатися всіма маршрутами протягом дня за єдиним білетом. Для забезпечення такого роду перевезень правильно підібрані судна (пасажиромісткістю 25 чол.). Тарифи на перевезення розроблені таким чином, щоб врахувати усе різноманіття поїздок в акваторії Балтимора. Компанія пропонує проїзні білети на один день і на рік. На день: «Дитячий/Весь день» (Child-All Day/One Way) за 7 \$ для дітей віком 3-10 років у супроводі дорослого зі своїм, окремим білетом, дає можливість користуватись даними перевезеннями на будь-якому маршруті або маршрутах; виходити з катера та сідати у катер безліч разів за день; «Дорослий/В один кінець» (Adult-One Way) за 8 \$ передбачає одну посадку і одну висадку, але не більше одного кругового рейсу; «Дорослий/Весь день»

(Adult-All Day) за 14 \$, пропонується поїздка протягом всього дня (будь-яка кількість посадок і висадок) на будь-яких маршрутах, додатково надаються ексклюзивні знижки у місцевих ресторанах, пабах, магазинах тощо). На рік: «Індивідуальний» (Individual) за 150 \$ (власником такого білету може бути лише одна особа, додатково надаються два безкоштовні проїзди дорослих або дітей на весь день, ексклюзивні знижки, рекламні події); «Дружній» (Buddy) за 200 \$ (власник – одна особа та один гість, додатково надаються чотири безкоштовні проїзди дорослих або дітей на весь день, ексклюзивні знижки, рекламні події); «Сімейний» (Family) за 250 \$ (власники – два члени родини та два гостя, додатково надаються шість безкоштовних проїздів дорослих або дітей на весь день, ексклюзивні знижки, рекламні події). Як бачимо, маркетингова політика Baltimore Water Taxi розроблена таким чином, щоб задовольнити будь-які потреби пасажирів у місцевих перевезеннях. Перевізник тісно співпрацює з наземними компаніями, і не лише з магазинами, ресторанами, музеями, а й, наприклад, з парковкою: всі пасажирів мають змогу залишати свої автомобілі на таких парковках на пільгових умовах [5]. Такі перевезення цікаві і місцевим жителям, і туристам. Вартість перевезення невисока, частково через потужний пасажирооборот, частково через місцеве фінансування – Baltimore Water Taxi співпрацює з місцевими органами влади на основі ДПП і отримує федеральні гранти на здійснення перевезень.

Міські водні перевезення у Санкт-Петербурзі представлені аквабусами – аналогом річкового трамваю. Аквабуси працюють за одним маршрутом, що поділений на дві частини (зупинка-зупинка). Білети можна придбати або на весь маршрут, або на половину. На весь маршрут: у будні – 3,02 \$, у вихідні – 4,53 \$. Половина маршруту: у будні – 1,51 \$, у вихідні – 2,27 \$. Для проїзду дітей віком 6-10 років вартість складає 50% від вартості основного білету. МВТ у Санкт-Петербурзі з'явився у 2010 році, охоплював п'ять маршрутів. Кожного року кількість маршрутів зменшувалась, доки не досягла одного маршруту, розділеного на дві частини у 2015 році. Даний вид перевезень фінансується з міського бюджету. Співпраця приватного перевізника і міста ґрунтується на ДПП. Міська влада не збирається відмовлятися від міських водних перевезень, але якість їх з кожним роком знижується. Пасажирів відмічають такі недоліки: висока вартість в порівнянні з наземним міським транспортом; доводиться довго чекати катер; якщо катер заповнений, він проїде мимо зупинки, на якій чекають люди; замало зупинок; некомфортабельні судна – занадто жорсткий хід та ін. [6]. Міська влада разом із перевізником мають докласти зусиль, якщо хочуть бачити у місті конкурентний та дохідний МВТ. Наприклад, зниження вартості перевезень приведе до збільшення пасажирообігу і зростання прибутку; поповнення флоту одним чи декількома суднами зменшить час очікування пасажирів на зупинках; обладнання зупинок інформаційними табло або інформаційними центрами для двобічного зв'язку пасажирів, що очікують, з диспетчерською службою сприятиме вчасному і якісному потоку інформації в обох напрямках, і, як наслідок, задоволенню пасажирів; обладнання додаткових зупинок; реконструкція суден або купівля нових більш комфортабельних з кращими морехідними якостями.

«Водное такси» у Москві не відповідає своїй назві. Катери пасажиромісткістю 40-60 чол. працюють за трьома круговими маршрутами як прогулянкові. Вартість прогулянки одним маршрутом становить 9,07 \$ для дорослого або 4,53 \$ для дитини віком 6-14 років та пенсіонера. Під час поїздки пропонується послуга гіда (не весь день, а за розкладом). Поїздку можна здійснити лише за умови наявності групи людей – не менше шести дорослих. Якщо група не набирається, перевізник пропонує доплатити вартість білетів за ту кількість людей, яка відсутня. У свій день народження можна проїхати безкоштовно. Чи варто говорити, що такий рівень сервісу і «повнота» послуг, що пропонується, можуть лише відлякати потенційних пасажирів. Перевізник експлуатує чотири теплоходи, які, окрім екскурсійних маршрутів, здає в оренду. Вартість оренди за годину змінюється в залежності від виду судна і від дня тижня: від 105,7 \$ до 226,5 \$. Судна пропонується орендувати для прогулянки, екскурсії, проведення свят, зустрічі з друзями [7]. Міська влада Москви ще у 2006 році розробила досить цікаву постанову щодо розвитку водного таксі у Московському

регіоні. Згідно цієї постанови, в місті мали б експлуатуватись річкові трамваї (за маршрутом) та водне таксі (за викликом). Планувалось об'єднати зусилля міста і приватних операторів на засадах ДПП. Нажаль, не вдалося реалізувати цю програму, і в 2012 році у місті з'явилися перевезення, які лише своєю назвою нагадують водне таксі. Міського водного транспорту як аналога наземному в Москві не існує.

Проведений аналіз свідчить про те, що: по-перше, не існує чіткого поняття «водне таксі» – кожен оператор трактує його по-своєму; по-друге, щоб знизити ціни на перевезення, необхідна співпраця держави/міста і приватного оператора.

Задля окреслення місця, яке має займати МВТ у міських перевезеннях, ми пропонуємо ввести таку класифікацію видів міського транспорту:

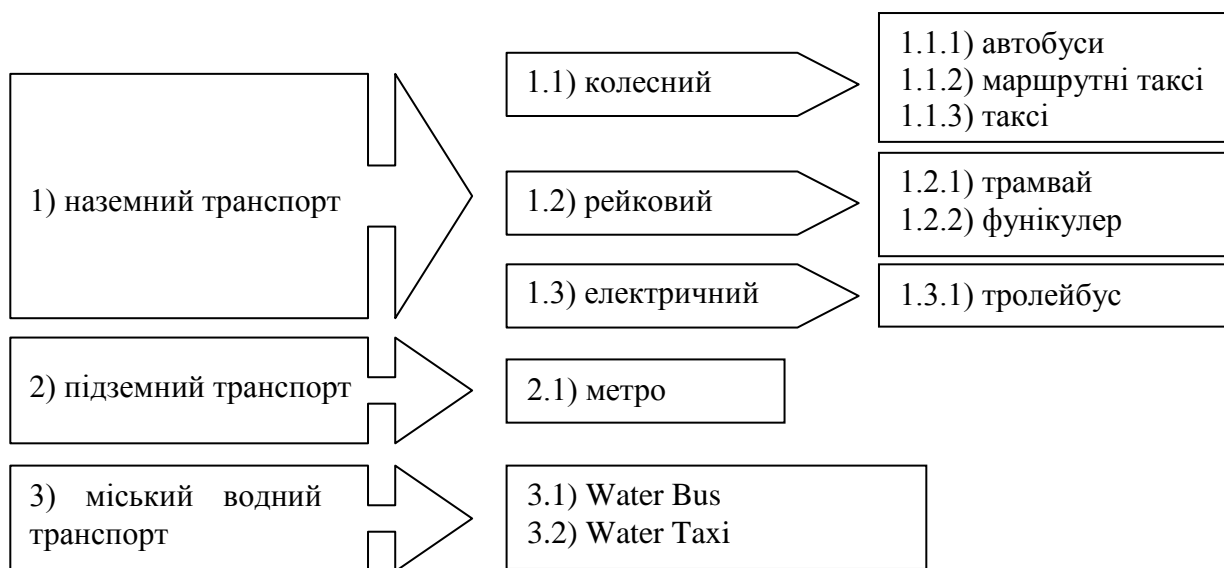


Рис. 1. Класифікація видів міського транспорту

Вважаємо за необхідне уточнити наступні формулювання:

1. «Міський водний транспорт» – це водний транспорт, що може переміщуватись в акваторії міста та приміській зоні (ріка, море); призначений для здійснення пасажирських перевезень для задоволення щоденних потреб пасажирів в переміщенні містом та у приміській зоні; в якості додаткових може надавати розважальні послуги.

2. «Water Bus» (WB) – це МВТ, що може перевозити одночасно більше 20 пасажирів; експлуатується за чітким графіком і маршрутом руху; здійснює зупинки лише на обладнаних причалах.

3. «Water Taxi» (WT) – це МВТ, що може перевозити одночасно до 10 пасажирів; експлуатується на замовній основі і не має встановленого графіку і маршруту руху; може здійснювати зупинки на необладнаних причалах.

Пропонуємо виокремити дві групи міських водних пасажирських перевезень: перевезення за викликом і маршрутні перевезення. Перевезення за викликом здійснюються швидкісними маломірними суднами WT пасажировмісністю 3-7 осіб. Маршрутні перевезення забезпечуються маломірними суднами WB пасажировмісністю від 20 і більше осіб.

Перевезення за викликом мають здійснюватись через диспетчерську службу або сайт. Судно, що виконує таке перевезення, повинно мати невелику осадку і можливість підходити впритул до берегової лінії, тим самим не потребуючи наявності обладнаних зупинок.

Маршрутні перевезення можуть мати різні системи маршрутів, наприклад: «Круговий» і «Зупинка-зупинка». Маршрут «Круговий» з'єднує декілька зупинок, що розміщені на лінії

руху судна в єдиному водному комплексі; рух судна здійснюється спочатку вздовж одного берега річки (в прямому напрямку), потім вздовж іншого (в зворотному напрямку). Як правило, на такому маршруті працюють від двох суден. Перевезення здійснюються за чітким (опублікований розклад) або за гнучким (тобто, якщо немає пасажирів, що бажають сісти на судно або зійти з нього в проміжних пунктах заходу, судно туди не заходить) графіками руху. Маршрут «Зупинка-зупинка» з'єднує дві і більше зупинок, що розміщені на протилежних берегах річки або акваторії. На такому маршруті може працювати від одного судна. Перевезення здійснюються так само, як і в маршруті «Круговий».

МВТ має ряд ознак, за якими його можна класифікувати. Ми пропонуємо класифікацію, яка представлена на рис. 2.



Рис.2. Класифікація міського водного транспорту

Аналіз результатів вивчення світового ринку послуг МВТ, а також наявних у Києві умов, достатніх для організації внутрішньоміських і приміських водних пасажирських перевезень з використанням маломірних суден, дозволяє вважати, що впровадження МВТ буде сприяти подальшому розвитку транспортної інфраструктури міста за рахунок більш повноцінного використання водних об'єктів і дозволить досягнути таких основних цілей:

- ✓ покращення транспортного обслуговування мешканців і гостей столиці;
- ✓ підвищення туристичної привабливості міста і, як наслідок, збільшення числа вітчизняних та іноземних туристів;
- ✓ поліпшення загального іміджу міста.

На наш погляд, ефективна експлуатація МВТ можлива шляхом комплексної та спільної роботи комунальних і приватних компаній. Вважаємо, що Київська міська державна адміністрація має повернути у власність міські причали і всю берегову базу обслуговування. На основі ДПП шляхом укладання концесійних угод міська влада повинна залучити приватні компанії, тим самим залучивши фінансові, трудові, інтелектуальні ресурси до якісної зміни транспортної інфраструктури міста шляхом впровадження МВТ. Існує декілька форм здійснення ДПП (рис.2), але ми вважаємо, що концесія – найбільш приваблива і перспективна для застосування у сфері МВТ.

Висновок. Отже, досвід у міських водних перевезеннях України, США та РФ свідчить, що на пострадянському просторі не існує якісних і рентабельних міських водних перевезень, як і самих таких перевезень, за деякими винятками. Це дивно, адже до 1991 року міські річкові перевезення існували у кожному великому місті, розташованому на річці чи морі, користувались значним попитом серед містян і туристів. І, навпаки, у США (як і у Західній Європі, Японії, країнах Азії та ін.) даний вид перевезень розвинутий, діє в кожному місті, що має внутрішні водні артерії. Як правило, МВТ запроваджується на основі ДПП і забезпечується федеральними грантами. В кожному місті існує декілька перевізників, що сприяє встановленню здорової конкуренції і, як наслідок, сприятливої ціни і високого рівня сервісу. Не менш важливою рисою є відсутність корупційних схем у фінансуванні і розподіленні прибутків. На нашу думку, вивчення та застосування досвіду США шляхом адаптації до сучасних реалій буде найбільш прийнятним у Києві та в будь-якому багатомільйонному місті України, що розташоване на річці чи морі.

Подальші дослідження треба присвятити розробці власної моделі впровадження МВТ у Києві, враховуючи позитивний і негативний світовий досвід такого роду перевезень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Кацило Д. Аки посуху. Из Киева в Днепропетровск пустят скоростные катера [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://biz.liga.net/all/transport/stati/2814113-aki-posukhu-iz-kieva-v-dnepropetrovsk-pustyat-skorostnye-katera.htm>.
2. Браткова А. На такси по Днепру за 150 грн. / А. Браткова // Газ. Сегодня – 2010. – 17 августа. – С.10.
3. Вести. В Киеве хотят запустить речное такси [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.doroga.ua/Pages/News.aspx?NewInfoID=8139&Filter=5&CountryID=34>.
4. Сайт СК Flagship [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.flagshipsd.com/cruises/san-diego-water-taxi>.
5. Сайт СК Baltimore Water Taxi [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://squareup.com/market/bwt>
6. Петербург.ру. Аквобусы 2015 – маршруты и расписание [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.peterburg.ru/city-info/akvabusy-v-spb-marshruty-i-raspisanie>
7. Сайт СК Водное такси [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://vodnoetaxi.ru>

Лерниченко К.В.

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

В статье исследовано состояние городского водного транспорта, предпосылки его возникновения и перспективы развития. Проведен детальный анализ существующих в мире перевозок городским водным транспортом, сделаны выводы и даны краткие рекомендации; представлена новая классификация городского транспорта; уточнена формулировка понятий «городской водный транспорт», «Water Taxi», «Water Bus»; предоставлены основные схемы маршрутов и разработана классификация городского водного транспорта. Расширение транспортной инфраструктуры города за счет внедрения городского водного транспорта является актуальной задачей сегодняшнего дня.

Ключевые слова: водный транспорт, пассажирский транспорт, водное такси, городские водные перевозки, городской водный транспорт.

Lernichenko K.

STATE AND PROSPECTS OF URBAN RIVER TRANSPORT

In the article the state of urban water transport, conditions of its emergence and development prospects. A detailed analysis of the world's urban transportation by water transport, the conclusions and recommendations are brief; introduces a new classification of urban transport;

clarify the wording of the concepts of «urban water transport», «Water Taxi», «Water Bus»; provided basic scheme of routes and developed a classification of urban water transport. Expansion of transport infrastructure through the introduction of urban water transport is an urgent task of today.

Keywords: *water transport, passenger transport, water taxi, urban water transportation, urban water transport.*

УДК 656.6:330.3

Переверзєва І.Ф.

АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ РОЗВИТКУ ТА ШЛЯХІВ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ ПРИДУНАВ'Я УКРАЇНИ

Проаналізовано стан функціонування підприємств водного транспорту Придунав'я України, визначено завдання та запропоновано шляхи підвищення конкурентоспроможності зазначених підприємств.

Ключові слова: *підприємства водного транспорту Придунав'я, конкурентоспроможність, кризовий стан, розвиток.*

Постановка проблеми. Водний транспортний комплекс України є багатофункціональною структурою, що задовольняє потребам національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські та річкові порти – складова частина транспортної і виробничої інфраструктури держави. Від ефективності функціонування портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку [1].

У сучасних умовах розвитку економіки країни більшість підприємств водного транспорту є збитковими, зокрема Придунав'я України. Дана тенденція зумовлена зменшенням кількості суднозаходів в дунайські порти України, зменшенням вантажопотоку, пасажиропотоку тощо. Саме тому актуальним на сьогодні є проведення ретельного аналізу діяльності підприємств водного транспорту Придунав'я, визначення сучасного стану та виявлення причин, що перешкоджають їхньому розвитку, з метою розробки шляхів їх подальшого функціонування та підвищення конкурентоспроможності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Висвітленням перспектив розвитку Придунайського регіону, а особливо судноплавства в українській частині дельти Дунаю займалися наступні автори: В.Г. Коба [2], С.М.Боняр [3], В.Кожевников [4], О.Л.Михайлюк [5,6], Б. Буркинський [7] та інші.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Аналіз проведених досліджень свідчить про те, що більшість науковців вивчають та аналізують стан регіону взагалі. Публікацій, що присвячені окремим підприємствам водного транспорту Придунав'я практично немає. На сьогоднішній день на підприємства цього регіону впливає велика кількість різноманітних чинників, що потребують більш детального аналізу та систематизації з метою розробки шляхів підвищення конкурентоспроможності.