

УДК 336.148

*Оксана Євтушевська*

## ВОДНОТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ В УМОВАХ СЬОГОДЕННЯ

*У статті розглянуто сучасний стан та основні проблеми воднотранспортної системи України, як склалися в умовах сьогодення, виокремлено причини занепаду галузі та визначено основні шляхи для підвищення конкурентоспроможності транспортної системи країни.*

*Ключові слова:* воднотранспортна система, морський транспорт, конкурентоспроможність, інвестиції.

*В статье рассмотрено современное состояние и основные проблемы воднотранспортной системы Украины, что сложились в нынешних условиях, выделены причины упадка отрасли и определены основные пути для повышения конкурентоспособности транспортной системы страны.*

*Ключевые слова:* воднотранспортная система, морской транспорт, конкурентоспособность, инвестиции.

*The article reviews the current state and the main problem of Ukraine river transport as established under present conditions, determined the causes of the decline of industry and the main ways to increase competitiveness of the transport system.*

*Keywords:* water-transport system, marine transport, competitiveness, investments.

**Постановка проблеми.** Розвиток Європи в цілому, в тому числі в галузі економіки, свідчить про необхідність розвитку діючої транспортної системи України, яка знаходиться в стадії занепаду до рівня притаманному Європі з урахуванням економічних факторів та паралельним визначенням основних шляхів для підвищення конкурентоспроможності останньої.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання розвитку воднотранспортної системи України, в т.ч. підприємств різних форм власності досліджувалося, як з теоретичних точок зору, так і з використанням практичних навичок. Серед науковців, можливо виділити наступних : Коба В.Г., Боняр С.М., Шкляр В.В., Наумов О.Б., Новікова А.М., Борисенко П.В.

Не зважаючи на ряд проведених досліджень, ряд питань залишаються актуальними для вивчення та аналізу і на сьогодні. Зокрема, питання, щодо визначення основних шляхів для підвищення конкурентоспроможності воднотранспортної галузі України.

**Мета статті.** Метою статті є дослідити основні проблеми розвитку воднотранспортної системи України та визначити основні шляхи для підвищення конкурентоспроможності останньої.

© Євтушевська О. А., 2014

---

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Рівень розвитку транспортної системи держави є головною ознакою її технологічного прогресу. Інтеграція України в Європу сприяє більшому розвитку транспортної системи, яка стає базисом для ефективного входження нашої країни у світове співтовариство на рівні високорозвиненої держави.

Водний транспорт - це вид транспорту, який по водних шляхах здійснює перевезення, як пасажирів так і вантажів. Водними шляхами є океани, моря, річки, протоки, озера.

Управління морським і річковим транспортом здійснюють органи державної виконавчої влади, підвідомчі Міністерству інфраструктури України. Об'єктами їх управління є об'єднання, підприємства, установи й організації морського та річкового транспорту.

Основними завданнями Міністерства інфраструктури України на морському й річковому флоті є : організація роботи підприємств, що належать до сфери його управління, з метою задоволення потреб населення й суспільного виробництва в морських і річкових перевезеннях; вжиття заходів для ефективного використання рухомого складу морського й річкового транспорту, його поновлення, ремонту, забезпечення матеріально-технічними та паливно-енергетичними ресурсами; забезпечення безпеки функціонування морського й річкового транспорту.

Міністерство інфраструктури України здійснює функції управління, щодо державних морських пароплавств і портів, підприємств та організовує роботу з підготовки й підвищення кваліфікації кадрів, розроблення вимог до рівня кваліфікації та професійної підготовки й сертифікації кадрів галузі.

Водний транспорт поділяють на морський та річковий. Під морським транспортом розуміють – вид транспорту, яким забезпечується перевезення вантажів та пасажирів, виключно морськими суднами. Річковим транспортом - вид транспорту, що перевозить вантажі та пасажирів по внутрішнім водним шляхам.

В свою чергу, морський транспорт знайшов своє застосування в переважній більшості для внутрішніх та міжнародних перевезень. Міжнародні перевезення - це перевезення, що здійснюються між країнами.

Вищевказане засвідчує, що важливою галуззю економіки України є морський транспорт. Необхідним чинником становлення України, в першу чергу як морської держави є насамперед його ефективне функціонування, що в результаті призведе до розвитку транспортної галузі та економіки в цілому.

Насамперед, географічне розташування України сприяє розвитку її транспортного потенціалу та інтеграції у світову транспортну систему, як країни, що спроможна забезпечити перевезення вантажів (в тому числі транзитних), найкоротшим шляхом, що проходять через центр Європи.

Морський транспорт посідає третє місце за вантажообігом, поступаючись лише трубопровідному та залізничному транспорту. Морські перевезення складають 95% перевезення у міжнародному сполученні.

До комплексу морського транспорту відносять судна різних видів і призначень, судноремонтні підприємства, засоби зв'язку, порти, морські шляхи.

Серед морських суден виділяють :

- пасажирські;
- вантажо - пасажирські;
- суховантажні;
- наливні;

## ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

---

- комбіновані;
- риболовні;
- службово-допоміжні;
- технічні;
- судна соціального призначення, тощо.

За призначенням розрізняють: вантажні, пасажирські та вантажо-пасажирські судна; за характером ліній перевезень між портами: каботажні (перевезення в межах портів однієї країни) та закордонні (перевезення між портами різних країн).

Важливе значення морського транспорту України, також визначається наявністю морських шляхів та великою протяжністю морського узбережжя, які поєднанні транспортними зв'язками економічних районів і міжнародних перевезень.

Основними недоліками морського транспорту України є як фізичний, так і моральний знос транспортних засобів, портового устаткування та обладнання. Термін експлуатації торгових суден в середньому перевищує 15 років. Враховуючи такий технічний стан останніх, переважна більшість західних портів забороняє їм входити на внутрішній рейд.

Такий стан інфраструктури, в першу чергу сприяє зниженню продуктивності українських портів. Морально застарілі фонди галузі складають більше 70 відсотків останньої. Питома вага трудомісткості значно вище ніж у закордонних судах, тривалість будівництва останніх більше, як у 2,5 рази ніж закордонних компаній.

Транспортно - виробничу інфраструктуру України складають морські порти України, які є найважливішою складовою останньої. Одне з неостанніх важилів є місце їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Морські порти з'єднують транспортну систему і, як наслідок економіку України з європейською і світовою системою.

Успішний розвиток морського транспорту, як невід'ємного елемента транспортної інфраструктури держави залежить від наступних факторів:

- проведення модернізації морського транспорту, у відповідності з міжнародними стандартами;
- розширенням під'їздних шляхів (автотранспортного та залізничного сполучення) до морських портів;
- залученням капіталу для розвитку портів;
- провадження державного кредитування останніх;
- розроблення та прийняття нових нормативно-правових актів, щодо більш ефективної діяльності морських портів чи внесення змін до діючих.

Конкурентоспроможність українського транспортного комплексу, в тому числі на світовому ринку залежить від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам.

Морський порт забезпечує обслуговування суден, навантаження, розвантаження, проведення складських операцій з вантажами, обслуговування пасажирів морського транспорту, перевезення пасажирів, вантажів та багажу.

Правовий статус морського порту визначається в тому, що морський порт є державним транспортним підприємством, яке обслуговує судна, пасажирів і вантажів на відведених порту території та акваторії, а також займається перевезенням вантажів і пасажирів на судах, які належать порту.

На території порту можуть діяти підприємства й організації різних форм власності, що проводять обслуговування суден, пасажирів і вантажів. Морський порт не має права перешкоджати діяльності цих підприємств і організацій, а також втручатися в їх господарську діяльність.

Управління морським портом здійснює начальник порту. Він видає обов'язкові правові акти, що регулюють питання безпеки руху, охорони вантажів, майна порту та громадського порядку, проведення санітарних і протипожежних заходів у порту, охорони довкілля, порядку заходу суден у морські порти та виходу з них, складає звіт порту та розпорядження про затримання суден і вантажів у порядку, передбаченому Кодексом торгового мореплавства України. Начальник морського порту розглядає справи про адміністративні правопорушення й накладає адміністративні стягнення.

Низовою господарською одиницею з погляду управління є морське судно. Правове становище екіпажу судна, що плаває під Державним Прапором України, а також взаємовідносини між членами екіпажу, які беруть участь у експлуатації цього судна, між членами екіпажу та судноволодільцем визначають різні галузі законодавства.

Управління судном покладено на його капітана. Капітан судна наділений певними адміністративно-правовими повноваженнями, його розпорядження мають беззаперечно виконувати всі особи, які перебувають на судні.

Якщо дії особи, яка перебуває на судні, загрожують безпеці судна або людям і майну, капітан судна має право ізолювати цю особу в окремому приміщенні.

Управління річковим транспортом загального користування також перебуває у віданні Міністерства інфраструктури України.

Сьогодні Україна характеризується наявністю 22 функціонуючих портів, більшими з яких є: Одеса, Іллічівськ, Ізмаїл, Південний, Миколаїв, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч, Маріуполь, Бердянськ.

В Україні галузь водного транспорту найбільшого розквіту досягла на її півдні, а саме : узбережжя Азовського та Чорного морів, де свою діяльність провадять три пароплавства : Українсько-Дунайське, Чорноморське та Азовське. Функціонують порти, найбільшими серед останніх виділяють: Одеса, Херсон, Миколаїв, Керч, Севастополь, Херсон, Бердянськ, Маріуполь. Сумарна Вантажність транспортного флоту України є однією із найбільших у Європі та складає більше ніж 5 млн. т, а пасажирського флоту — майже 10 тис. місць.

2001 рік, став визначним для ВАТ «Українське Дунайське пароплавство», оскільки його визнано національним перевізником, шляхом присвоєння статусу. Головними напрямками діяльності вищевказаного пароплавства є надання транспортних послуг населенню та підприємствам, установам чи організаціям з дотриманням принципів : якості, зручності, безпеки доставки останніх. ВАТ «Українське Дунайське пароплавство» є однією з найбільших судноплавних компаній Західної Європи, яке підтверджує себе в якості надійного партнера та безсумнівного лідера в наданні послуг з транспортного перевезення .

Чорноморське морське пароплавство - найдавніше пароплавство Російської Імперії на Чорному морі, створення останнього припадає ще на 1833 рік, як акціонерне Чорноморське товариство пароплавів для встановлення постійних зносин між Росією і Османською імперією. Місто Одеса - центр Чорноморського морського пароплавства.

---

## ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Порти Азовського морського пароплавства, до яких входять Керч, Бердянськ та Маріуполь, в основному спеціалізуються на перевезенні (експорті) вугілля, марганцевих руд та чорних металів.

Гострою та найважливішою проблемою діяльності пароплавств є проблема збитковості останніх. В сьогоденній Україні, основними завданням пароплавств є повернення транзитних вантажів. Сертифікат МКУБ - управління безпекою і сертифікат відповідності системи якості ISO-9002 є основними документами, що свідчать про високу якість роботи пароплавств.

Освоєння та розвиток транспортних магістралей, зокрема внутрішніх водних шляхів - належить до тенденцій розвитку транспортного комплексу Європи. Враховуючи зазначене, виходячи з показників діяльності транспортного комплексу нашої держави в цілому (що наведені в таблиці 1), можемо зробити наступні висновки:

- найбільшу питому вагу серед перевезення, як пасажирів, та і вантажів посідає автомобільний транспорт;
- перевезення вантажів залізничним транспортом, характеризується зменшенням потоку останнього, що відбувається в результаті занепаду економіки не лише України, а й світу в цілому;
- період незалежності України негативно позначився на галузі водного транспорту, що обумовлюється зведенням до нуля інтересу держави до даної галузі, зокрема більша частина останньої підпала під приватизацію.

Піковим роком за масивністю перевезень за всіма видами транспорту став 1990 рік, паралельно започаткувавши спад, який тривав до 2000 року. Показники останніх років показують низький рівень обсягу перевезень, як вантажів, так і пасажирів.

*Таблиця 1. Показники діяльності транспортного комплексу України в період з 1990 по 2012 рр.*

	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Перевезено вантажів, всього (млн.тон)</b>	6286	2456	1990	1972	1625	1765	1887	1794
Залізничний	974	360	514	499	391	433	469	458
Водний	119	15	24	19	10	11	10	7,8
Морський	53	6,3	9	8	5	4	4	4,8
Річковий	66	8,3	15	11	5	7	6	6
Автомобільний	4897	1027	1255	1267	1069	1168	1198	1253
Авіаційний	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
<b>Перевезено пасажирів всього (млн. пас.)</b>	14977	7780	8214	8331	7275	6845	6980	6812
Залізничний	669	499	447	445	426	427	430	427
Водний	45	6	10	9	8	8	8	7
Морський	19	2	2	2	2	1	1	1,8
Річковий	26	4	8	7	6	7	7	5,2
Автомобільний	8331	2557	4173	4369	4014	3726	3612	3449
Авіаційний	15	1	5	6	5	6	7	8

Внутрішній водний транспорт нашої держави спеціалізується на перевезенні: вугілля, піску, зерна, коксу та сталі. Найбільший обсяг даних перевезень мають:

## ІНШІ СФЕРИ ЕКОНОМІКИ

Київська, Дніпропетровська, Запорізька й Херсонська області, що підтверджує-підтверджується даними, щодо вантажообігу та пропускної здатності портів України (табл. 2).

*Таблиця 2. Вантажообіг та пропускна здатність портів України*

Назва порту	1990	2009	2010	2011	Річна пропускна здатність
Київ	31,1	2,1	5,7	4,9	37,9
Дніпропетровськ	20,6	1,5	2,8	1,5	26,3
Запоріжжя	24,1	1,5	2,9	3	31,4
Херсон	10,5	0,4	1,4	1	12,7
Чернігів	5,3	0,07	0,9	0,9	6,7
Черкаси	4,2	0,1	0,3	0,2	4,6
Кременчук	11,6	0,2	1,3	0,9	13,0
Нова Каховка	2,4	0,2	0,1	0,2	2,9
Миколаїв	9,3	0,9	1,3	1,2	10,4
<b>Всього</b>	<b>119,1</b>	<b>6,97</b>	<b>16,7</b>	<b>13,8</b>	<b>145,9</b>

Виходячи з даних таблиці, робимо наступні висновки :

- 1990 рік, рік найбільшого вантажообігу за всіма річковими портами;
- десятирічний період характеризується спадом вантажообігу для всіх портів.

Отже, із отриманням незалежності України, водний транспорт країни здобув ряд проблем, зокрема з боку держави, що в результаті призвело до зниження обсягів перевезень вантажів та пасажирів. Недофінансування даної галузі стало наслідком не проведення оновлення, модернізації основних фондів та відновлення галузі в цілому.

Проте, поряд з негативною тенденцією розвитку комплексу, водна галузь України має великий потенціал для розвитку в майбутньому. Активна державна позиція та географічне розташування нашої країни, призведе до зростання галузі водного транспорту.

Важливим кроком є відродження внутрішнього водного транспорту як екологічно чистого та розвиток Дніпра, як Пан'європейської осі «Північ-Південь» з подальшим включення його у загальноєвропейську систему внутрішніх водних шляхів.

Систему внутрішнього водного транспорту можна побудувати за наступними напрямками:

1) прийняття нових нормативно - правових актів у сфері внутрішнього водного транспорту; створення організаційної структури в системі органів виконавчої влади, в тому числі централізованих, що безпосередньо проводила б державне управління внутрішнім водним транспортом;

2) включення внутрішніх водних шляхів до міжнародних транспортних коридорів; розроблення програм на державному рівні, щодо розвитку внутрішніх водних шляхів; створення автоматизованих ліній в портах з використанням передових технологій; проведення роботи, щодо співпраці з міжнародними організаціями з питань внутрішнього водного транспорту;

3) створення умов для ефективного розвитку внутрішнього водного транспорту, з врахуванням переваг енергоефективності та екологічності порівняно з іншими видами транспорту; створення однакових умов для всіх суб'єктів господарювання; проведення модернізації та будівництва флоту;

4) реалізація транзитного потенціалу внутрішніх водних шляхів; розвитку міжнародного водного туризму.

Сьогодні, як і завжди лишається питання залучення іноземних інвестицій у розвиток українських, морських, торгівельних портів.

Розглянувши стан воднотранспортної галузі України, визначаємо, що основними шляхами для підвищення конкурентоспроможності транспортної системи країни є:

- розроблення та запровадження єдиної тарифної сітки ;
- застосування тарифної політики з елементами пільгової системи;
- розроблення та прийняття нових нормативно-правових актів, щодо більш ефективної діяльності морських портів чи внесення змін до діючих;
- впровадження спрощеної системи до митних процедур при можливості із застосуванням міжнародних стандартів;
- створення єдиного інформаційного простору із паралельним впровадженням електронного обміну даними;
- забезпечення галузі сучасним, модернізованими активами (технікою та обладнанням);
- вивести морально застарілу техніку з експлуатації;
- провести реконструкцію діючих підприємств водної галузі в цілому.

**Висновки та пропозиції.** Розвиток інфраструктури водного транспорту посприє вирішити питання зняття сезонної завантаженості на інфраструктури автомобільного та залізничного транспорту. Крім того, останнє дозволить підвищити транспортну доступність різних областей Європи. Переміщення масових вантажів на річкові судна сприятиме поліпшенню ситуації на залізничного транспорту, яка виникає при виконанні ремонтно-будівельних робіт та збільшенням пасажирського потоку.

Держава має стати «гарантом» для даного сектору економіки, в частині підвищення ефективності управління підприємствами галузі та контролю за використанням їх майна, особливо враховуючи загальноєвропейські тенденції, які передбачають популяризацію та підтримку розвитку водного транспорту серед країн Східної Європи, у тому числі й України.

## ЛІТЕРАТУРА

1. *Державний комітет статистики.* Електронний ресурс. -Режим доступу :<http://ukrstat.gov.ua>.
2. *Україна транспортна.* «Морський і річковий комплекс», Український видавничий консорціум, випуск I, Київ -2007.
3. *Абалонин С. М.* Конкурентоспособность транспортных услуг, ИКЦ «Академкнига», 2004.-172 с.
4. *Кібік О. М., Жихарева В. В.* Формування конкурентних переваг підприємств морського транспорту України / Економічні інновації, 2011. -Вип.45.- с. 98-104.
5. *Захараш Н. В.* Місце кредиту у фінансовому забезпеченні суднобудівних підприємств: автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук / Н. В. Захараш. - Київ.-2001-15с.
6. *Письменна К. С.* Стан і тенденції розвитку суднобудівної промисловості в Україні: господарсько-правовий аспект // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. - 2010.-№1. -с.221 - 229.
7. *Україна транспортна.* «Лідери транспортної галузі», випуск III, Український видавничий консорціум, Київ -2005.