

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)

Ефективна
ЕКОНОМІКА



Дніпровський державний
аграрно-економічний
університет



ЛКС Центр
Видавництво ТОВ «ЛКС-центр»

Ефективна економіка № 6, 2017

УДК 658.05

С. В. Дем'яненко,

аспірант Київської державної академії водного транспорту імені гетьман Петра Конашевича-Сагайдачного

О. М. Аляб'єва,

аспірантка Київської державної академії водного транспорту імені гетьман Петра Конашевича-Сагайдачного

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

S. Demyanenko,

Graduate student of Kyiv State Maritime academy named after hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyi

O. Alyabieva,

Graduate student of Kyiv State Maritime academy named after hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyi

THE FEATURES OF COMPETITIVENESS OF WATER TRANSPORT UKRAINE

У статті досліджено сучасний стан морського та річкового транспорту, визначено проблеми та перспективи розвитку. Проведений аналіз довів, що ключовими факторами розвитку конкурентоспроможної галузі є відповідна інфраструктура, висококваліфікаційний персонал, інвестиційно-інноваційні вкладення, державна політика.

The article analyzed the current state of sea and river transport, identified the problems and prospects of development. The analyst showed that the key factors for the development of competitive enterprises is relevant infrastructure, high-skill staff, investment and innovation investments.

Ключові слова: *конкурентоспроможність, підприємство, водний транспорт, транспортна галузь, інновації, інвестиції.*

Key words: *competitiveness, enterprise, water transport, transport industry, innovation and investment.*

Постановка проблеми. Оскільки Україна стоїть на межі перетворень до стандартів європейського союзу, в тому числі всіх галузей економіки, надзвичайно важливим є аналіз конкурентоспроможності підприємств водного транспорту України, визначення проблем та перспектив.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питанням розвитку конкуренції як присвячені праці таких відомих вчених-економістів, як Г. Азоев, Ф. Найт, М. Портер, Д. Рікардо, Дж. Робінсон, А. Сміт, Й. Шумпетер, Р. Фатхутдінов та інші. Серед вітчизняних науковців, які аналізували проблеми конкуренції, слід відзначити праці визнаних вчених-економістів Б. Губського, С. Мочерного, Ф. Павленка. Серед науковців, які досліджували конкурентоспроможність саме підприємств водного транспорту, варто відзначити С. М. Боняра, О. Е. Бабина, В. Г. Коба, В. В. Жихарева.

Постановка завдання. Метою дослідження є виявлення особливостей розвитку підприємств водного транспорту України, враховуючи фактор конкурентоспроможності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Особливості розвитку сучасних економічних відносин все більше нагадують про необхідність розвитку конкурентоспроможності підприємств, компаній кожної галузі. Слово «конкуренція» (від. лат. – *concurrentia*) визначається як змагання або зіткнення. В економічній літературі конкуренцію визначають як економічний процес взаємодії і боротьби товаровиробників за найвигідніші умови виробництва і збуту товарів, за отримання найбільших прибутків; механізм стихійного регулювання виробництва в умовах вільних ринкових відносин [1, с. 25]. Пропонуємо розглянути, чи водний транспорт України може стати гідним конкурентом в «економічних змаганнях».

Загально відомий той факт, що водний транспорт України поділяється на морський та річковий. Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських 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].

Основними перевагами морської портової галузі України є [1]:

- високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізородного концентрату та зернових;
- наявність потужностей з обробки вантажів;
- вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків;
- наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій для розвитку портової галузі;
- наявність висококваліфікованих спеціалістів портової галузі.

Галузь з одним з найпотужніших потенціалом серед провідних країн світу:

- 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд. грн. на рік;
- 5000 галузевих суб'єктів господарювання;
- 100 000 моряків-громадян України;
- 18 морський портів;
- 1 робоче місце в галузі стимулює створення 4-5 робочих місць в суміжних галузях.

Річковий транспорт в Україні представлений однією з найбільших судноплавних річок в Україні – Дніпро, її загальна протяжність складає більше 4 тис. км, також варто відмітити Дунай, Південний Буг та Дністер. Річковий транспорт України пов'язаний системою каналів з Республікою Білорусь та Польщею, з басейном Вісли, Дніпро-Бузьким каналом, що дає вихід до Балтійського моря [2, с. 24].

Отже, 3 судноплавні річки, дві з яких входять до ТОП-5 найбільших річок Європи; 16 річкових портів та терміналів; 60 млн. тонн пропускної здатності на рік. Всі переваги даної галузі досить чітко вказані в офіційних документах міністерств України, але варто визначити реальний стан галузі, а саме проблеми та перспективи, які її супроводжують.

В сучасних економічних умовах, розвиток функціонального, ефективного та конкурентоздатного водного транспорту неможливий без відповідної інфраструктури. Процес модернізації і є одним з найважливіших питань, який потребує нагального вирішення на державному рівні в першу чергу. Сучасний стан інфраструктури підприємств водного транспорту характеризуються застарілим флотом; дефіцитом сучасних, високотехнологічних суден та портових терміналів; недостатнім розвитком технологічного та інформаційного забезпечення. До важливих проблем функціонування конкурентоздатного транспорту варто також віднести [5]:

- відсталість розвитку транспортних технологій в сфері інтермодальних перевезень;
- недостатній рівень контейнеризації;
- недовість логістичних принципів управління вантажними потоками;
- недостатнє використання вигідного географічного положення та транзитного потенціалу;
- недосконала законодавча база та відсутність закону про «Внутрішній транспорт України»;
- недосконалість та невідповідність практиці ЄС процедур оформлення суден, вантажів і транспортних засобів у портах та неефективна система тарифоутворення;
- недосконалість законодавства, що регулює залучення інвестицій в розвиток портової інфраструктури;
- недостатнє використання і незадовільний технічний стан внутрішніх водних шляхів.

Якщо аналізувати більш детально, то варто зазначити, що наростаюче старіння основних фондів впевнено приводить до невідповідності технічного та технологічного рівня вітчизняного транспорту до сучасних вимог.

Статистичні дані свідчать про те, що знос наприклад річкового флоту України становить більше 80%. Судна, рік випуску яких досяг 5 років майже відсутні, за винятком суховантажів (1,2%) від загальної кількості. Судна від 10 до 20 років займають досить значну частку, зокрема суховантажі (31,6%), наливні судна (15,4%), пасажирські і вантажопасажирські (7,6%). Але варто звернути увагу, що частка суден вікового рівня більше 20 років становить 92,4%, що показує критичність й потребу в модернізації [3].

Такий стан речей призводить до недостатнього використання всього потенціалу водного транспорту загалом. На даний момент практично відсутні власні кошти на реновацію транспортного флоту у більшості українських підприємств. Згідно статистики, 58% підприємств галузі збиткові, а коштів на амортизацію не вистачає. Придбання нових суден вимагає

великих капіталовкладень, тому технологічний процес оновлення флоту триває довше ніж в інших секторах транспорту [5]. Так у 2015 році, до України було залучено інвестицій для транспортної галузі на суму 41495,7 тис. у.о., цей показник є недостатнім для вирішення проблеми амортизації та переобладнання підприємств.

Одним із основних показників транспорту в цілому, за якими можна оцінювати ефективність транспорту є вантажообіг та обсяг перевезень. Статистичні дані 2015 року показують, що у січні 2016р. вантажообіг підприємств транспорту становив 21,8 млрд. т/км, або 96,2% від обсягу січня 2015р. Підприємствами транспорту перевезено 40,9 млн. т вантажів, що становить 94,0% від обсягів січня 2015р [5].

Таблиця 1.
Вантажні перевезення, 2016 р.

	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	млн. ткм	у % до січня 2015	млн. т	у % до січня 2015
Транспорт	21791,9	96,2	40,9	94,0
залізничний	12463,6	81,5	22,3	86,3
автомобільний	1942,5	96,6	7,7	93,2
водний	228,9	58,3	0,2	71,2
трубопровідний	7142,3	144,8	10,7	117,1
авіаційний	14,6	100,5	0,01	98,0

Аналіз зазначених даних показує, що водний транспорту має найменшу частку в структурі загальних перевезень, тобто такі низькі показники доводять, що водний транспорт не використовує всі свої можливості через ряд причин, які були вказані нами раніше.

Незважаючи на значну приватизацію підприємств водного транспорту України, роль держави у функціонуванні його безумовно значна. Інфраструктура водного транспорту України потребує особливої уваги з боку уряду і для них повинні бути розроблені спеціальні фінансові рішення, інвестиційні програми, а також програми співробітництва між бізнесом і державою для спільного вирішення проблем [6]. Варто зазначити, що урядом України зроблені кроки до наближення його до стандартів Європейського Союзу.

Так, У січні 2016 року стартував проект технічної допомоги Європейського Союзу «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії». Термін реалізації проекту: 2016-2018 р.р, загальна вартість проекту: 3 740 000 євро. Партнерами проекту виступають: Dornier Consulting GmbH (DE), Expertise France (FR), Egis International (FR), Egis-Ukraine (UA). Урядом було зазначено, що метою проекту є сприяння інтеграції та модернізації транспортного сектору України та окремих під секторів галузі транспорту відповідно до зобов'язань в рамках Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, а також оновлення Національної транспортної стратегії України відповідно до законодавства, стандартів і вимог ЄС та сприяння у її подальшій імплементації [1].

У сфері морського та річкового транспорту, імплементація Директиви ЄС та запровадження морського єдиного вікна розглядається можливість залучення експертної допомоги в рамках проекту AnNa – (Advanced National Networks for Administrations). Проект сприяє налагодженню узгодженого підходу до спрощення адміністративних процедур при здійсненні міжнародної торгівлі та обміну даними між національними системами морського єдиного вікна. З 01.12.2014 Україна набула статусу спостерігача [1].

Також варто відмітити, що вперше за 20 років увага Міністерства інфраструктури України спрямована на поглиблення дна річок і приведення річкових шляхів у стан, придатний для повноцінного функціонування. Заплановане поглиблення дна Дніпра було ще на літо 2015 року, проте здійснюватися роботи відбуваються із затримкою майже на рік. Узгодження проекту і отримання дозвільних документів зайняло значно більше часу, ніж на це розраховували. За підрахунками ТОВ СП «Нібулон» вартість проектів днопоглиблення складає близько 2,5 млн. дол. для Дніпра та близько 10 млн. дол. для Південного Бугу одноразово. Вартість таких проектів є надзвичайно великою, але у разі успішної реалізації проекту довести максимальну осадку до 4 метрів (критично необхідна глибина – 3,65 м) можна за три-чотири місяці. Відповідно до проекту, поглиблення дна буде виконано на ділянці суднового ходу річки Дніпро від Комсомольська (Полтавська обл.) до Дніпродзержинська (Дніпропетровська обл.).

Держава не в змозі забезпечити належне фінансування, але в змозі забезпечити підтримку потенційних інвесторів на державному рівні.

До практичних досягнень в розвитку водного транспорту України за останній період варто віднести наступні проекти:

- на даний момент впроваджується пілотний проект системи «єдиного вікна» E-PORT на базі порту «Октябрськ» за участю американських фахівців;
- проводиться експеримент щодо зниження тарифів на переробку транзитних вантажів на 50% в морських портах;
- розробляється пілотний проект для залучення приватних інвестицій у будівництво логістичного хабу на базі портів «Октябрськ» і «Миколаїв»;
- міністерством Інфраструктури України розроблено та подано на розгляд ВРУ проект Закону України «Про

внутрішній водний транспорт»;

- розпочато реалізацію проекту дпопоглиблювальних робіт на лімітуючих перекатах Дніпровського та Дніпродзержинського водосховищ.

Висновки з даного дослідження. Отже, виходячи з вищевикладеного, ми можемо стверджувати, що галузь морського та річкового транспорту має стратегічну важливість для розвитку економіки України. Майже вся галузь функціонує на потужностях, які довелося отримати в спадок від Радянського Союзу, тому не завжди потужності галузі є конкурентоспроможними в сучасних економічних умовах господарювання.

Не дивлячись на брак коштів підприємств на модернізацію, побудова сучасної інфраструктури, держава повинна шукати можливості вирішення цієї проблеми розвиваючи спільні проекти між державою та приватними компаніями зокрема.

Список літератури.

1. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України: режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>

2. Жихарева В. В. Экономика морского транспорта: Учебник / А.М. Котлубай, О.Н, Кибик. – Харьков: «БУРУН КНИГА», 2012. – 480с.

3. Официальный сайт АПК Информ www.apk-inform.com.

4. Офіційний сайт Державної служби статистики України: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

References.

1. The official website of the Ministry of Infrastructure of Ukraine <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.

2. Zhikhareva V.V. (2012), Sea Commercial Transport Economics. Kharkov, Ukraine.

3. The official website of APK Inform <http://mtu.gov.ua/www.apk-inform.com>.

4. The official website of the State Statistics Service of Ukraine: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

Стаття надійшла до редакції 16.06.2017 р.



ТОВ "ДКС Центр"

Вропу