

УДК 338.47:005.412(477)

Партола А. І.

Державний університет інфраструктури та технологій

ДОСЛІДЖЕННЯ ТЕНДЕНЦІЙ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ
ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ТА КРАЇН ЄС

У статті здійснено порівняльний аналіз економічної діяльності підприємств внутрішнього водного транспорту України та країн ЄС. Виділено основні господарські та ринкові тенденції, що є характерними для даного виду транспорту. Охарактеризовано деякі проблеми вітчизняного річкового транспорту, які ускладнюють кооперацію з європейськими країнами, а також окреслено перспективні напрями їх вирішення.

Ключові слова: транспорт, річковий транспорт, Європейський Союз, економічні тенденції розвитку річкового транспорту, річкові вантажні перевезення.

Постановка проблеми. Економічна система XXI ст. характеризується бурхливим інноваційно-технологічним розвитком сфери послуг, у якій провідне місце займає розвиток транспортної системи, побудованої на принципах мультимодальності, інтеграції та мережевих взаємовідносин [1; 2]. Транспорт є ключовою галуззю економіки, оскільки він формує основу національної соціально-економічної системи та визначає темпи й структуру її розвитку. Значимість транспорту зумовлена тим, що він вирішує різноманітні завдання, як економічного, так і соціального характеру. Інвестиції, що спрямовуються на інновації у вантажному транспорті, пасажирських перевезеннях, оновлення об'єктів інфраструктури, мультиплікативно прискорюють промисловий та соціальний розвиток країни у цілому.

Для забезпечення конкурентоспроможності національної соціально-економічної систем необхідний пропорційний розвиток усіх видів транспорту. Побудова ефективних ланцюгів транспортування є важливим завданням не лише для підприємств, а й для держави загалом. Саме тому в Білій Книзі ЄС «Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору – до конкурентної та ресурсоефективної транспортної системи» одним із ключових напрямів соціально-економічних змін на транспорті є орієнтація на переміщення 50% вантажних перевезень на середні та дальні відстані з автомобільного транспорту на залізницю або водний транспорт [3]. У 2015 р. частка цих видів транспорту в загальному обсязі внутрішніх перевезень вантажів загалом по країнах ЄС становила 24,8%. У сучасних умовах особливе значення надається розвитку внутрішнього водного транспорту як досить перспективному з погляду витрат та екологічної безпеки способу перевезень. Саме тому вивчення тенденцій та закономірностей його функціонування у сучасній економіці носить актуальний характер і має вагоме практичне значення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку підприємств водного транспорту досить докладно було досліджено у працях низки вітчизняних авторів, зокрема Р. Вернигора, С.М. Боняр, С.П. Гриценко, Н. Гуржій, В. Коби, А. Огорокова, П. Цупрова та ін. Авторами ретельно проаналізовано проблеми розвитку вітчизняного внутрішнього водного транспорту, його взаємозв'язки, ринкові перспективи та оптимальні моделі функціонування. Однак у зв'язку з поглибленням економічної інтеграції України з країнами ЄС постає необхідність більш поглибленого вивчення нових можливостей, ризиків та закономірностей, що виникають для вітчизня-

них підприємств. Актуальним залишається дослідження успішних практик європейських компаній та їх оцінювання з позицій доцільності імплементації в практику вітчизняного господарювання.

Виділення невирішених раніше загальної проблеми. Таким чином, зберігає свою актуальність потреба у вивченні тенденцій та проблем розвитку внутрішнього водного транспорту, а також напрямів їх вирішення, що застосовуються у європейській та вітчизняній економіці.

Мета статті полягає у проведенні порівняльного аналізу економічного розвитку підприємств внутрішнього водного транспорту України та країн ЄС, виділенні на його основі тенденцій та закономірностей, урахування яких створить сприятливе підґрунтя для поглиблення європейської інтеграції України в галузі річкових перевезень.

Виклад основного матеріалу дослідження. У європейських країнах внутрішній водний транспорт займає важливе місце в транспортній системі, оскільки є досить дешевим та зручним видом транспорту, особливо для перевезень масових вантажів (рис. 1).

У структурі наземних вантажних перевезень частка внутрішнього водного транспорту в деяких європейських країнах коливається від 0,1% до 43,1%. У низці країн вона перевищує залізничні та трубопровідні перевезення. Це, безумовно, засвідчує значний потенціал даного виду транспортування й для України (рис. 2).

Перевагами даного виду транспорту вважаються висока провізна спроможність та досить незначні витрати на організацію судноплавства [5]. Розвиток річкового транспорту визначається природними умовами, тобто наявністю та повноводністю річок та озер. З огляду на це, низка європейських країн, у тому числі й Україна, має сприятливі можливості для організації внутрішнього водного судноплавства. Загальна протяжність судноплавних шляхів внутрішнього водного транспорту в країнах ЄС становила в 2016 р. 38 185 км. Країнами з найдовшою протяжністю внутрішніх водних шляхів, що придатні для судноплавства, є: Велика Британія (8 136 км), Німеччина (7 675 км), Нідерланди (6 256 км), Франція (4 773 км), Польща (3 654 км). Країнами з найбільшими обсягами використання внутрішнього водного транспорту для вантажних перевезень, за даними Центральної комісії з судноплавства по Рейну [6], є: Німеччина, Франція, Нідерланди, Болгарія, Румунія, Австрія, Бельгія та Угорщина. Загалом вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами в країнах ЄС протягом останнього десятиліття мали тенденцію до зростання (рис. 3).

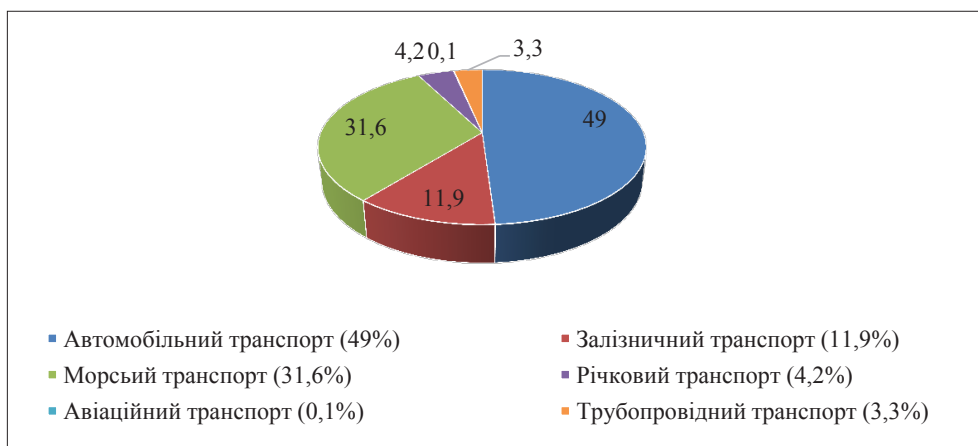


Рис. 1. Структура транспорту за видами в країнах ЄС у 2015 р. (%)

Джерело: [4]

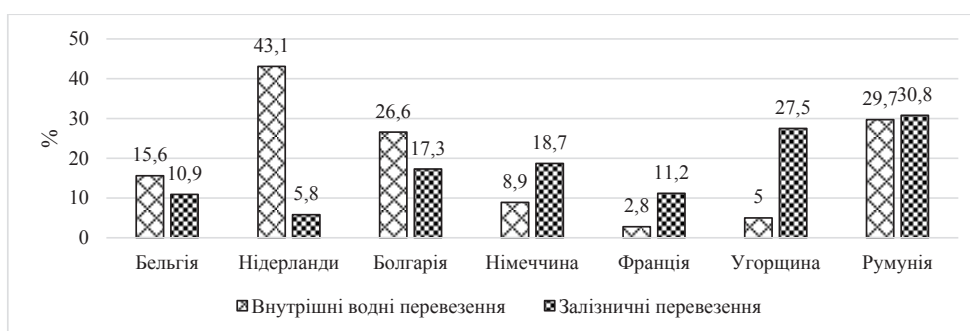


Рис. 2. Частка внутрішнього водного транспорту в загальному обсязі внутрішніх перевезень деяких європейських країн

Джерело: [4]

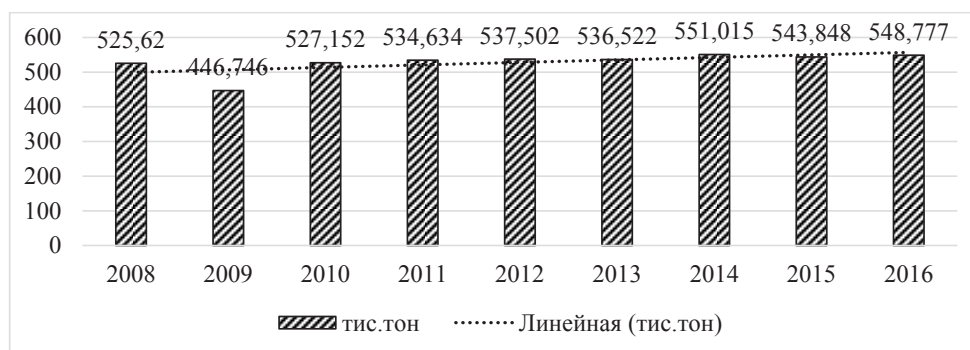


Рис. 3. Динаміка вантажних перевезень внутрішнім водним транспортом у країнах ЄС за період 2008–2016 рр. (тис. т)

Джерело: [7]

Найбільші обсяги товарних перевезень у 2016 р. спостерігалися у Нідерландах (365,2 тис. т), Німеччині (221, 3 тис. т), Бельгії (192,9 тис. т), Франції (65,2 тис. т) (рис. 4). За даними перших трьох кварталів 2017 р. спостерігалось зростання обсягу товарних перевезень внутрішнім водним транспортом у країнах ЄС на 17% [7]. Зафіксоване зростання пов'язується з активізацією діяльності в будівництві, сільському господарстві, металургії, які найчастіше використовують для перевезень своїх вантажів річковий транспорт.

При цьому варто відзначити, що таке зростання відбулося завдяки підвищенню ефективності даного виду транспортування за умови фізичного скорочення кількості задіяних суден.

У Нідерландах цей вид транспортування займає друге місце за обсягами після перевезень автошляхами. Головні водні артерії Нідерландів – річки Шельда і Маас, які навіть не входять до переліку значних європейських річок, але при цьому країна змогла не лише ефективно використати свій природний потенціал, а й зробила річне судноплавство найкращим у ЄС. Загальний річний оборот на підприємствах водного транспорту країн ЄС у 2014 р. становив 7 768 млн. євро, або 0,6% від загального річного обороту транспорту. Позитивна динаміка спостерігалася у кількості діючих підприємств та кількості зайнятих працівників у внутрішньому водному транспорті європейських країн (табл. 1, 2).

Загалом на підприємствах внутрішнього водного транспорту країн ЄС у 2014 р. було задіяно 44,5 тис. працівників, що становить 0,4% від загальної кількості працівників, які працюють на транспорті. Країнами з найбільшою кількістю відповідних працівників є Франція, Нідерланди, Італія та Німеччина (табл. 2).

Загальна сума інвестицій та експлуатаційних витрат підприємств внутрішнього водного транспорту країн ЄС у 2016 р. становила 2 032,104 млн. євро, що в 1,7 рази більше порівняно з 2003 р., коли відповідна сума становила 1 204,367 млн. євро, що продемонстровано в табл. 3.

Річковий транспорт обслуговує переважно внутрішні потреби окремих держав, але іноді здійснює міжнародні перевезення, наприклад по річках Рейн і Дунай. У Німеччині та Нідерландах у 2017 р. спостерігалось стійке зростання внутрішніх перевезень у зв'язку з поліпшенням економічних умов, особливо на будівництві, зокрема щодо перевезень сипучих вантажів та контейнерів. Спеціалісти стверджують, що коротко- та середньостроковий

огляд цих сегментів дає підстави для сприятливого прогнозу щодо їх консолідованого розвитку.

У Бельгії в 2017 р. позитивне зростання спостерігалось у перевезеннях аграрної продукції, що було зумовлено отриманням високого врожаю в країнах Східної Європи. Сегмент перевезень сипучих вантажів, таких як пісок, камінь та будівельні матеріали, також зріс у Бельгії протягом 2017 р. на 7% порівняно з 2016 р. Подібний успіх спеціалісти пояснюють структурними та циклічними причинами [6].

У внутрішніх водних перевезеннях Німеччини, Нідерландів, Бельгії та Румунії домінували перевезення сипучих та наливних вантажів, а також контейнерів. У 2017 р. контейнерні перевезення внутрішнім водним транспортом у Німеччині були більш вигідним порівняно із залізничними, що було спричинено значною кількістю аварій та ремонтними роботами на німецькій залізниці. Внутрішнє судноплавство по Рейну забезпечило достатню кількість вільних потужностей для перевезень та надійність для значної кількості контей-

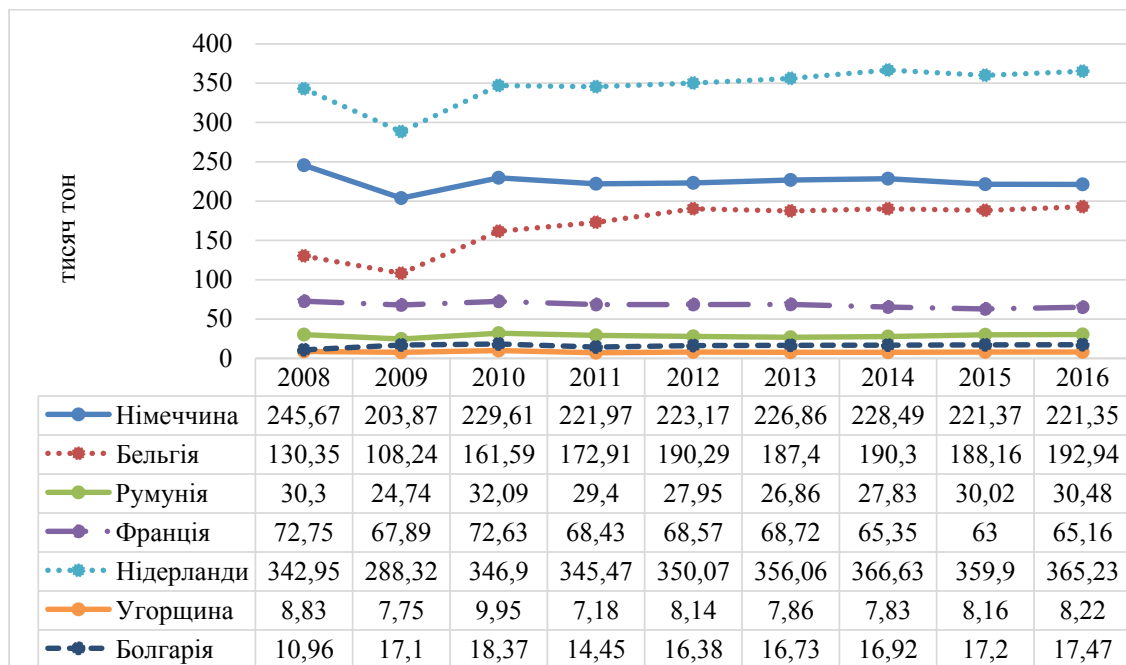


Рис. 4. Динаміка товарних перевезень внутрішнім водним транспортом у деяких країнах ЄС за період 2008–2016 рр. (тис. т)

Джерело: [7]

Таблиця 1

Динаміка кількості підприємств водного транспорту в країнах ЄС

Країни	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2014	Індекс зміни кількості підприємств 2014 р. порівняно з 2009 р.
Болгарія	10	11	14	15	17	19	31	2,2
Чеська Республіка	22	21	23	- ¹	- ¹	- ¹	83	3,6
Німеччина	1139	1080	1023	970	- ¹	- ¹	1168	1,1
Франція	739	737	726	730	740	- ¹	1097	1,5
Хорватія	148	8	8	2	2	3	18	2,3
Угорщина	87	- ¹	- ¹	45	46	47	105	-
Австрія	75	72	83	82	83	79	99	1,2
Польща	80	81	90	83	81	76	392	4,4
Словенія	7	12	11	11	13	15	20	1,8
Фінляндія	9	9	9	9	9	9	75	8,3
Велика Британія	145	145	145	145	145	145	279	1,9

⁻¹ дані про господарський стан за даний період недоступні

Джерело: складено за [7]

нерів, що ефективно підтримало наявні логістичні ланцюги.

У Нідерландах протягом 2017 р. обсяг контейнерних перевезень на експорт зріс на 12%. 50% цих контейнерів було спрямовано до Німеччини, 37% – до Бельгії і 4% – до Франції. Друге місце за темпом зростання (9%) спостерігалось у контейнерних перевезеннях усередині країни.

Протягом 2017 р. у Бельгії зростання перевезень сипучих вантажів внутрішнім водним транспортом було зумовлене високим сільськогосподарським урожаєм, який спричинив збільшення перевезень аграрної продукції на 36%. У цій країні за 2017 р. сегмент сипучих вантажів (піску, каменю, будівельних матеріалів) зріс на 7% і становив 50% від загальної кількості транспортування цього виду вантажів, що пояснюється зростанням активності у сфері будівництва.

У Румунії два найбільші сегменти у транспортуванні сипучих вантажів (перевезення аграрної продукції, залізної руди та металів) мали різні результати. Зокрема, «сталевий» сегмент був досить вигідним, що пояснювалося зростанням металургійного виробництва в Дунайському регіоні. Водночас перевезення зернових зменшилося через погіршення результатів аграрного виробництва у цьому регіоні. Перевезення наливних вантажів внутрішнім водним транспортом Румунії у 2017 р. становило 4%, а контейнерні перевезення – лише 0,02%.

Порівнюючи розвиток внутрішнього водного транспорту України з європейськими країнами, варто зазначити, що у зв'язку з ратифікацією

Договору про асоціацію України та ЄС вітчизняний транспорт отримав певні можливості для реалізації власного потенціалу на ринку Європи. Проте для забезпечення ефективного та конкурентоспроможного функціонування річковий транспорт має подолати низку негативних тенденцій, що домінують у ньому протягом останнього десятиліття.

З погляду природного потенціалу Україна має значні внутрішні водні ресурси, які не повністю використовуються як зручний та дешевий спосіб для доставки вантажів та пасажирів як по Україні, так і за її межі. Три великі судноплавні ріки: Дунай, Дніпро та Південний Буг мають вихід до Чорного моря. Крім того, Дунай і Дніпро належать до п'яти найбільших річок Європи. Таким чином, внутрішнім водним транспортом України можуть перевозитися вантажі Дніпром, Дунаєм, Чорним і Середземним морями із заходом у річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини та Австрії.

Відповідно до даних Міністерства інфраструктури України [8], загальна довжина суднохідних шляхів становить 1 672 км, із них із гарантованими глибинами – 77%. Природні умови для транспорту на українських річках сприятливі ще й завдяки тому, що гірських річок небагато, тому спад річок переважно невеликий і допускає плавання майже по всій довжині. Вихідний напрям річок – із півночі на південь, і вони пов'язують різні природні і господарські райони. Однак, незважаючи на наявний потенціал розвитку річкового транспорту в Україні, ним перевозиться лише 0,2% товарів (рис. 5). Серед країн ЄС відповідний показник є значно вищим.

Таблиця 2

Динаміка кількості зайнятих працівників на підприємствах водного транспорту в країнах ЄС

Країни	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2014	Індекс зміни кількості підприємств 2014 р. порівняно з 2008 р.
Франція	- ¹	- ¹	- ¹	- ¹	- ¹	- ¹	3100	-
Бельгія	- ¹	- ¹	- ¹	- ¹	- ¹	- ¹	700	-
Італія	- ¹	428	393	418	451	440	2600	6,1
Нідерланди	- ¹	- ¹	- ¹	- ¹	- ¹	- ¹	13400	-
Болгарія	- ¹	1134	1095	1058	979	889	900	-1,3
Чеська Республіка	504	432	- ¹	- ¹	- ¹	- ¹	600	1,4
Німеччина	7812	7628	7470	7292	- ¹	- ¹	9900	1,3
Хорватія	714	759	695	134	133	128	100	-7,6
Угорщина	1192	1192	- ¹	236	198	164	800	-1,5
Австрія	- ¹	457	470	459	466	458	500	1,1
Польща	704	862	804	670	616	487	1600	1,9
Словенія	709	621	521	477	2616	2590	400	-1,6
Фінляндія	31	30	30	30	50	50	300	10,0

¹-дані про господарський стан за даний період недоступні

Джерело: складено за [7]

Таблиця 3

Інвестиції та експлуатаційні витрати у внутрішній водний транспорт та інфраструктуру (млн. євро)

Країна	2012	2013	2014	2015	2016
Чеська Республіка	507	306	387	617	433,148
Франція		224	180	200	192
Італія	129	249	483	615	
Литва	7,7	9,6	4,5	2,8	3,5
Угорщина	357,985	285,26	394,64	439,183	1379,216
Австрія	16	33	7		
Польща	0,22	0,41	0,19	0,67	7,84
Словенія	4	4,4	9,6	3,7	0,4
Фінляндія	14	13,9	14,6	15,5	16

Джерело: складено за [7]

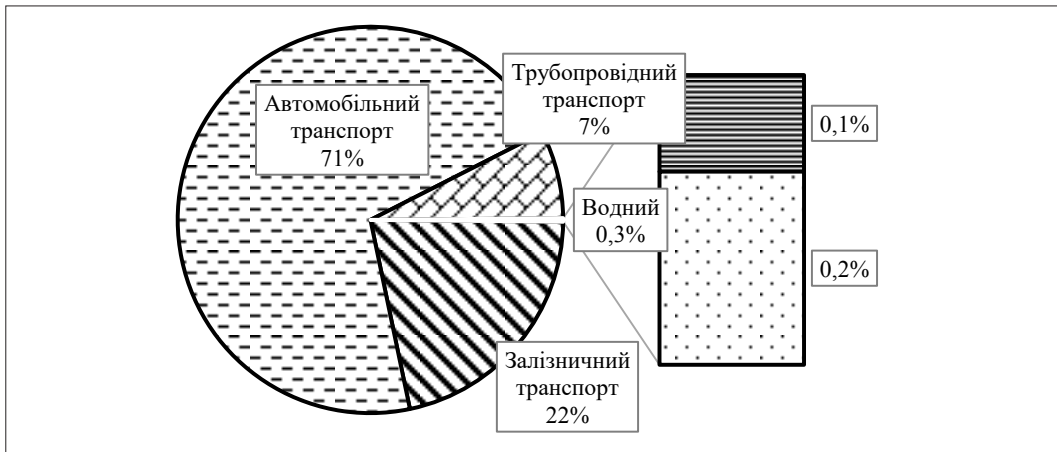


Рис. 5. Структура обсягів перевезень вантажів в Україні за видами транспорту в 2017 р.

Джерело: [9]

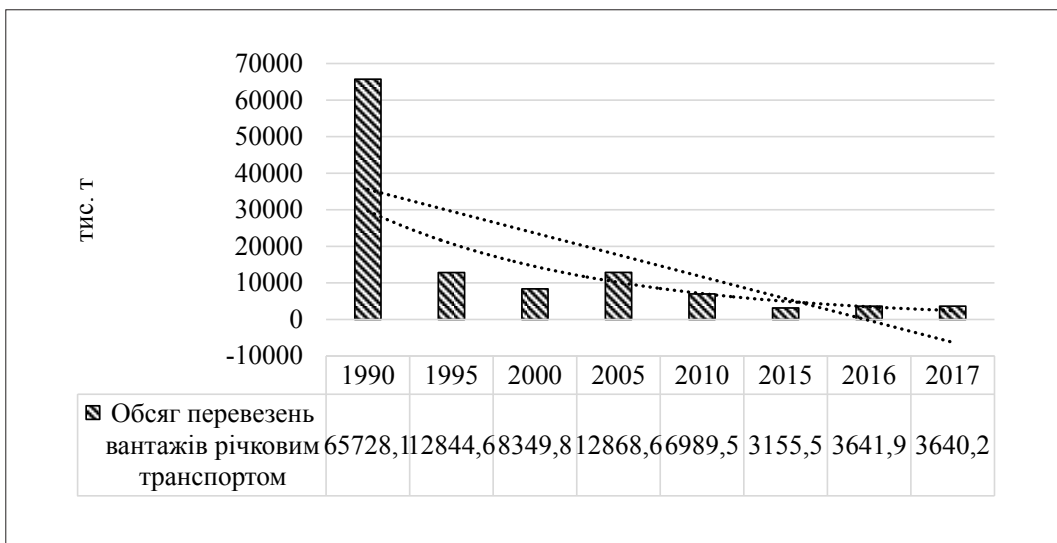


Рис. 6. Обсяг перевезення вантажів річковим транспортом України за період 1990–2017 рр.

Джерело: [9]

Загальний обсяг перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами скоротився за період 1990–2017 рр. у 18 разів (рис. 6).

Порівняно з країнами ЄС в Україні щорічно здійснюється значно менше перевезень вантажів річковим транспортом, що демонструє графік на рис. 7.

На думку спеціалістів, потенційно в Україні є ресурс збільшення вантажоперевезень річками більше ніж у 12 разів, оскільки в 1990 р. вантажопотік річкового транспорту УРСР перевищував 60 млн. т [5]. За оцінками Європейського інвестиційного банку, не використовуючи потенціал перевезень лише по Дніпру, Україна втрачає щорічно 27 млн. доларів [10].

Порівняльний аналіз вантажних перевезень річковим транспортом України та Європейського Союзу за структурою вантажів показав, що він не має відмінностей. Основними вантажами, які транспортуються річковими шляхами, є будівельні матеріали, руда, вугілля, зерно та контейнери (рис. 8).

Варто відзначити, що останнім часом відбулася активізація перевезень вантажів у контейнерах. Здебільшого в такий спосіб перевозяться метало-

прокат, різні вантажі з чорних металів, хімічні та мінеральні добрива, а також продовольчі товари. Причиною переведення зазначеного виду вантажопотоків на річковий транспорт є спроба знаходження альтернативного виду транспорту до залізничних та вантажних перевезень, де великою проблемою є високий рівень розкрадань вантажів. Для спрощення виконання вантажних операцій та підвищення збереженості вантажів у будь-якому великому річковому порту Дніпра можливе їх стафірування в контейнери.

Бар'єром, що перешкоджає перевезенню контейнерів внутрішніми водними шляхами, є значна вартість вантажно-розвантажувальних робіт у річкових портах. Оскільки портова інфраструктура переважно більшістю є приватизованою і на ціноутворення щодо вартості перевантажувальних операцій держава не впливає, це часто призводить до встановлення її необґрунтованих розмірів. Зокрема, перевантаження одного 20-футового контейнера з річкового транспорту на автомобільний чи залізничний або навпаки в річкових портах сягає 70–100 дол. США, що робить річковий транспорт майже неконкурентоспроможним порівняно із залізничним або автомобільним. Проте спеці-

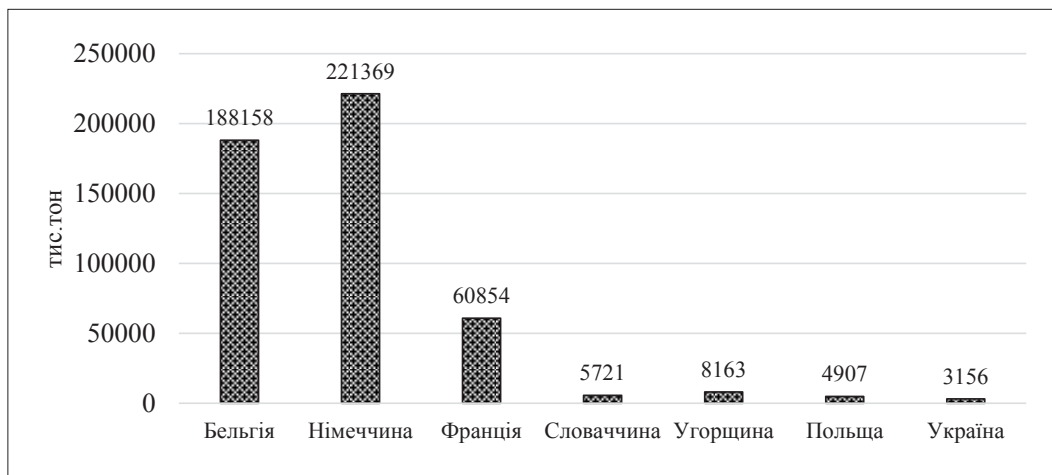


Рис. 7. Обсяг перевезень вантажів в Україні та деяких країнах ЄС у 2015 р.

Джерело: [9]

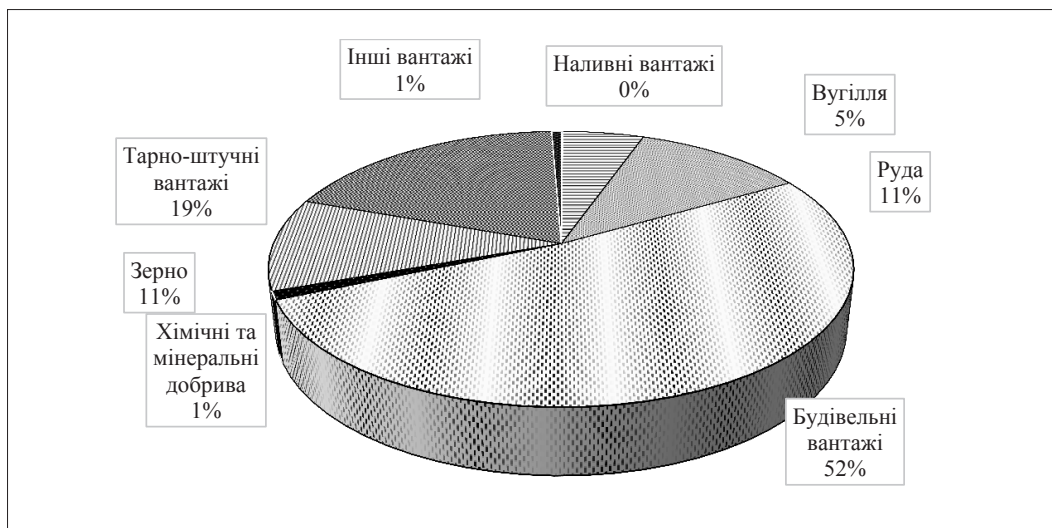


Рис. 8. Структура перевезень вантажів річковим транспортом України в 2017 р.

Джерело: [11]

алісти вважають, що, незважаючи на це, перевезення контейнерів річковим транспортом від портів великої Одеси до основних річкових портів ріки Дніпро є одним із найбільш перспективних напрямів роботи компанії «Укррічфлот» [11].

Варто акцентувати увагу на тому, що витрати на перевезення внутрішнім водним транспортом зі зростанням контейнерного потоку мають властивість спочатку зменшуватися, а потім стрибкоподібно зростати. Це можна пояснити повним використанням місткості судна. Стрибок у вартості перевезення відбувається, коли для перевезення партії контейнерів необхідна оренда кожного наступного судна. Проте за партії контейнерів у розмірі до 170 од. рівень витрат на перевезення вже є конкурентним щодо автомобільного. А враховуючи, що під час використання річкового транспорту екологічне навантаження істотно менше, то доцільним виявляється використання саме зазначеного виду транспортування.

Одним із найбільш поширених видів вантажів, який активно перевозиться по внутрішніх водних шляхах як в Україні, так і в Європейському Союзі, є зернові різних видів. Останні 10 років зернові становили значну частку в загальному обсязі перевезень річковим транспортом. Тран-

спортування зернових за допомогою внутрішніх водних шляхів є надзвичайно перспективним напрямом для України, оскільки головні райони вирощування зернових знаходяться поблизу Дніпра. Це сприяє використанню його для транспортування зернових вантажів. Ураховуючи те, що основну масу зернових в Україні вирощують малі та середні господарства, виникає необхідність створення елеваторної інфраструктури для накопичення вантажних партій та їх подальшого транспортування залізницею. Подібний алгоритм перевезень робить залізницю досить витратним способом транспортування, залишаючи як прийнятну альтернативу автомобільний та річковий транспорт.

Сьогодні вітчизняний внутрішній водний транспорт здатний запропонувати послуги елеваторних комплексів, які розташовані насамперед у Дніпровському річковому порту. Дніпровський комплекс має шість силосів із максимальною місткістю 30 тис. т, є можливість прийому вантажів як із залізничного, так і з автомобільного транспорту. Добова переробна спроможність сягає 2 тис. т [12]. Крім того, перевезення невеликих партій зернових вантажів може досить успішно здійснюватися шляхом завантаження їх до контейнерів.

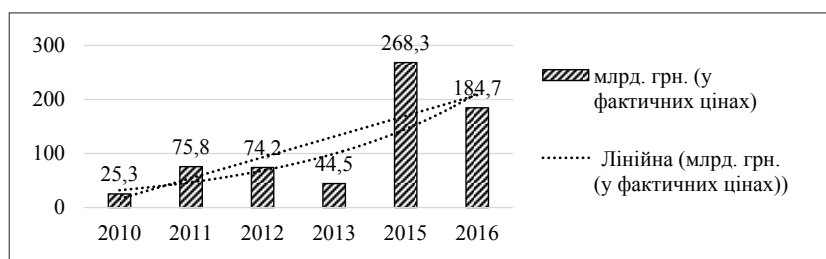


Рис. 9. Динаміка капітальних інвестицій підприємств у розвиток вантажного річкового транспорту за період 2010–2016 рр.

Джерело: [11]

Компанія «Укррічфлот» пропонує для перевезення зазначеного типу вантажів використовувати судна типу «ріка – море», оскільки вони здатні перевантажуватися на рейді морських портів, що дає змогу зменшити собівартість та прискорити процес перевантаження. Незважаючи на відносно невелику пропускну здатність зернової інфраструктури (0,6 млн. т порівняно з майже 40 млн. т загального обсягу експорту зернових), така логістична схема може стати корисною альтернативою для виробників, які знаходяться у безпосередній близькості до пунктів перевантаження на річковий транспорт [13].

У 2016 р. ресурсний парк річкових суден України становив 1 312 од., що на 51 судно більше порівняно з 2014 р. Зростання кількості суден відбулося, насамперед, за рахунок збільшення суховантажних суден на 26 од. У структурі придатних до експлуатації суден найбільшу частку – 33,2% (389 од.) і 33,4% (438 од.) – становили службово-допоміжні і суховантажні судна. [11].

Станом на 2016 р. також спостерігається 80% -й рівень зношеності всіх видів річкових суден та недостатність або повна відсутність сучасних автоматизованих систем, елеваторів, терміналів. Зважаючи на такий значний вік суден, стає зрозумілим повільне зростання вантажопотоку по річках, оскільки велика ймовірність відмов транспортних засобів та порушень термінів доставки, а також додаткові витрати на паливно-мастильні матеріали зменшують привабливість цього виду транспорту для вантажовласників [14].

Дослідження стану річкового транспорту України показало також наявність певних позитивних тенденцій у динаміці його розвитку за останні шість років. Так, відбулося збільшення капітальних інвестицій у вантажний транспорт у 7,3 рази в 2016 р. порівняно з 2010 р. (рис. 9), що становило 0,1% до загального обсягу по економіці України.

Перевезення річковими магістралями в помітних обсягах здійснюють лише декілька компаній. Насамперед це міжгалузеве державне об'єднання «Укррічфлот», яке було перетворено на акціонерну судноплавну компанію. Нині воно складається з головного підприємства та 290 структурних оди-

ниць. Підприємство декларує наявність близько 100 суден різних типів, а також власних портів та інших елементів портової інфраструктури [15].

Другий важливий гравець ринку – агрокорпорація «НІБУЛОН». Компанія володіє приватним флотом (66 суден), приватними річковими терміналами на Дніпрі та Південному Бузі, а також сформувала 11 транспортних підприємств на річках. ТОВ «НІБУЛОН» за власні фінансові кошти здійснило днопоглиблення 134 км судноплавного шляху по річці Південний Буг та збудувало унікальний СДС-15, здатний виконати днопоглиблення річок у місцях залягання скельних ґрунтів. Самостійно щороку перевозить річками понад 2 млн. т вантажів. За допомогою власного вантажного флоту компанія вже перевезла внутрішніми водними шляхами майже 1,6 млн. т сільськогосподарської продукції, що становить близько третини всіх внутрішніх водних вантажоперевезень у 2016 р. У національну транспортну систему України інвестовано понад 1,7 млрд. дол. США, створено тисячі нових робочих місць [16].

Висновки. Здійснений аналіз економічного стану внутрішнього водного транспорту країн ЄС та України показав, що за низкою економічних закономірностей, які стосуються структури вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, особливостей конкурентних взаємовідносин між суміжними видами транспорту, наявного потенціалу для розвитку річкового транспорту, Україна має подібні до європейських тенденції, що є важливим практичним підґрунтям для розвитку ефективного співробітництва та імплементації успішних практик у господарську діяльність. Однак варто зазначити, що сьогодні вітчизняний внутрішній водний транспорт перебуває у стадії депресії з незначними ознаками пожвавлення. Для його успішного розвитку необхідні технічне оновлення річкового флоту, створення сприятливих умов для приватного інвестування у галузь, здійснення інфраструктурних перетворень, у тому числі й за рахунок участі в спільних проектах, що фінансуються Європейським Союзом та передбачають комплексний розвиток європейської транспортної системи.

Список використаних джерел:

1. Karpenko O.O., Palyvoda O.M. Mechanism of providing economic development of transport and logistics enterprises on the basis of clustering. Scientific bulletin of Polissia, 2017. № 4(12). P. 2. P. 33–39.
2. Karpenko O.O., Palyvoda O.M., Bondar N.M. Modelling the integral performance of transport and logistics clusters. Науковий вісник Полісся. 2018. № 1(13). Ч. 2. С. 155–160.
3. Оновлена транспортна стратегія України. Напрями політики. URL: https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf.
4. Statistical pocketbook 2017. EU transport in figures. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2017. P. 39.
5. Гуржий Н.М., Городова А.В., Одинець Т.Є. Річковий транспорт України: проблеми та перспективи розвитку. Економіка і суспільство. 2016. № 3. С. 61–65.
6. The Market Insight of European inland navigation is a common project of the CCNR and the European Commission. Spring 2018. Published by the Central Commission for the Navigation of the Rhine. URL: https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om17_I_en.pdf.

7. Eurostat. Your key to European statistics. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/>.
8. Міністерство інфраструктури України – офіційний сайт. URL: <http://mtu.gov.ua>.
9. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
10. Семенуха Р. Речной транспорт Украины: выйдем на воду или сядем на мель? URL: <https://zn.ua/promyshliennost/rechnoy-transport-ukrainu-vuydem-na-vodu-ili-syadem-na-mel-.html>.
11. Транспорт і зв'язок України. 2016 / відповідальний за випуск О.О. Кармазіна; Державна служба статистики України. Київ, 2017. 175 с.
12. Транспортная система Украины. URL: http://www.0ck.ru/transport/transportna_sistema_ukraini.html.
13. Логистические процессы и морские магистрали. URL: <http://www.tracesa-org.org/ru/>.
14. Окоороков А.М., Вернигора Р.В., Цупров П.С. Річковий транспорт України: сучасний стан та перспективи використання. Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. 2016. Вип. 12. С. 62–67.
15. Український річковий флот. URL: <http://ukrrichflot.ua/ua>.
16. Следзь С. Водними шляхами України ніхто належним чином не займається. Дзеркало тижня. 2017. 1 груд. URL: https://dt.ua/promyshliennost/oleksiy-vadaturskiy-ukrayina-ne-potrebuye-korupciynih-zakoniv-dlya-vidrozhennyarichkovogo-sudnoplavstva-262066_.html.

Паргола А. И.

Государственный университет инфраструктуры и технологий

ИССЛЕДОВАНИЕ ТЕНДЕНЦИЙ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ И СТРАН ЕС

Резюме

В статье осуществлен сравнительный анализ экономической деятельности предприятий внутреннего водного транспорта Украины и стран ЕС. Выделены основные хозяйственные и рыночные тенденции, характерные для данного вида транспорта. Охарактеризованы некоторые проблемы отечественного речного транспорта, которые усложняют кооперацию с европейскими странами, а также обозначены перспективные направления их решения.

Ключевые слова: транспорт, речной транспорт, Европейский Союз, экономические тенденции развития речного транспорта, речные грузовые перевозки.

Partola A. I.

State University of Infrastructure and Technology

STUDY ON TRENDS IN ECONOMIC DEVELOPMENT OF INLAND WATER TRANSPORT ENTERPRISES OF UKRAINE AND EU COUNTRIES

Summary

The article provides a comparative analysis of the economic activity of enterprises of inland water transport of Ukraine and the EU countries. The main economic and market trends specific to this type of transport are highlighted. Some problems of domestic river transport which complicate cooperation with European countries are described as well as promising directions of their solution are outlined.

Keywords: transport, river transport, the European Union, economic trends of river transport development, river freight transport.