

економічні перспективи кожного держави. Отже, успіх України і її місце в глобальній економіці безпосередньо буде залежати від рівня розвитку вітчизняної науки і техніки. Формування національних конкурентних переваг і створення надійного фундаменту для модернізації і інтеграції нашої країни в європейське і світове науково-технічне простір можливо лише при реалізації сьогодні пріоритетних заходів по інноваційній політиці.

Список використаних джерел:

1. Дубровик А. «Україна — в двадцятці лідерів науково-технічного прогресу»/ [Електронний ресурс]. — Код доступу: URL: <http://www.day.kiev.ua/ru/article/panorama-dnya/ukraina-v-dvadcatke-liderov-nauchno-tehnicheskogo-progressa>
2. Федулєва Л.І. Інноваційне розвиток української економіки /Л.І.Федулєва //Проблеми прогнозування. — 2009. - №4. - С.5-11.
3. Краснокутська В.Н. Інноваційний менеджмент /В.Н.Краснокутська - К.: КНЕУ, 2009. — 235 с.
4. Соколова Е. Значення стадії впровадження в інноваційному розвитку / Е. Соколова [Електронний ресурс]. — Код доступу: URL: <http://institutiones.com/innovations.html>
5. Гусаков М.І. Формування потенціалу інноваційного розвитку /Гусаков М.І.// Економіст. - 2012 - № 2. - С. 3-38.
6. Шпак А.П. Передача технологій в Україні: ситуація і проблеми /А.П.Шпак //Наука та наукознавство. - 2010. - №1. — С. 60-66.

Ключові слова: інноваційний розвиток, інноваційна діяльність, конкурентоздатність, трансфер технологій.

Ключевые слова: інноваційне розвиток, інноваційна діяльність, конкурентоспособність, трансфер технологій.

Keywords: innovative development, innovation, competitiveness, transfers technologies.

УДК 656.078

СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ ПОСЛУГАМИ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ

Кудирко Л.П. к.е.н., доцент, Київський національний торговельно-економічний університет, м. Київ;

Ємельянова О.Ю., ст. консультант, Національний інститут стратегічних досліджень, м. Київ;

Троцан А.В., здобувач, Київський національний торговельно-економічний університет, м. Київ

Кудирко Л. П., Ємельянова О. Ю., Троцан А. В. Стан та тенденції розвитку зовнішньої торгівлі послугами річкового транспорту в Україні.

У статті досліджено сучасний стан та тенденції розвитку зовнішньої торгівлі України послугами річкового транспорту. Виявлено значний вплив світової фінансово-економічної кризи на скорочення обсягів міжнародних перевезень на регіональних та міжнародних ринках, посилення процесів консолідації на міжнародних ринках транспортних послуг. Ідентифіковано ослаблення позицій вітчизняних операторів у боротьбі за замовників не лише на зовнішніх, але й на внутрішньому ринках транспортних послуг. Обґрунтовано

необхідність модернізації річкового флоту України з метою підвищення конкурентоспроможності на окресленому сегменті міжнародного ринку транспортних перевезень. Гальмування процесу реформування галузі визначено неефективністю інституційної та фінансової підтримки з боку держави. Виявлено ризики втрати авторитету держави у разі гальмування проведення реформ та чинники, що негативно впливають на відродження судноплавства по основним водним артеріям України. Визначено перспективні геопросторові напрями розвитку річкового судноплавства у міжнародному сполученні в контексті відкриття нових зовнішньоторговельних маршрутів. Розкрито потенціал річкових контейнерних перевезень та послуг з переробки у річкових портах для відродження в докризових масштабах трафіку та його подальшого нарощування. Виокремлено перспективу найбільш динамічного сегменту у сфері міжнародних перевезень вантажів через інтермодальні та мультимодальні змішані перевезення. З урахуванням очевидних переваг річкового транспорту за критеріями економічності, екологічності, енергозбереження та безпеки обґрунтовано доцільність об'єднання зусиль держави та великого національного бізнесу задля розвитку міжнародної перспективи шляхом застосування Україною новітніх технологій у системі транскордонних перевезень вантажів та пасажирів.

Kudyrko L.P., Yemelianova O.Y. , Trotsan A. State and tendencies of development of foreign trade in services of river transport in Ukraine.

In article the current state and tendencies of development of foreign trade of Ukraine is investigated by services of river transport. Considerable influence of world financial and economic crisis on reduction of volumes of international transport on regional in the international markets, strengthening of processes of consolidation in the international markets of transport services is revealed. Weakening of the position of domestic operators in fight for customers not only on external, but also on internal the markets of transport services is identified. Need of modernization of river fleet of Ukraine for the purpose of competitiveness increase on the outlined segment of the international market of transport transportations is proved. Braking of process of reforming is determined by an inefficiency of institutional and financial support from the state. Risks of loss of authority of the state in case of braking of carrying out reforms are revealed and factors which negatively influence navigation revival Are determined by the main waterways of Ukraine the perspective geospatial directions of development of river navigation in a context of opening of new foreign trade routes. Potential of river container transportations and services in processing in river ports for revival in pre-crisis scales of a traffic and its further building is opened. Prospects of the most dynamic segment in the sphere of international transport of freights through the intermodal and multimodal mixed transportations are allocated. Taking into account obvious advantages of river transport by criteria of profitability, environmental friendliness, energy saving and safety expediency of association of efforts of the state and large national business for development of the international prospect by application in Ukraine of the latest technologies in system of cross-border transportation of goods and passengers is proved.

Кудырко Л.П., Емельянова Е.Ю., Троцан А.П. Состояние и тенденции развития внешней торговли услугами речного транспорта в Украине.

В статье исследовано современное состояние и тенденции развития внешней торговли Украины услугами речного транспорта. Вывявлено значительное влияние мирового финансово-экономического кризиса на сокращение объемов международных перевозок на региональных на международных рынках, усиление процессов консолидации на международных рынках транспортных услуг. Идентифицировано ослабление позиций отечественных операторов в борьбе за заказчиков не только на внешних, но и на внутреннем рынках транспортных услуг. Обоснована необходимость модернизации речного флота Украины с целью повышения конкурентоспособности на очерченном сегменте международного рынка транспортных перевозок. Торможение процесса реформирования определено неэффективностью институциональной и финансовой поддержки со стороны государства. Вывявлены риски потери авторитета государства в случае торможения проведения реформ и факторы, которые негативно влияют на возрождение судоходства по

основным водным артериям Украины Определены перспективные геопространственные направления развития речного судоходства в контексте открытия новых внешнеторговых маршрутов. Раскрыт потенциал речных контейнерных перевозок и услуг по переработке в речных портах для возрождения в докризисных масштабах трафика и его дальнейшего наращивания. Выделены перспективы наиболее динамичного сегмента в сфере международных перевозок грузов через интермодальные и мультимодальные смешанные перевозки. С учетом очевидных преимуществ речного транспорта по критериям экономичности, экологичности, энергосбережения и безопасности обоснована целесообразность объединения усилий государства и крупного национального бизнеса для развития международной перспективы путем применения в Украине новейших технологий в системе трансграничных перевозок грузов и пассажиров.

Постановка проблеми. Поглиблення світових інтеграційних процесів зумовлює для України необхідність нарощування експортного потенціалу та гармонізації структури зовнішньоторговельних зв'язків. Важливу роль у цьому повина відігравати зовнішня торгівля транспортними послугами. На міжнародному ринку перевезень посилюється конкуренція як з боку перевізників, так і маршрутів перевезення. Тому одним із головних завдань, які постають сьогодні перед Україною, є оптимізації транспортних потоків і розширення таких видів зовнішньої торгівлі транспортними послугами, які забезпечували б підвищення її економічного, соціального та екологічного ефекту. Диверсифікація транспортних потоків могла б бути посилена за рахунок економічного та потенційно конкурентоздатного виду транспорту як річковий транспорт, який наразі в Україні не отримав належного розвитку. Досвід центральноєвропейських країн доводить важливість нарощування експортного потенціалу саме цього сегменту торговельних відносин. З огляду на зазначене, особливої ваги набувають дослідження, в яких аналізуються поточний стан та перспективи розширення зовнішньої торгівлі України послугами річкового транспорту. Вкрай необхідним є переосмислення сформованих підходів щодо оцінки річкового транспорту України як такого, що містить вкрай обмежені можливості для активізації його зовнішньоекономічної компоненти, зокрема, у порівнянні із морським. В рамках активізації європейського вектору співпраці та переформатування регіональних транспортних торговельних потоків на тлі звуження можливостей для континентальної України міжнародних перевезень морським транспортом відродження судноплавства по основним водним артериям України (Дніпра, Південного Бугу та Дунаю) може розглядатись як вкрай необхідне.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми розвитку зовнішньоторговельних пріоритетів вітчизняного транспорту, інтеграції транспортної системи України до європейської, використання транзитного потенціалу, конкурентоспроможності різних видів транспорту відображено у наукових працях таких вітчизняних та зарубіжних вчених: Бакаєв О., Гненний М., Дикань В., Дяченко Т., Криворучко О., Кухарчик В., Ломотько Д., Новикова А., Пащенко Ю. та ін. Особливості функціонування та розвитку підприємств водного транспорту України в контексті реалізації експортного потенціалу в своїх розробках досліджували Бикова О., Боняр С., Гурченков О., Ковбатьок М., Коба В., Майстенко О., Котлубай М., Овдієнко І., Семенов В. та інші. Разом з тим потребують подальшого висвітлення питання забезпечення конкурентоспроможності національної мережі річкового флоту, зокрема, мова йде про умови та фактори нарощування обсягів зовнішньоторговельних перевезень на тлі загострення боротьби на світовому ринку транзитних перевезень. Зазначене і обумовлює актуальність проблематики дослідження, що представлена в статті.

Мета статті – комплексна оцінка стану використання експортного потенціалу річкового транспорту в умовах загострення рецесійних процесів як в економіці України, так і на ринку міжнародних ринках транспортних послуг; виявлення причин гальмування процесу реформування галузі та визначення умов нарощення обсягів зовнішньої торгівлі

України послугами річкового транспорту в умовах інтегрування в європейську транспортну систему.

Викладення основного матеріалу. Традиційно річки є одним із засобів пересування людей та переміщення товарів і тому, за стародавніх часів за їх маршрутами прокладалися «великі» торгівельні шляхи. Сучасний стан використання світового потенціалу річкового транспорту в багатьох країнах світу переконливо свідчить, що роль річкового транспорту у забезпеченні перевезень вантажів і пасажирів у внутрішньому та закордонному сполученні зростає. В розрахунку на один кілометр водних шляхів вантажопотік складає: у Росії близько 1 тис тонн; в Україні 4,5 тис тонн; у Китаї - близько 10 тис. тонн; у США близько 12 тис.; в Німеччині - більше 30 тис тонн. Серед європейських країн найбільша інтенсивність перевезень мережею судноплавних річок становить у Нідерландах - 60% від усіх внутрішніх перевезень. На заході країни у Голландії по внутрішніх водних шляхах перевозяться до 43% усіх вантажів [1, С.48]. Для порівняння: по річках Одер, Вісла і Рейн щорічно перевозиться близько 450 млн тонн. Річки та канали поєднують між собою значну кількість міст і промислових центрів. Один лише Рейн має ресурс для перевезень 250-300 млн. тонн вантажів. По Дунаю перевозиться 80 млн.тонн. Він перетинає території 19 країни, серед яких: Австрія, Угорщина, Хорватія, Сербія, Румунія та Україна тому він вважається найінтернаціональнішою рікою у світі. Проте, у порівнянні з іншими європейськими країнами можна вважати, що потенціал Дніпра – майже втрачено, оскільки за 12 років існування самостійної України обсяги перевезень вантажів річковим транспортом скоротилися більше, ніж у 15,4 разу, а саме: з 66,0 млн тонн (1990 р.) до 4,3 млн тонн станом на 2012 р.

Не дивлячись на усі зусилля судновласників здійснити модернізацію виробництва і оптимізувати структуру, оновити судна і забезпечити відродження річкових перевезень судноплавними магістралями, обсяги вантажоперевезень продовжують скорочуватися, що свідчить про наявність тривалої системної кризи у галузі.

Починаючи з 2008 року, під впливом світової фінансово-економічної кризи річковий транспорт почав катастрофічно втрачати обсяги перевезень вантажів. Так тільки за останні п'ять років вони скоротилися у 3,5 разу, зменшившись з 15,1 млн тонн (у 2007 р.) до 4,3 млн тонн (у 2012 р.) за рахунок скорочення попиту на внутрішньому (каботажні) та зовнішньому (закордонне сполучення) ринках. Найбільш відчутну втрату фрахту відчув ринок у закордонному сполученні (майже у 4,2 разу) проти (у 3,3 разу) у каботажному сполученні (рис.1).

Щодо оцінки ресурсного потенціалу, то в середньому щорічно в період з 2000 по 2012 рр. річковим транспортом перевезено 9628,7 тис тонн, з них: у закордонному сполученні – 4124,2 тис тонн (або 42,8 %) і у каботажному - 5504,5 тис тонн (або 57,2 %).

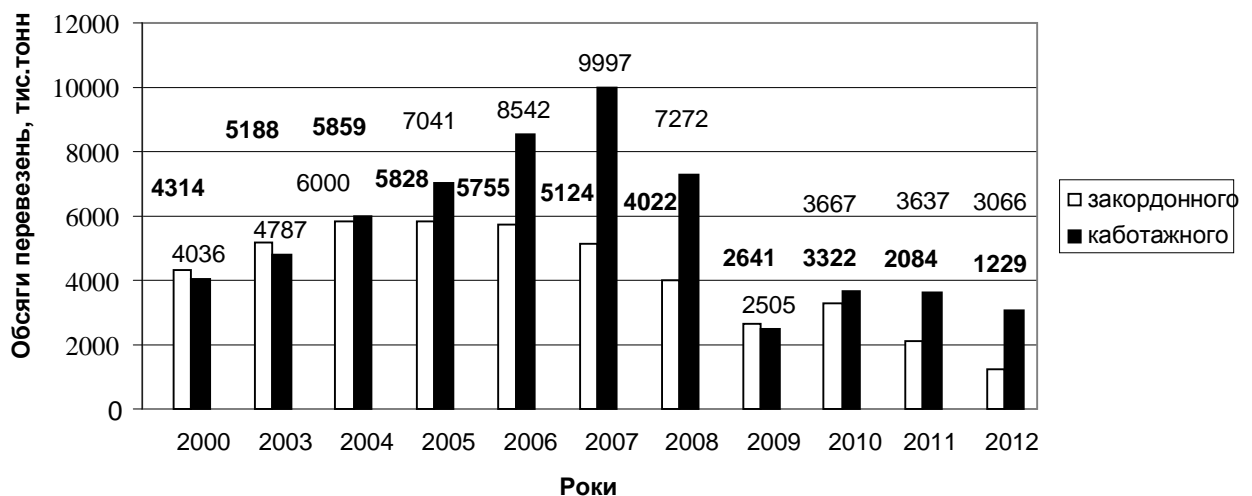


Рисунок 1 Перевезення вантажів річковим транспортом України

Аналогічна ситуація спостерігається з вантажопереробкою у річкових портах і причалах, де щорічно в середньому період з 2000 по 2012 роки перевантажується 10649,7 тис тонн вантажів, де лівову частку (74,0 %) становлять внутрішні; 19,4 % - експортні; 5,7% - імпортні і 0,9 % - транзитні вантажі. (табл.1).

Таблиця 1 – Переробка вантажів в річкових портах (причалах)[2, С. 59]

| Показники | 2000 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|--------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Усього, (тис.т) | 7462 | 9828 | 12359 | 13157 | 16903 | 18553 | 14522 | 4870 | 6205 | 6613 | 6675 |
| в т.ч. в % | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| експортних | 25 | 20 | 21 | 16 | 14 | 14 | 14 | 29 | 22 | 17 | 21 |
| імпортних | 1 | 8 | 5 | 5 | 5 | 5 | 7 | 4 | 4 | 4 | 5 |
| транзитних | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| внутрішніх | 63 | 71 | 73 | 78 | 80 | 80 | 78 | 64 | 74 | 79 | 74 |

В регіональному розрізі найбільша частка ринку (21,8%) річкових перевезень формується у м. Київ. Частка інших областей становить від 13% до 18%. В регіональному розрізі серед інших областей: Полтавська – 18,1%; Запорізька – 17,0%; Херсонська – 15,3%; Дніпропетровська-13,8%; Миколаївська-13,7%. Найменша частка 0,3 % створюється в Черкасах [2, с.60].

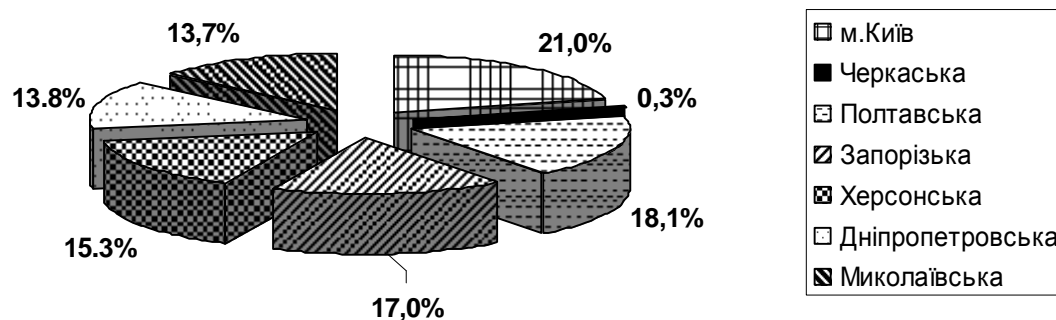


Рисунок 2 Ємність ринку річкових перевезень України в регіональному розрізі станом на 2012 р.

Враховуючи плани одного із найпотужніших в Україні операторів у сфері зовнішньої торгівлі продукцією АПК ТОВ «Нібулон» збудувати нові зернотермінали в Полтавській та Запорізькій області, частка ринку річкових перевезень вказаних областей зростатиме. З відкриттям зерно терміналу у м. Світловодськ зросте попит на річкові перевезення зернових в Кіровоградській області. Не виключено, що додатково зросте експорт зернових у закордонному сполученні.

Вже нині у закордонному сполученні основну вантажну групу на річковому транспорті формують: експорт зернових з областей, що розташовані поблизу Дніпра і перевантажуються зернотрейдером ТОВ «Нібулон»; металопрокату металургійних заводів ім. Петровського, ім. Дзержинського, комбінату «Запоріжсталь», а також імпорт феросплавів Нікопольського і Запорізького феросплавних заводів. Потенційними для зростання можуть бути: експорт вугілля до 1 млн тонн та імпорт рудних і вугільних вантажів до 1 млн тонн [3, С.34-36].

Також приблизно 300 тис TEU або 3 млн тонн на рік перевозяться вантажів у контейнерах. Перша українська контейнерна лінія UCL1 здійснила перший рейс за маршрутом Стамбул – Дніпропетровськ. На лінії задіяне судно типу «Десна» «Механік

Черевко», що належить АСК «Укррічфлот». Контейнерна місткість судна - 178 TEU, вантажопідйомність - 3500 тонн. На борту судна знаходився імпортований і транзитний вантаж в стандартних 20-ти і 40-ка футових контейнерах [4].

Враховуючи динаміку їх відродження по Дніпру та переробки у річкових портах можна стверджувати, що саме вони мають величезний потенціал для зростання трафіку. І найбільш динамічними можуть стати інтермодальні та мультимодальні змішані перевезення. І для цього є усі передумови.

Найбільш перспективні для інтеграції судноплавних шляхів з іншими країнами Європи та Азії є експортні вантажі, з яких 71 % відвантажено річковими портами до країн ЄС, а саме: до Австрії - 20,4% (з причалів підприємств); Франції – 19,6 % (з річкових портів); Нідерландів – 17,3% та Італії – 13,7%, (переважно з річкових портів). Решта – 29% вантажів відвантажувалися до Іспанії, Данії, Румунії, Великої Британії, Болгарії, Німеччини, Греції, Кіпру та Бельгії (табл.2). Вже у 2012 р. було відвантажено вантажів до – 13 країн ЄС.

Таблиця 2 – Переробка вантажів в річкових портах за країнами у 2012 році, тис. тонн [2,С.59]

| Країни | Усього перероблено вантажів | У тому числі у річкових портах (причалах) | |
|---|-----------------------------|---|-------------------------------|
| | | в портах | на причалах інших підприємств |
| <i>Переробка експортних вантажів</i> | | | |
| Усього | 1411,7 | 1135,6 | 276,1 |
| СНД | 4,6 | 4,6 | 0 |
| Країни ЄС | 708,2 | 506,0 | 202,2 |
| Країни Європи | 6,3 | 6,3 | 0 |
| Азія | 667,3 | 599,1 | 68,2 |
| Африка | 25,3 | 19,6 | 5,7 |
| <i>Переробка імпортованих вантажів</i> | | | |
| Усього | 355,1 | 159,8 | 195,3 |
| СНД | 0 | 0 | 0 |
| Країни ЄС | 36,1 | 7,0 | 29,1 |
| Країни Європи | 0 | 0 | 0 |
| Азія | 310,9 | 144,7 | 166,2 |
| Африка | 8,1 | 8,1 | - |

У перспективі ТОВ СП «Нібулон» планує перевозити кукурудзу до Ірану; в Середню і Центральну Азію і передбачається їх здійснити через канал Волго-Дон і далі по Каспію. Казахські бізнесмени зацікавлені у транспортуванні зерна твердих сортів, яке також можна транспортувати до Європи за такою ж схемою. Для цього ТОВ СП «Нібулон» планує побудувати в Генічеську власний термінал, а також запустити близько 20 суден «ріка - море» для проходу каналу «Волга - Дон » [5].

Наразі на міжурядовому рівні за участю України, Білорусі та Польщі опрацьовується питання відродження судноплавства на ділянці Західного Бугу на водному шляху E40 у напрямку Дніпро-Вісла-Одр, що дасть можливість у разі реалізації інвестиційного проекту створити умови для запровадження мультимодальних перевезень річковим транспортом. Внаслідок чого стане можливим переключити частину перевезень з автомобільного транспорту на річковий і зменшити небезпечні викиди у атмосферу вуглекислого газу та різних домішок, що забруднюють повітря. А також зменшити навантаження і руйнування автодоріг, скоротити логістичні ланцюжки постачання товарів. Також у разі переключення обсягів перевезень на річковий транспорт з залізничного зернотрейдери забезпечать скорочення витрат понад 100 грн. на тону) [6, С.13]. Таким чином зростання попиту на річкові перевезення стане мотивацією до розвитку суднобудування під замовлення

вантажовласників, або судновласників, забезпечуючи успішне виконання програми розвитку суднобудування. При цьому отримують зиск суднобудівельні заводи, судновласники і бюджет, що сприятиме оздоровленню економіки України.

Висновки. Дослідження стану та тенденцій розвитку зовнішньої торгівлі України послугами річкового транспорту засвідчило значний вплив світової фінансово-економічної кризи на скорочення обсягів міжнародних перевезень, загострення конкуренції на міжнародних ринках транспортних послуг. Нагальною необхідністю та викликом сьогодення є модернізація річкового флоту України з метою утримання позицій на окресленому сегменті міжнародного ринку. Серед низки причин гальмування процесу реформування галузі варто виокремити відсутність належної інституційної та фінансової підтримки з боку держави. У підсумку має місце ослаблення позицій вітчизняних операторів у боротьбі за замовників в умовах загострення несправедливої конкуренції не лише на зовнішніх, але й на внутрішньому ринках транспортних послуг. З урахуванням очевидних переваг річкового транспорту з огляду критеріїв економічності, екологічності, енергозбереження та безпеки вбачаємо доцільність об'єднання зусиль держави та великого національного бізнесу задля розвитку міжнародної перспективи через застосування Україною новітніх технологій в системі транскордонних перевезень вантажів та пасажирів.

Список використаних джерел:

1. Шевченко М. Внутрішні водні перевезення в Європі/М. Шевченко//Порти України – № 8 (90) – 2009 р. – С.48
2. Транспорт і зв'язок України 2012. Статистичний збірник//Державна служба статистики України/Відповідальна за випуск І.В.Калачова – К.: – 2013 – 268 с.
3. Головка С. Конкурентоспроможність вантажних перевезень річковим транспортом України/ С. Головка //Порти України – 2013 – № 9 (131) – С.34-36.
4. Перший рейс за маршрутом Стамбул-Дніпропетровськ [Електронний ресурс]–Режим доступу: <http://alvan-un.ru/kontejnerni-perevezennya/459-pershij-rejs-za-marshrutom-stambul-dnipropetrovsk.html>
5. «Нибулон» планирует развивать судоходство по Волге, Дону, Каспию, Днепру и Азовскому морю [Електронний ресурс]–Режим доступу: <http://khersonline.net/novosti/ekonomika/7076-nibulon-planiruet-razvivat-sudohodstvo-po-volge-donu-kaspiyu-dnepru-i-azovskomu-moryu.html>
6. Михайлова В. Зерно заставит Днепр работать /В. Михайлова//Порти України – 2013. – № 8 (130) – С.13

Ключові слова: експортний потенціал, водний транспорт, міжнародні транспортні коридори, міжнародні перевезення, мультимодальні перевезення.

Ключевые слова: экспортный потенциал, водный транспорт, международные транспортные коридоры, международные перевозки, мультимодальные перевозки.

Keywords: export potential, water transport, international transport corridors, international transport , multimodal transport.