

## УДК 656

ПЕТРЕНКО О. І.\*

\* Каф. бізнес-логістики та транспортних технологій, Державний університет інфраструктури та технологій, e-mail: olga\_co@meta.ua, olga.petrenko.bltt.duit@gmail.com. ORCID ID: 0000-0002-1869-7999

## СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

**Мета.** Проаналізувати стан морських вантажних перевезень та визначити перспективи його розвитку в Україні. **Методика.** Для вирішення поставлених завдань автором застосовано системний аналіз, метод дедукції, порівняння, групування, абстрагування, узагальнення, методи економічного аналізу. **Результати.** Морський транспорт є надзвичайно важливим у забезпеченні вантажних перевезень, особливо міжнародного масштабу, на великі відстані, значними партіями та обсягами, для яких не властивий короткий термін придатності. Обсяги вантажних перевезень загалом і морським транспортом зокрема суттєво скоротилися, що пов'язано з кризовими явищами в економіці, військовою агресією з боку РФ, анексією територій, розірванням господарських зв'язків. Показники вантажообороту морського транспорту також суттєво скорочуються, особливо у міжнародному сполученні, що пов'язано з несвоєчасним залученням інвесторів для оновлення й модернізації флоту та приведення його у відповідність до сучасних потреб ринку. У результаті флот фізично й морально застарів і конкурентоспроможність вітчизняних перевізників втрачено. **Наукова новизна.** На основі виявлених основних тенденцій вантажних морських перевезень запропоновано заходи для підтримки та забезпечення розвитку сучасного вантажного морського транспорту в Україні. **Практична значимість.** Охарактеризовано динаміку та структуру вантажних морських перевезень в Україні у взаємозв'язку з загальними показниками транспорту, економічною ситуацією в країні, представлені аналітичні розрахунки, які побудовано на основі статистичної інформації. Висновки та пропозиції можуть бути використані не тільки підприємствами морського транспорту, а й іншими учасниками ринку, дослідниками, які цікавляться даною темою.

*Ключові слова:* транспорт, вантажні перевезення, морський транспорт, вантажооборот

### Постановка проблеми

Водний транспорт є надзвичайно важливим у забезпеченні вантажопотоків між країнами, регіонами та континентами, при цьому морські перевезення відіграють стратегічну роль. Завдяки найнижчій вартості та найбільшій екологічності перевезення вантажів водним транспортом мають значний потенціал, тому вимагають належної уваги з боку дослідників, інвесторів, науковців, учасників ринку, державних органів, які повинні сприяти розбудові воднотранспортної галузі в Україні. У складі вантажних перевезень водним транспортом перевезення морським транспортом займають особливе місце для України, оскільки забезпечують експортно-імпортні, міжнародні та транзитні вантажопотоки, стимулюють розвиток торгівлі, промисловості та інтеграції України у світове співтовариство.

За даними Державної служби статистики України [1-3], за січень-вересень 2019р. обсяги вантажних перевезень склали 501,1 млн.т., що

на 8,2% більше за аналогічний період 2018 р. У тому числі водним транспортом перевезено 4,4 млн.т. вантажів (динаміка +6,6%). Вантажооборот за січень-вересень 2019 р. також зріс на 1,9% у порівнянні з таким же періодом 2018 р. і склав 252674,7 млн ткм. У тому числі водним транспортом здійснено вантажооборот на 2586,7 млн ткм (динаміка +0,5%). Індекси вантажообороту за січень-вересень 2019 р. демонструють зростання у порівнянні з показниками 2018 р., що є позитивною тенденцією і свідчить про поживлення економіки у 2019 р.

Слід зазначити, що в обсягах перевезення вантажів водним транспортом закордонні перевезення становлять 42,9% (за даними за січень-вересень 2019 р.) [1], проте у порівнянні з показником 2018 р. відбулось скорочення на 1,8%, що є негативною тенденцією.

Розвиток морських вантажних перевезень задовольняє потреби бізнесу та сприяє інтеграції України до міжнародної транспортної мережі, тому потребує належних інвестицій, модернізації і підтримки

відповідно до прийнятої Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р. [4]. У світі морський транспорт залишається найбільшим перевізником і Україна має потужний потенціал розвитку водного транспорту [5], тому необхідно відслідковувати стан, динаміку та перспективи вантажних перевезень.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій

Питанням діяльності підприємств водного транспорту, стану і динаміки вантажних морських перевезень, оцінки їх ефективності та перспектив розвитку свою увагу приділяло не багато вчених та економістів. Переважно це праці, у яких вантажні морські перевезення розглядають у складі оцінки діяльності транспортних компаній. Так, особливості організації морських перевезень, їх переваги та недоліки, потреби представлено у підручнику Л.Л. Ніколаєвої та Н.Н. Цимбал [6]. Логістичну стратегію щодо реформування морської портової галузі України пропонують Н.О. Адвокатова та К.С. Нікітенко [7]. Більш поглиблено теоретичні основи реалізації бізнес-моделей вітчизняних портів у державній морській політиці розглядають С.М. Мінакова та І.М. Ненно [8]. Проблемам та особливостям інтеграції української транспортної інфраструктури в європейську та міжнародну мережу присвячено дослідження Н.О. Федяія [9], проте не достатньо висвітлена саме специфіка вантажних морських перевезень. Економіку підприємств морського транспорту докладно представлено в праці В.В. Жихаревої [10], що заслуговує на особливу увагу у пошуку шляхів покращення діяльності транспортних підприємств та організації морських вантажних перевезень. Також зважаючи на кризові явища в економіці та транспортній сфері зокрема, актуальними є дослідження по управлінню фінансовою безпекою підприємств транспортної сфери Н.І. Богомолової, О.О. Кравченко, О.В. Андреевої, Е.О. Соколової, Є.В. Талавіри, С.С. Пінчук, Г.П. Савіцької [11], по управлінню грошовими потоками на підприємствах водного транспорту С.М. Семенової та О.М. Шпирко [12], по фінансовому менеджменту транспортних підприємств О.Є. Бабиної та О.О. Карпенко [13]. Практичні шляхи розв'язання проблем розвитку мультимодальних перевезень в Україні пропонують О.І. Петренко та Т.В. Дереповська

[14]. Найбільш детально динаміка морських міжнародних вантажних перевезень розкрита в праці С.А. Попель, О.В. Неліпович та К.Д. Мотюк [15], проте в статті останні дані наведено за 2011 р., тому представлений аналіз статистичних показників, наведені оцінки і прогнози частково втратили свою актуальність. Не зважаючи на наявність напрацювань та інтерес до підприємств морського транспорту, стан, проблеми та перспективи розвитку морських вантажних перевезень у літературі повною мірою не розкриті та вимагають подальших досліджень.

### Формулювання мети статті

Метою статті є охарактеризувати сучасний стан, динаміку, структуру ключових показників морських вантажних перевезень в Україні, визначити причини, що впливали на їх формування, окреслити напрями та перспективи розвитку морського вантажного транспорту.

### Виклад основного матеріалу

Морські перевезення представляють собою перевезення, що здійснюються морськими шляхами та змішаним типом сполучення ріка-море у тому разі, якщо портом відправлення або прибуття є морський порт. За роки незалежності України обсяги вантажних перевезень суттєво скоротились [1, 2] (рис. 1), що пояснюється кризовими явищами в економіці, подорожчанням палива та енергоносіїв, відставанням рівня розвитку національної транспортної системи від світового рівня. Так, у 1990 р. всіма видами транспорту було перевезено 6285 млн т вантажів [1], у 1995 р. – вже 2456 млн т, тобто скорочення за 5 років у 2,5 рази. У 2007 р. до світової фінансової кризи обсяг вантажних перевезень в Україні склав 1989 млн т. Після 2014 р. відбулось суттєве скорочення в обсягах перевезень, а саме, до 1474 млн т у 2015 р. Що сталося через ряд негативних факторів, пов'язаних із послабленням економічної активності, розірванням торговельних та промислових зв'язків через військову агресію з боку РФ та окупації частини української території. За результатами 2018 р. обсяг сукупних вантажних перевезень в Україні становив 1643 млн т, що на 3,8% більше, від показника 2017 р., та свідчить про поступове поживлення економіки і зростання попиту на вантажні перевезення.



**Рис. 1. Динаміка обсягів вантажних перевезень усіма видами транспорту в Україні за 1990-2018 рр., млн. т.**

*Джерело: сформовано за даними [1; 2, с. 40]*

Вантажні перевезення морським транспортом мають більш виражену динаміку скорочення, особливо починаючи з 2011 р. (рис. 2). У порівнянні з вантажними перевезеннями водним транспортом загалом встановлено, що у 1990 р. водним транспортом було перевезено 119 млн т

вантажів, у 1995 р. – всього 34 млн т, тобто скорочення у 3,5 рази, у 2000 р. вже 15 млн т. Спостерігалось збільшення у 2007 р. до 24 млн т. А у 2013-2017 рр. обсяг вантажних перевезень водним транспортом знаходився на рівні 6-7 млн т, а у 2018 р. – всього 5,6 млн т, що свідчить про занепад галузі.



**Рис. 2. Динаміка перевезень вантажів водним та морським транспортом в Україні за 1990-2018 рр., млн. т.**

*Джерело: сформовано за даними [1; 2, с. 40]*

Обсяги перевезень вантажів морським транспортом також скорочуються протягом досліджуваного періоду. У 1990 р. обсяг вантажних морських перевезень склав 53 млн т, у 1995 р. у 2,5 рази менше, ніж у 1990 р. – 21 млн т, у 2000 р. ще у 3,5 рази менше у порівнянні з 1995 р. – 6 млн т. Лише у 2007 р. відбулось зростання обсягів вантажних

морських перевезень до 9 млн т у зв'язку з економічним пожвавленням і розширенням виробництва, проте у після кризовий період показники зменшились до 3 млн т. За результатами 2018 р. вантажні морські перевезення склали менше 2 млн т. – 1892 тис. т, що у порівнянні з 2253,1 тис. т за 2017 р. на 361,1 тис. т або 16% менше. Слід

зазначити, що починаючи з 2014 р. до статистичних даних не включається інформація про перевезення на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини окупованих територій Донецької і Луганської областей. Що також додатково занижує статистичні дані.

За показниками вантажообороту, що в тонно-кілометрах характеризує обсяг перевезення вантажів у брутто значенні, помножений на відстань за кожною партією вантажу, динаміка не стабільна, проте спостерігаються не такі суттєві скорочення, як за обсягами вантажних перевезень (рис. 3).



**Рис. 3. Динаміка вантажообороту всіма видами транспорту в Україні за 2000-2018 рр., млрд ткм**

*Джерело: сформовано за даними [2, с. 50]*

У 2018 р. вантажооборот підприємств транспорту України склав 361,3 млрд ткм, що на 0,7% менше від обсягу 2017 р. Для порівняння у 2010 р. вантажооборот склав 394,1 млрд ткм, у 2005 р. – вже 473,6 млрд ткм. Після 2012 р. відбувся спад і у 2015 р. зафіксовано найнижчий показник вантажообороту у 334,7 млрд ткм, що пов'язано з кризовими явищами в економіці. За оперативними даними, у січні-вересні

2019 р. вантажооборот зріс на 1,9% у порівнянні показником 2018 р., що пояснюється поживалення виробництва в Україні та світі.

У свою чергу вантажооборот морським транспортом суттєво скоротився (рис. 4), починаючи з 2000 р., у якому було перевезено 8,6 млрд ткм, а у 2018 р. – всього 1,8 млрд ткм, скорочення за весь період склало 4,7 рази.



**Рис. 4. Динаміка вантажообороту морським транспортом в Україні за 2000-2018 рр., млрд ткм**

*Джерело: сформовано за даними [2, с. 50]*

Тільки за 2018 р. у порівнянні з показником 2017 р. у 2,9 млрд ткм відбулось скорочення на 37%. Поряд з цим у 2017 р. було зростання на 16% від показника 2016 р. у 2,5 млрд ткм. І знову ж таки, найвище значення товарообороту зафіксовано у 2005 р., а саме 9,6 млрд ткм.

Однією з причин вказаної динаміки є скорочення середньої відстані перевезення вантажів у 2018 р. порівняно з 2017 р. та 2000 р. Так, середня відстань перевезення 1 т вантажів морським транспортом у 2018 р. становить 963 км, у міжнародному сполученні – 1306 км [2, с. 53], це друге місце після авіаційного транспорту. У 2017 р. середня відстань перевезення вантажів морським транспортом складала 1264 км, що на 31% більше від 2018 р., та перевезень у міжнародному сполученні – 1687 км, що в свою чергу на 29% більше, ніж у 2018 р.

Таким чином, можна стверджувати, що Україна не використовує повною мірою свій потенціал у вантажних перевезеннях морським транспортом, не сприяє належному розвитку даної галузі.

Потенціал України для розвитку морського транспорту та забезпечення вантажних перевезень є досить значний. У нашій державі знаходяться 13 континентальних морських портів, найбільші з яких: Південний, Одеса, Миколаїв, Маріуполь, Херсон, Іллічівськ, з 262 млн т пропускної здатності на рік, 3 судноплавні річки, з яких дві належать до ТОП-5 найбільших річок Європи. У галузі водного транспорту працює 38 державних підприємств з оборотом 10 млрд. грн. на рік, 5

тис. галузевих суб'єктів господарювання, 100 тис. українських моряків. Одне робоче місце в галузі водного транспорту стимулює створення 4-5 робочих місць у суміжних галузях [5].

Економічність водного транспорту щодо вантажопотоків демонструють розрахунки, за якими використовуючи 5 л умовного палива або здійснюючи перевезення 1 т умовного вантажу можна здійснити перевезення річковим транспортом на 500 км, залізницею – на 333 км, автомобільним транспортом – усього на 100 км [5]. Тому галузь морського вантажного транспорту потребує інвестицій та інновацій для розвитку і забезпечення конкурентоспроможності.

Слід відзначити, що міжнародними (закордонними) перевезеннями вантажу вважаються такі перевезення морськими суднами, які відправлені з причалів портів або інших підприємств України в порти іноземних держав та навпаки. Каботажними перевезеннями є внутрішні вантажні перевезення в межах акваторії одного порту або сусідніх портів, а також транспортування вантажів морськими суднами в межах Чорного та Азовського морських басейнів без виходу з 6 територіальних вод, і які при цьому оформлені відповідними документами про перевезення у внутрішньому сполученні [1].

Структура й динаміка вантажообороту морського транспорту за видами сполучення за 2000-2018 рр. представлена у таблиці 1.

Таблиця 1

### Динаміка та структура вантажообороту морського транспорту за видами сполучення в Україні за 2000-2018 рр.

Джерело: складено за даними [2, с.53]

Показники	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Вантажооборот, млн ткм,	8601,5	9605,3	5171,6	3224,4	4072,4	3862,1	2538,7	2848,6	1822,8
У тому числі за видами сполучення, %:	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Закордонне сполучення, млн ткм	8554,0	9072,6	4922,6	2984,7	3852,7	3408,4	2216,0	2375,2	1576,9
Питома вага закордонного сполучення, %	99	94	95	93	95	88	87	83	87
Каботажне сполучення, млн ткм	47,5	532,7	249,0	239,7	219,7	453,7	322,7	473,4	245,9
Питома вага каботажного сполучення, %	1	6	5	7	5	12	13	17	13

У структурі вантажообороту морського транспорту переважають перевезення закордонного сполучення – 87% або 1576,9 млн ткм у 2018 р. Внутрішнім перевезенням каботажного сполучення належить всього 13% від всього вантажообороту у 2018 р. або 245,9 млн ткм. Протягом 2000-2018 рр. спостерігається скорочення як за обсягами, так і за питомою вагою вантажообороту закордонного сполучення з 99% до 87% питомої відповідно за період. В той же час частка та обсяг вантажообороту каботажного сполучення зростає: від 47,5 млн ткм у 2000 р. до 245,9 млн. ткм у 2018 р., тобто від 1% до 13% питомої ваги за роками. Таким чином, загальне скорочення вантажообороту морським транспортом в Україні відбулось за рахунок міжнародних перевезень. Причинами цього можна назвати високу конкуренцію та невідповідність сучасним технічним вимогам більшості суден вітчизняного торгового флоту, необхідності державної й міжнародної інвестиційної підтримки розбудови галузі морського транспорту в Україні.

З динаміки видно, що перевезення вантажів морським транспортом в Україні (табл. 2) в цілому скорочення, і лише обсяги транспортування хлібних вантажів зростають у порівнянні з 2000 р. з 247 тис. т до 473 тис. т у 2018 р. – майже в два рази (на 91%). Проте необхідно зауважити, що обсяги перевезення хлібних у 2005 р. були ще вищими – 1062 тис. т, а також у 2010 р. – 656 тис. т, що пояснюється врожайністю зернових в різні періоди, конкуренцією з боку інших видів транспорту, а також негативними подіями 2014 р. для України і виключення зі статистичних спостережень окупованих територій, розірвання господарських зв'язків. Протягом 2000-2018 р. збереглась динаміка перевезення металів: 1003 тис. т у 2000 р. та 1006 тис. т у 2018 р., що пояснюється стабільністю попиту на даний вид перевезень, а також наявністю постійних ринків збуту. У 2018 р. порівняно з 2017 р. зросли обсяги перевезення хімічних і мінеральних добрив на 20% і склали 12 тис. т у 2018 р.

Таблиця 2

**Динаміка перевезення за видами вантажів морським транспортом в Україні за 2000-2018 рр.**

*Джерело: складено за даними [2, с.44]*

Показники, тис. т	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Відхи- лення 2018/2000	Відхи- лення 2018/2017
Усі вантажі, у тому числі:	6316	8575	4068	3428	2805	3292	3033	2253	1892	0,30	0,84
нафта і нафтопродукти	344	10	249	189	77	71	53	32	30	0,09	0,94
вугілля	271	99	45	18	–	28	–	–	–	-	-
кокс	89	37	–	19	14	6	27	34	23	0,26	0,68
руда різна	1038	758	206	64	111	892	725	272	38	0,04	0,14
будівельні	965	1812	704	464	118	110	68	95	71	0,07	0,75
хімічні і мінеральні добрива	201	211	46	89	43	32	17	10	12	0,06	1,20
лісові	262	259	30	11	5	7	55	4	6	0,02	1,50
папір	97	25	0	–	3	3	–	–	3	0,03	-
метали різні	1003	2038	535	838	1166	1170	1077	1063	1006	1,00	0,95
хлібні	247	1062	656	170	132	110	100	204	473	1,91	2,32
вантажі в контейнерах	733	781	92	67	22	30	38	8	0	-	-
інші вантажі	1066	1483	1505	1499	1114	833	873	531	230	0,22	0,43

Найбільшого скорочення зазнали обсяги перевезення нафти і нафтопродуктів морським транспортом – майже в 10 разів за

2000-2018 рр., а також руди, будівельних матеріалів, добрив. Найбільш стабільними є обсяги перевезення коксу.

За структурою вантажних перевезень морським транспортом за видами вантажів в Україні у 2018 р. (табл. 3) переважають метали різні – 53,1%, частка яких суттєво зросла у порівнянні з питомою вагою у 15,9% у 2000 р., пояснюється ще загальним суттєвим скороченням обсягів вантажних морських перевезень, тому на даному тлі перевезення металів, хоч і дещо скоротилось, але набуло вагомшого значення. На другому місці за

показником структури є перевезення хлібних вантажів – 25% у 2018 р., проти 3,9% у 2000 р. та 12,4% у 2005 р., та 47,2% у 2017 р., пов'язано це з тим, що експорт зерна займає важливе значення в структурі експорту України, крім того, на вітчизняне зерно зберігається попит за кордоном.

Таблиця 3

### Структура перевезення за видами вантажів морським транспортом в Україні за 2000-2018 рр.

Джерело: складено за даними [2, с.44]

Показники, %	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Абсол. відхи- лення, пунктів 2018-2000	Абсол. відхи- лення, пунктів 2018-2017
Усі вантажі, у тому числі:	100	100	100	100	100	100	100	100	100	-	-
нафта і нафтопродукти	5,4	0,1	6,1	5,5	2,8	2,2	1,7	1,4	1,6	-3,8	0,2
вугілля	4,3	1,2	1,1	0,5	–	0,9	–	–	–		
кокс	1,4	0,4	–	0,6	0,5	0,2	0,9	1,5	1,2	-0,2	-0,3
руда різна	16,4	8,8	5,1	1,9	4,0	27,1	23,9	12,1	2,0	-14,4	-10,1
будівельні	15,3	21,1	17,3	13,5	4,2	3,3	2,3	4,2	3,8	-11,5	-0,4
хімічні і мінеральні добрива	3,2	2,5	1,1	2,6	1,5	1,0	0,6	0,4	0,6	-2,6	0,2
лісові	4,1	3,0	0,7	0,3	0,2	0,2	1,8	0,2	0,3	-3,8	0,1
папір	1,6	0,3	0,0	–	0,1	0,1	–	–	0,2	-1,4	
метали різні	15,9	23,8	13,2	24,4	41,5	35,5	35,5	47,2	53,1	37,2	5,9
хлібні	3,9	12,4	16,1	5,0	4,7	3,3	3,3	9,0	25,0	21,1	16
вантажі в контейнерах	11,6	9,1	2,3	2,0	0,8	0,9	1,2	0,4	0,0	-11,6	-0,4
інші вантажі	16,9	17,3	37,0	43,7	39,7	25,3	28,8	23,6	12,2	-4,7	-11,4

У структурі перевезення вантажів морським транспортом решта видів вантажів займають незначну питому вагу, а саме: будівельні – 3,8%, руда – 2%, нафта і нафтопродукти – 1,6%, кокс – 1,2%, інші вантажі – 12,2% у 2018 р.

Отже, на основі проведених досліджень встановлено, що структура перевезення вантажів морським транспортом свідчить про зацікавленість виробників, замовників, вантажовласників у економічному та найменш енергозатратному виді транспорту. Але галузь морського транспорту потерпає від негативних наслідків в економічному середовищі, гострої необхідності в оновленні й модернізації флоту та портової інфраструктури, залежності від навігаційного періоду, жорстких вимог міжнародних

конвенцій, відповідати яким вимагає значних коштів та інвестицій від судновласників.

Суттєвою перевагою вантажних морських перевезень є універсальність, надійність та низька собівартість перевезень, що в підсумку впливає на показник доданої вартості. Велика вантажопідйомність морських суден дозволяє перевозити значні обсяги вантажів, для яких не властивий короткий термін придатності і псування, на великі відстані, що впливає на показники вантажообороту. Практично відсутні обмеження щодо пропускної здатності. Перевагою є наявність єдиного міжнародного правового поля з багаторічною історією та незмінними традиціями. Поряд з цим підприємства морського вантажного транспорту потребують значних інвестицій для оновлення флоту та портової

інфраструктури для приведення їх до сучасних вимог екологічності, безпеки, інформатизації, забезпечення власної конкурентоспроможності та ринку перевезень. Крім того, значних коштів потребує підтримка у належному технічному стані суден та обладнання.

Серед перспектив розвитку та позитивних факторів впливу на морський вантажний транспорт слід відзначити наявність високого експортного потенціалу вантажів чорних металів, вугілля, руди, зернових, потужностей з обробки вантажів, вигідне розташування морських та річкових портів для здійснення транзитних вантажопотоків, сполучення з іншими видами транспорту, зокрема із залізницею. Від ефективності функціонування морського вантажного транспорту, технічного й технологічного рівня обладнання морських портів, стану об'єктів водної інфраструктури, їх відповідності сучасним вимогам автоматизації, інформатизації та міжнародним нормам залежить не тільки економічний розвиток морського вантажного транспорту, а й зміцнення конкурентних позицій усієї транспортної галузі України на світових ринках.

Але для приведення флоту, портової інфраструктури, спеціалізованих терміналів тощо у відповідність до сучасних вимог, як того вимагає євро інтеграційна спрямованість України, необхідне проведення невідкладних реформ у галузі водного транспорту, що мають бути профінансовані шляхом бюджетного асигнування, залучення інвесторів, участі в міжнародних програмах розвитку.

### Висновки

Сучасний вантажний морський транспорт є невід'ємною частиною міжнародної транспортної системи. Динаміка обсягів та структури вантажних перевезень морським транспортом свідчить про їх суттєве скорочення за останні 18 років, не використання наявного потенціалу повною мірою, залежність від кризових явищ в економіці та політичній сфері, втраті партнерів та вантажопотоків особливо у міжнародному сполученні, зниженні конкурентоспроможності порівняно з іноземними транспортними компаніями. Поряд з цим динаміка 2018 р., показники

січня-вересня 2019 р. дещо згладжують негативні тенденції та демонструють поживлення. Структура перевезення вантажів морським транспортом свідчить про зацікавленість металовиробників, зернотрейдерів й вантажовласників у найменш енергозатратному виді транспорту. Проте галузь вантажного морського транспорту потерпає від негативних наслідків в економічному середовищі, гострої необхідності в оновленні флоту і портової інфраструктури, залежності від навігаційного періоду.

На основі проведених досліджень визначено, що перспективами розвитку вантажного морського транспорту є зростання вантажопотоків, особливо у міжнародному сполученні, за рахунок проведення модернізації й оновлення флоту українських транспортних компаній у відповідності до сучасних вимог конкурентного ринку. Необхідність залучення значних коштів для інвестиційних проектів вимагає підтримки з боку уряду, інвесторів, міжнародних фондів, створення привабливого інвестиційного клімату для розвитку галузі вантажних морських перевезень, надання пільг та преференцій під чітко визначені інфраструктурні проекти. Серед перспектив розвитку також є включення морського вантажного транспорту в систему мультимодальних перевезень, формування транспортних вантажних хабів, що дозволить знизити енергетичні витрати, скоротити шкідливі викиди в атмосферу, здійснювати транспортування вантажів суднами типу «ріка-море» між великими промисловими центрами України, міжнародними портами чорноморського та середземноморського басейну без додаткового перевантаження. Стимулювання економіки України, поживлення міжнародних економічних зв'язків також сприяє зростанню вантажопотоків. Головним фактором, важелем та перспективою розвитку вантажного морського транспорту України є забезпечення його конкурентоспроможності, відповідності вимогам сучасності по безпеці, екологічності, швидкості, економічності, саме це сприятиме посиленню інтеграції морського вантажного транспорту у світову та національні транспортні системи.



## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Статистика. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України 2018». За ред. І.Петренко, відпов. за випуск О. Мислінський. К.: ДССУ, 2019. 154 с. Режим доступу: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2019/zb/08/zb\\_tr2018pdf.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf).
3. Статистичний збірник «Україна у цифрах 2018». Відпов. за випуск О.А. Вишнеvsька. Київ: Вид-во Державної служби статистики України, 2019. 45 с. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2019/zb/07/Ukr\\_cifra\\_2018\\_u.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/07/Ukr_cifra_2018_u.pdf).
4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku>.
5. Інформація про водний транспорт України: Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>.
6. Николаева Л.Л., Цымбал Н.Н. Морские перевозки: учебник. Одесса: Одесская национальная морская академия, Феникс, 2005. 424 с.
7. Адвокатова Н.О., Нікітенко К.С. Логістична стратегія реформування морської портової галузі України. Ефективна економіка. 2019. № 3. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6970>. DOI: 10.32702/2307-2105-2019.3.36
8. Мінакова С.М., Ненно І.М. Теоретичні засади реалізації бізнес-моделей портів у державній морській політиці. Економіка та управління національним господарством. Випуск 30-1. 2018. С. 47-51.
9. Федяй Н.О. Особливості інтеграції української транспортної інфраструктури в транс-європейську транспортну мережу. Ефективна економіка. 2018. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6764>. DOI: 10.32702/2307-2105-2018.12.93
10. Жихарева В.В. Экономика морского транспорта: Учебник; под. ред. А.М. Котлубай, О.Н. Кибик. Харьков: «БУРУН КНИГА», 2012. 480 с.
11. Богомолова Н.І., Кравченко О.О., Андрєєва О.В., Соколова Е.О., Талавіра Є.В., Пінчук С.С., Савіцька Г.П. Управління фінансовою безпекою підприємств транспортної сфери: монографія. За заг. ред. Н.І. Боломолвої та О.О. Кравченко. Київ: Вид-во Державного економ.-технолог. ун-ту транспорту, 2017. 327 с.
12. Семенова С. М., Шпирко О. М. Управління грошовими потоками на підприємствах водного транспорту: обліково-аналітичний аспект : монографія. Київ: Центр учбової літератури, 2015. 252 с.
13. Бабина О.Є., Карпенко О.О. Фінансовий менеджмент на підприємствах водного транспорту: навч. пос. Рекомендовано М-вом освіти і науки, молоді та спорту України для студентів вищих навчальних закладів. Київська держ. академія водного тр-ту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. Київ: Вид-во ТОВ «СІК ГРУП УКРАЇНА», 2012. 326 с.
14. Петренко О.І., Дереповська Т.В. Проблеми розвитку мультимодальних перевезень в Україні та шляхи їх розв'язання. Ефективна економіка, 2017. № 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582>.
15. Попель С.А., Неліпович О.В., Мотюк К.Д. Міжнародні морські вантажні перевезення: сучасний стан та перспективи участі в них України. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія Економіка. Ужгород, 2013. Випуск 4 (41), С. 200-204. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/1215/1/МІЖНАРОДНІ%20МОРСЬКІ%20ВАНТАЖНІ%20ПЕРЕВЕЗЕННЯ%20%20СУЧАСНИЙ%20СТАН%20ТА.pdf>.

ПЕТРЕНКО О. І.\*

\* Каф. бизнес-логистики та транспортних технологій, Государственный университет инфраструктуры и технологий, эл. почта: [olga\\_co@meta.ua](mailto:olga_co@meta.ua), [olga.petrenko.bltt.duit@gmail.com](mailto:olga.petrenko.bltt.duit@gmail.com), ORCID ID: 0000-0002-1869-7999

## СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ

**Цель.** Проанализировать состояние морских грузовых перевозок и определить перспективы его развития в Украине. **Методика.** Для решения поставленных задач автором применен системный анализ, метод дедукции, сравнения, группировки, абстрагирования, обобщения, методы экономического анализа. **Результаты.** Морской транспорт является чрезвычайно важным в обеспечении грузовых перевозок, особенно международного масштаба, на большие расстояния, крупными партиями и объемами, для которых

не свойственен короткий срок годности. Объемы грузовых перевозок в целом и морским транспортом в частности существенно сократились, что связано с кризисными явлениями в экономике, военной агрессией со стороны РФ, аннексией территорий, расторганием хозяйственных связей. Показатели грузооборота морского транспорта также существенно сокращаются, особенно в международном сообщении, что связано с несвоевременным привлечением инвесторов для обновления и модернизации флота и приведения его в соответствие с современными потребностями рынка. В результате флот физически и морально устарел и конкурентоспособность отечественных перевозчиков потеряно. **Научная новизна.** На основе выявленных основных тенденций грузовых морских перевозок предложены меры для поддержания и обеспечения развития современного грузового морского транспорта в Украине. **Практическая значимость.** Охарактеризованы динамику и структуру грузовых морских перевозок в Украине во взаимосвязи с общими показателями транспорта, экономической ситуацией в стране, представленные аналитические расчеты, которые построены на основе статистической информации. Выводы и предложения могут быть использованы не только предприятиями морского транспорта, но и другими участниками рынка, исследователями, интересующихся данной темой.

*Ключевые слова:* транспорт, грузовые перевозки, морской транспорт, грузооборот.

PETRENKO O. I. \*

\* Dep. Business Logistics and Transport Technologies, State University of Infrastructure and Technologies, , e-mail: olga\_co@meta.ua, olga.petrenko.bltt.duit@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-1869-7999

## MODERN STATUS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF MARINE FREIGHT TRANSPORTATION IN UKRAINE

**Goal.** To analyze the state of sea freight transport and to determine the prospects for its development in Ukraine. **Method.** To solve these problems the author applied system analysis, deduction method, comparison, grouping, abstraction, generalization, methods of economic analysis. **Results.** Maritime transport is extremely important in providing freight, especially internationally, over long distances, large lots and volumes that do not have a short shelf life. The volume of freight transport in general and maritime transport in particular decreased significantly, which is connected with the crisis in the economy, military aggression by the Russian Federation, annexation of territories, and the severing of economic ties. Maritime freight turnover is also declining, especially internationally, due to the late involvement of investors in updating and modernizing the fleet and adapting it to today's market needs. As a result, the fleet is physically and morally outdated and the competitiveness of domestic carriers is lost. **Scientific novelty.** On the basis of revealed basic tendencies of sea freight transportation, measures were proposed to support and ensure the development of modern sea freight transport in Ukraine. **Practical importance.** The dynamics and structure of sea freight transportations in Ukraine in relation to the general indicators of transport, the economic situation in the country are characterized, analytical calculations made based on statistical information are presented. Conclusions and suggestions can be used not only by maritime transport enterprises, but also by other participants market, researchers interested in this topic.

*Keywords:* transport, freight, sea transport, freight.

## REFERENCES

1. Statystyka. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrayiny [Statistics. State Statistics Service of Ukraine]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. [in Ukrainian]
2. Statistical Collection "Transport and Communication of Ukraine 2018". Edited I. Petrenko, answered, for the issue of O. Myslinsky. Kyiv, SSSU, 2019. 154 p. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2019/zb/08/zb\\_tr2018pdf.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/08/zb_tr2018pdf.pdf). [in Ukrainian]
3. Statistical collection "Ukraine in numbers 2018". Answer for the release of O.A. Vyshnevskaya. Kyiv: Issue of the State Statistics Service of Ukraine, 2019. 45 p. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2019/zb/07/Ukr\\_cifra\\_2018\\_u.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/07/Ukr_cifra_2018_u.pdf). [in Ukrainian]
4. On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030: Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 30, 2018, No. 430-p. URL: <https://www.kmu.gov.ua/en/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku>. [in Ukrainian]
5. Information on Water Transport of Ukraine: Ministry of Infrastructure of Ukraine. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>. [in Ukrainian]

6. Nikolaeva, L.L. and Cymbal, N.N. (2005), *Morskie perevozki [Shipping]*, Odesskaja nacional'naja morskaja akademija, Feniks, Odessa, Ukraine, P. 424. [in Ukrainian]
7. Advokatova, N. O. and Nikitenko, K. S. (2019), Logistic strategy of maritime reform the port area of Ukraine, *Efektyvna ekonomika*, [Online], vol. 3, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6970>. DOI: 10.32702/2307-2105-2019.3.36. [in Ukrainian]
8. Minakova, S.M. and Nienno I.M. (2018), Theoretical principles of realization of port business models in the state maritime policy, *Ekonomika ta upravlinnia natsionalnym hospodarstvom*, vol. 30-1, pp. 47-51. [in Ukrainian]
9. Fediai, N. (2018), Features of the integration of ukrainian transport infrastructure into the trans-european network transport", *Efektyvna ekonomika*, [Online], vol. 12, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6764>. DOI: 10.32702/2307-2105-2018.12.93. [in Ukrainian]
10. Zhikhareva V.V. (2012), *Sea Commercial Transport Economics*. Kharkov. [in Ukrainian]
11. Bogomolova, N.I., Kravchenko, O.O., Andreeva, O.V., Sokolova, E.A., Talavira, E.V., Pinchuk, S.S. and Savitka, G.P. (2017), *Financial Security Management of Transport Enterprises: A Monograph*. For the title. ed. N.O. Bolomolova and O.O. Kravchenko. Kyiv: View of the State Economic-Technolog. University of Transport, 327 p. [in Ukrainian]
12. Semenova, S. M. and Shpyrko, O. M. (2015), *Cash Flow Management at Water Transport Enterprises: Accounting and Analytical Aspect*. Kyiv: TSUL, ISBN 978-611-01-0752-5 [in Ukrainian]
13. Babina, O.A. and Karpenko, O.O. (2012), *Financial Management at Water Transport Enterprises: Tutorial*. pos. Recommended by M-education and science, youth and sports of Ukraine for students of higher educational establishments. The Kiev state. Hetman Academy of Water named after Peter Konashevich-Sahaidachny. Kyiv: Issue of SIC GROUP UKRAINE, 2012. 326 p. [in Ukrainian]
14. Petrenko, O.I. and Derevpovskaya, T.V. (2017), Problems of development of multimodal transportations in Ukraine and ways of their solution. *Effective Economy*, No. 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5582>. [in Ukrainian]
15. Popel, S.A., Nelipovich, O.V. and Motiuk, K.D. (2013), International sea freight transportation: current state and prospects of Ukraine's participation in them. *Uzhgorod University Scientific Bulletin. Economy series*. Uzhgorod, Issue 4 (41), P. 200-204. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/1215/1/International%20Sea%20Freight%20Transportation%20%20Modern%20STAN%20TA.pdf>. [in Ukrainian]

Стаття надійшла до редакції: 06.04.2020

Received: 06 April 2020