

УДК:656.61:338.1(477)

В.Ф. Семенов

Одеський державний економічний університет

О.Д. Бикова

Одеська національна морська академія

## **Сучасні умови та проблеми розвитку водного транспорту України**

В статті розглянуто та систематизовано умови функціонування водного транспорту, як важливого сектору транспортного комплексу України, обґрунтовано напрямки забезпечення стійкого розвитку національної транспортної системи, проаналізовано форми та методи державного стимулювання розвитку водного й, зокрема, морського транспорту країни.

Operating of a transport complex of Ukraine conditions, directions of providing of steady development of a national transport system, are considered in the article and systematized, forms and methods of state stimulation of development of marine transport of country are analysed.

**Постановка проблеми у загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.** Розвиток світових господарських зв'язків неможливий без участі водного, особливо морського транспорту. Морський транспорт забезпечує транспортну безпеку як зовнішньоекономічних так і внутрішньоекономічних відносин країни, морські держави реалізують активну судноплавну політику. Становлення політичного, економічного суверенітету України характеризується втратою морського транспортного потенціалу. Значною проблемою портів в Україні є невикористання нових логістичних схем, що ускладнило процеси завантаження та розвантаження суден більш тривалим й зменшує обсяги товарів, які може пропустити порт за одиницю часу, знижує якість та швидкість доставки вантажу з місця на місце.

### **2.1 Аналіз проблеми**

Відсутність в Україні портів третього покоління, не використання або погане використання в роботі останніх досягнень логістики.

Іншою проблемою є те, що порти є державними підприємствами, тому до них досі пір застосовується практика "навішування" соціальних об'єктів (дитсадок,

лікарні), що звичайно збільшує видатки підприємств та зменшує їх рентабельність.

Скорочення обсягів контейнерних перевезень.

Це пояснюється найбільшою складовою фіскальних зборів у цій групі вантажів, що призводить до втрати контейнерних потоків, тоді як середньорічні темпи приросту світових контейнерних перевезень становлять 5-11%.

### **Аналіз основних досліджень, у яких започатковано вирішення проблеми.**

Проблемам створення нових логістичних схем, аналізу \_\_\_\_\_ присвячені наукові праці ФАМІЛІЇ

**Цілі статті.** Метою даної статті є розгляд та систематизація умов функціонування водного транспортного комплексу України, аналіз форми та методи державного стимулювання розвитку морського транспорту країни.

**Виклад основного матеріалу досліджень з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів.** Транспорт - найважливіша ланка у сфері економічних стосунків. Він бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням між різними галузями господарства, між містами та регіонами. Він впливає на розвиток господарства і як споживач металу, енергії, деревини, гуми, інших продуктів. На нього припадає значна частина основних виробничих фондів та промислово - виробничого персоналу.

Транспортний комплекс це територіальне поєднання взаємопов'язаних видів транспорту, які, взаємодіючи, найповніше задовольняють потреби національного господарства і населення в перевезеннях вантажів і пасажирів. До його складу входить також сукупність шляхів сполучення, рухомого складу, засобів управління і зв'язку, різноманітне технічне обладнання, що забезпечує роботу всіх видів транспорту. Важливим сектором транспортного комплексу є водний транспорт, що складається з морського та річкового видів транспорту.

Морський транспорт широко використовується для міжнародних і внутрішніх перевезень. Він відіграє надзвичайно важливу роль у формуванні зовнішньоекономічних зв'язків України, особливо з країнами далекого зарубіжжя і характеризується високою ефективністю перевезень порівняно з іншими видами транспорту.

Морський транспорт концентрується виключно на півдні України -- на узбережжі Чорного й Азовського морів, у так званому Азово-чорноморському басейні, який через протоки Босфор і Дарданелли має вихід у Світовий океан. Загальна довжина морської берегової лінії України понад 2000 км. Регулярні морські перевезення Чорним і Азовським морями почалися наприкінці XVIII ст. Вже в IV--VI ст. Чорне море було судноплавним. Київська Русь (X--XIII ст.) мала стабільні зв'язки з Візантією. Відомі морські походи київських князів на Константинополь. Після перемоги над Туреччиною у 80-х роках XVIII ст. і переходу до Російської імперії Північного Причорномор'я й Приазов'я тут виникають порти -- Херсон (1778), Севастополь (1788), Одеса (1794). У Миколаєві, Керчі Херсоні та Севастополі створено суднобудівні підприємства.

В Азово-Чорноморському басейні багато зручних бухт і сьогодні тут функціонують Чорноморське (ЧМП), Азовське (АМП) та Українсько-Дунайське (УДП) пароплавства, що володіють транспортним флотом сумарною вантажністю 5,2 млн. т і пасажирським флотом на 9,9 тис. місць. До цих пароплавств належать 18 морських портів, які не замерзають і через які здійснюється значна частина експортно-імпорتنих операцій України. Навігація в Азовському морі ускладнюється малою глибиною і замерзанням його взимку. Через порти Чорного і Азовського морів здійснюються зовнішньоекономічні зв'язки України. Основними експортними вантажами є кам'яне вугілля, залізна руда, кокс, чорні метали, ліс, цукор, хімічні продукти тощо; імпортними вантажами -- машини, устаткування мінерально-сировинні ресурси тощо. Із загального обсягу експортних вантажів на мінеральні будівельні матеріали припадає 20 %, руду -- 10 %, зерно та зернопродукти - 14, нафту й нафтопродукти -- 3,5, вугілля -- 5%,. У структурі вантажних морських перевезень значно переважають наймасовіші

вантажі, які займають чільне місце і у структурі експортно-імпортних поставок України. Більша частина вантажообігу морського транспорту припадає на наливні вантажі - нафту та нафтопродукти. Суховантажі мають меншу питому вагу. В їхній структурі переважають основні масові вантажі, потім - генеральні та другорядні масові. Експортуються морські транспортні послуги.

Український торговельний флот досяг критичного віку і, якщо не буде здійснено його радикального оновлення, всього за 6--10 років його витіснять іноземні конкуренти. Для освоєння нових вантажопотоків необхідно поповнити флот спеціалізованими суднами, в першу чергу танкерами і метановозами. Потреба України (окрім танкерів та газовозів) становить 117 вантажних транспортних суден вантажністю 1,1 млн.т і пасажирських суден на 10 тис. місць. У перспективі темпи оновлення флоту повинні зберегтися. Маючи власну добре розвинуту суднобудівну промисловість, Україна може щорічно оновлювати свій флот.

Морський транспорт служить для зовнішньоекономічних зв'язків. Це руди чорних і кольорових металів, кам'яне вугілля, кокс, нафта і нафтопродукти, мінерально-будівельні матеріали.

Каботажні перевезення (між портами однієї держави, портами різних морів) займають незначне місце в загальному обсязі перевезень. У зв'язку з тим, що вони здійснюються на невелику відстань (в середньому не більше як на 130--150 км), частка їх у вантажообороті незначна. Зокрема, в Азовському морському пароплавстві в структурі цих перевезень домінує керченська залізна руда, що надходить на металургійні підприємства м. Маріуполя, а у зворотному напрямі -- донецьке кам'яне вугілля і кокс. У каботажних перевезеннях серед вантажів переважають мінеральні будівельні матеріали.

Експортно-імпортні перевезення вантажів морським транспортом здійснюються в середньому на відстань до 8 тис. км і більше, внаслідок чого їх частка у вантажообороті морського транспорту перевищує 96%.

Зміна економічних пріоритетів у зовнішній торгівлі, розрив колишніх транспортно-економічних зв'язків призводять до перерозподілу вантажопотоків: у зв'язку із зменшенням видобутку нафти в Росії. Необхідно забезпечити регулярне ввезення (до 20 млн. т на рік) сирової нафти з країн Близького Сходу або Південного Середземномор'я. Змінилися обсяги ввезення цукру-сирцю з Куби, зерна й інших продуктів для Росії та інших країн СНД із США, Австралії, Аргентини. Через зупинку багатьох підприємств значно збільшився імпорт машин, устаткування, продуктів харчування з країн Західної Європи. (Серед нетрадиційних вантажопотоків можна виділити імпорт зкращеного газу (17 млрд. м<sup>3</sup>), експорт марганцевої руди, цементу (до 3 млн. т), сірки (2 млн. т), мазуту (до 20 млн. т). Для освоєння нових вантажопотоків необхідно поповнити флот спеціалізованими суднами, а саме танкерами та газовозами. Надання вітчизняним судноплавним компаніям в період економічної кризи знижок в розмірі не менше 20 % строком на три роки не заперечує нормам Всесвітньої організації торгівлі і в той же час забезпечить українським підприємствам умови для нормальної роботи.

В період економічної кризи відбулося падіння попиту на промислову продукцію, що призвело до дефіциту вантажів й зростання кількості вільного тоннажу і значно знизив фрахтові ставки. Їх нинішній рівень не дозволяє судновласникам покривати свої основні витрати. Положення посилюють ціни на паливо, які тримаються на високому рівні. Існують також додаткові складнощі, викликані нормативними актами, які посирили несприятливі умови роботи на українському ринку. Так, в 2009 році спочатку Мінтрансзв'язку, а потім Кабінет Міністрів поетапно підвищили рівень зборів, а також плати за послуги, які надаються суднам у вітчизняних морських портах, на 58 %. Це призвело до того, що вартість одного суднозаходу в порт нашої країни практично зріс в 1,5-2 рази ніж в іноземному. Наприклад, в Херсонському МТП для однотипного теплохода вантажопідйомністю 3 тис. тонн ця сума складає 12 тис. доларів, а в

Равені (Італія) - 5 тис. доларів, Іскандеруні (Туреччина) - 6 тис. доларів. При цьому розміри знижок, які діють для національних перевізників, поступово знижуються, що забезпечує іноземним компаніям додаткові конкурентні переваги.

Досьогодні, на жаль, не врегульовано питання про стягування плати за шлюзування. Слід зазначити, що за кордоном, у фарватерах таких річок, як Дунай, Волга, Рейн, проходження шлюзів здійснюється без будь-яких витрат з боку судновласника. Утримання цих об'єктів фінансується з вітчизняного бюджету. В Україні перевізники вимушені брати дані витрати на себе, а точніше - перекладати їх на плечі споживача. А це, у свою чергу, не дозволяє наростити об'єми перевезень по Дніпру, які знизилися більш ніж вдесятеро в порівнянні з до 1990 роком. Так, для того, щоб судно вантажопідйомністю 3 тис. тонн виконали рейс, скажімо, з Херсона до Києва й у зворотньому напрямку, необхідно включити у вартість фрахту додаткові 9 тис. доларів, або ж 3 долари на тонну вантажу. Ця сума містить витрати на шлюзування, підйом ферм залізничних мостів, проходження каналів, лоцманські проводки і інші послуги. згідно статуту внутрішнього водного транспорту, що діє, власники залізничних мостів зобов'язані брати витрати по підйому на себе. А тому питання про включення плати за цю послугу в тарифи на перевезення пасажирів і вантажів поїздами актуальне до цього дня. До того ж сьогодні розглядається проект ухвали про дворазове збільшення плати за проходження шлюзів. Якщо документ буде прийнятий, то річкові порти можуть втратити свою привабливість для вантажовласників.

При організації пасажирських перевезень морським транспортом основним є вдосконалення туристсько-експлуатаційних перевезень, підвищення якості обслуговування пасажирів на внутрішніх транспортних лініях, для чого потрібно поповнити флот швидкісними, комфортабельними суднами, поліпшити взаємодію із залізничним, автомобільним і повітряним транспортом.

Валютні надходження від пароплавства становлять щороку 800-- 900 млн. дол. Однак сучасна система оподаткування зводить нанівець можливість самофінансування морського транспорту.

Для виконання програми модернізації та розвитку виробничої бази морського флоту України потрібно створити комплекси для приймання імпортованих енергоносіїв, у тому числі, реконструювати Одеську нафтогавань, модернізувати комплекси у портах Маріуполь, Миколаєв, збудувати екологічно чисті спеціалізовані комплекси в портах Іллічівськ, Південний, Дніпро-Бузький, збудувати берегову стаціонарну базу бункерування суден, закупити перенавантажувальну техніку підвищеної вантажності для терміналів, що обслуговують 20-футові контейнери міжнародного стандарту.

Потреба України (окрім танкерів та метановозів) становить близько 120 нових вантажних транспортних суден вантажопід'ємністю більше ніж 1 млн. т і 10--12 пасажирських суден на тис. місць. Маючи власну добре розвинуту суднобудівну промисловість, Україна може щорічно оновлювати свій флот. Поряд цим потрібна модернізація та реконструкція морських портів, крім Одеського, Іллічівського, Південного, Миколаївського, Маріупольського та ін.

Більш інтенсивне використання паромних переправ Іллічівськ -- Варна, Одеса -- Батумі, через Керченську протоку дозволить розкрити можливості торгового флоту України і надання Україною транспортних послуг іншим країнам. Пасажирські перевезення здійснюють 17 морських портів. Але значення морського транспорту для перевезення пасажирів є незначним і дещо скорочується.

Найбільшу кількість міжнародних перевезень здійснюють чорноморські порти Одеса, Іллічівськ, Південний. На Одеський порт припадає понад 20% вантажообороту морського транспорту України. Основними вантажами є руди, нафта і нафтопродукти, будівельні матеріали, хлібні вантажі (зерно), цукор, цитрусові та ін. Іллічівський порт розташований за 20 км від Одеси і є її дублером. Працює він переважно на забезпечення експортних поставок. У вантажообороті цього порту високу частку займають метали, кам'яне вугілля, будівельні матеріали, залізна і марганцева руди. Порт Південний обслуговує в

основному припортовий завод і спеціалізується на забезпеченні експорту аміаку. В Чорноморському пароплаванні значний обсяг вантажних робіт також виконують Миколаїв, Херсон, які спеціалізуються на відправленні залізної і марганцевої руд, будівельних матеріалів. Через Миколаївський морський порт імпортуються боксити. З листопада по березень ці порти припиняють навігацію через замерзання Дніпровського і Бузького лиманів.

Порти Азовського пароплавання Маріуполь, Бердянськ і Керч спеціалізуються переважно на експорті залізної та марганцевої руд, чорних металів, кам'яного вугілля, цементу. Порти Українсько-Дунайського пароплавання Рені, Ізмаїл, Кілія і Вилкове відіграють важливу роль в економічних зв'язках з країнами зарубіжної Європи, особливо Дунайського басейну.

Таким чином, через морські порти на експорт надходить кам'яне (коксівне) вугілля, кокс, залізна і марганцева руди, чорні метали, хімічні продукти, зокрема аміак, цемент, цукор, деякі види машин та інші товари. Україна імпортує машини та обладнання, мінерально-сировинні ресурси, зокрема боксити, фосфорити, також продукцію сільського господарства і т. д. В перспективі важливе значення можуть мати нафта, нафтопродукти, газ у зрі-Ієному (скрапленому) вигляді. Але їх імпорт стане можливим еля завершення будівництва нафто- і газотерміналів.

## 2. Основні проблеми та перспективи розвитку морського транспорту України

В цілому формування і розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств за такими напрямками: створення ринку транспортних послуг; забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту; активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств. Процес реформування транспортного комплексу України передбачає посилення контролю з боку держави за використанням вантажної бази вітчизняного морського флоту країни як галузі транспортного комплексу з певним валютним ресурсом. Надзвичайно важливим для активізації діяльності транспортних підприємств України є



створення власної інформаційної бази щодо кон'юнктури світового фрахтового ринку.

У зв'язку зі скороченням обсягів перевезень в останні роки, морські порти України, що здатні переробляти 120 млн. т вантажів на рік, мають сьогодні резерви переробної спроможності у розмірі 33,3%. Однак по басейнах і портах використання пропускної спроможності різне. У портах Чорноморського та Азовського басейнів задіяно 75-90% їх пропускної спроможності. Потужності Одеського нафтового терміналу (внаслідок реконструкції у 1999 р. його пропускну спроможність доведено до 25-28 млн. т) використовуються на 65-90% (переробна спроможність терміналу залежить від інтенсивності та ритмічності подачі нафти до причалів). Порти Дунайського басейну використали приблизно 20% своєї пропускної спроможності. Це було пов'язано в основному з припиненням суцільного судноплавства на Дунаї внаслідок війни в Югославії.

Якість обслуговування замовників транзитних перевезень, терміни переробки вантажів у портах визначаються станом наявної інфраструктури та ступенем пристосованості портів до вимог сьогодення. На жаль, у більшості українських портів, що були побудовані ще у минулому сторіччі (за винятком Іллічівська, Південного, Жовтневого та Усть-Дунайська) не здійснено необхідну реконструкцію.

Причальний фронт морських портів України має загальну довжину близько 38 км, з яких у задовільному технічному стані знаходиться лише приблизно 70%. До 30% причалів, які мають незадовільний технічний стан та експлуатуються з обмеженими технологічними навантаженнями, потребують капітального або профілактичного ремонту. Близько 2% довжини причального фронту перебуває в аварійному стані та не експлуатується.

80% портових огорожувальних споруд побудовані 50-100 років тому і тільки 20% - мають вік 20-30 років. Потребує ремонту або повної реконструкції 70% площі відкритих складських площадок, у першу чергу у портах, які здійснюють

перевантаження багатотоннажних контейнерів і навалочних вантажів відкритого зберігання. Бракує закритих складів зі спеціальним обладнанням для зберігання харчових продуктів, а також хімічних вантажів тощо.

Технологічне устаткування у портах здебільшого морально застаріле, фізично зношене. Спеціалізовані комплекси для перевантаження навалочних вантажів у Миколаєві та Маріуполі експлуатуються понад 20 років і потребують значної модернізації.

Технічні засоби забезпечення безпеки мореплавства (радіозв'язок, центри регулювання руху суден, рятувально-координаційний центр) також потребують ремонту і модернізації. Радіозв'язок функціонує задовільно, але необхідна заміна застарілого обладнання.

Берегова інфраструктура (включаючи об'єкти службово-допоміжного та обслуговуючого призначення, мережі і споруди енергопостачання, водопостачання, каналізаційні мережі, транспортні комунікації тощо) у нинішньому технічному стані здебільшого також потребує профілактичного і капітального ремонту.

Інтенсивність перевантаження контейнерів на спеціалізованих терміналах у портах Іллічівськ, Одеса, Маріуполь у 2 і більше разів нижча, ніж у закордонних портах.

Головними причинами цього становища є:

- відсутність стабільного вантажопотоку;
- низький рівень комп'ютеризації та автоматизації вантажних робіт;
- недостатнє забезпечення терміналів сучасною перевантажувальною технікою;
- відсутність необхідної кількості сортувальних ділянок для розміщення судових партій контейнерів, що прибувають у порт або відправляються з нього;

- відсутність належної взаємодії з суміжними видами транспорту (залізничним, автомобільним, річковим).

Першочерговими заходами розбудови МТК на морському транспорті є:

- завершення будівництва нафтового терміналу в порту Південний;
- будівництво (придбання в лізинг) танкерного флоту;
- реалізація комплексу заходів щодо реконструкції причалів, відкритих і закритих складів;
- оновлення службово-допоміжного флоту;
- оновлення перевантажувального устаткування;
- забезпечення ефективної діяльності створюваних вільних економічних зон у морських портах Одеса (Порто-франко) і Рені;
- модернізація та поновлення об'єктів енергетичного господарства (котельних, систем електро-, тепло- і водопостачання, каналізації);
- виконання комплексу організаційних і технічних заходів щодо перевантаження рефрижераторних контейнерів;
- завершення реконструкції систем телефонного зв'язку, введення в дію мобільної телефонної станції;
- реорганізація та поліпшення роботи інформаційно-обчислювального центру;
- здійснення комплексу заходів щодо технічного переозброєння вантажних робіт, оновлення перевантажувального устаткування, подовження терміну експлуатації порталних кранів тощо;
- оновлення службово-допоміжного портового флоту;

- реалізація комплексу заходів щодо покращання навігаційної обстановки на підходах суден і в порту;
- створення плавучої бункерувальної бази шляхом установавання танкера, обладнаного засобами для прийому та відпуску різних видів нафтопродуктів.

Морський транспорт займає незначне місце в структурі внутрішніх перевезень але має великий транзитний потенціал. Через порти України становили транзитні перевезення, відбувається експорт російської нафти до Європи, а також контейнерні перевезення.

Комплекс морського транспорту складається з кораблів та морських портів.

Зараз морський флот України нараховує близько 240 суден, але всі вони є морально та фізично застарілими, потребують значних капіталовкладень.

Морських портів в Україні налічується 18, але прибутково з них діють не більше п'яти. Інші змушені майже щорічно скорочувати обсяги основних засобів виробництва.

Проблеми цієї галузі:

- відсутність в Україні портів третього покоління
- не використання або погане використання в роботі останніх досягнень логістики
- порти є державними підприємствами, тому до них до сих пір застосовується практика "навішування" соціальних об'єктів (дитсадок, лікарні), що звичайно збільшує видатки підприємств та зменшує їх рентабельність
- скорочення обсягів контейнерних перевезень
- відсутність молодого менеджментського складу.

## **2.2 Пропозиції щодо розв'язання проблеми**

Відсутність в Україні портів третього покоління, не використання або погане використання в роботі останніх досягнень логістики

Ця проблема є суто управлінською, оскільки не потребує великих капіталовкладень, а лише перегляду традиційного способу діяльності портів. Необхідне перш за все залучення управлінського складу, який зміг би конкурентно діяти в умовах ринкової економіки.

Порти є державними підприємствами, тому до них до сих пір застосовується практика "навішування" соціальних об'єктів (дитсадок, лікарні), що звичайно збільшує видатки підприємств та зменшує їх рентабельність. Відповідно, має бути або реструктуризована структура портів, або розроблений механізм надання податкових пільг тим портам, які перебирають на себе соціальні зобов'язання держави.

Скорочення обсягів контейнерних перевезень.

Оскільки обсяги контейнерних перевезень в світі постійно зростають, цей вид транспортування вантажу є досить перспективним. Тому необхідно створити таку структуру зборів, яка б якщо не сприяла, то принаймні не заважала б розвитку цього напрямку діяльності морського транспорту України.

### 2.3 Обґрунтування пропозиції та вибір альтернативи

Проблема застарілих логістичних схем є суто управлінською, вона не потребує великих капіталовкладень. Першим кроком є залучення управлінського складу, який зміг би конкурентно діяти в умовах ринкової економіки.

Наступними діями мають стати:

- створення єдиного інформаційного простору на базі наявних інформаційних технологій

- визначення та розробка структури економічної діяльності суміжників для оптимального використання їхнього виробничого потенціалу в транзитних вузлах
- створення центрів для координації операцій і відповідна координація та взаємопогодженість управлінських рішень
- єдина політика щодо безпеки судноплавства та охорони навколишнього середовища.

На даний час, крім вищезазначених, існують й інші чинники, стримуючі відновлення транспортних потоків на Дніпрі. Так, сьогодні в районі Дніпродзержинська знаходиться кам'яна гряда, яка створює природну перешкоду на шляху суден. Якщо в перспективі об'єми перевезення вантажів вище за Дніпропетровськ виростуть, наприклад, за рахунок роботи з контейнерами, то теплоходи плавання «ріка-море» просто не зможуть проходити дану ділянку з повним осіданням. Вітчизняні компанії готові розглянути можливість усунення цієї перешкоди за свій рахунок з подальшою компенсацією витрат, наприклад, взаємозаліків по шлюзуванню флоту. І виграють від цього як держава, яка дістане можливість наростити вантажопотоки по головній водній артерії України, так і вантажовласники, у яких з'являються альтернативні шляхи доставки продукції.

Крім того, потрібно серйозно підійти до питання приналежності акваторії в річкових портах. Адже ці підприємства в перспективі можуть стати крупними логістичними центрами, які зможуть комплексно вирішувати питання обслуговування вантажоформуючих регіонів країни, але у такому разі потрібно розвивати цілісний майновий комплекс порту, що включає земельні ділянки, акваторію, склади, перевантажувальні пристрої і механізми. Якщо ж акваторія не закріплена за портом, то це автоматично позбавляє його можливості залучати для розвитку стратегічних інвесторів або позикові засоби західних фінансових установ. До того ж порти сьогодні не мають права на оренду державних гідротехнічних споруд - причалів, що також є серйозним стримуючим

чинником. Подібна заборона виправдовує себе відносно морських портів, які сьогодні знаходяться у власності держави. Проте річкові порти вже давно належать приватним інвесторам, але не можуть брати в користування причали у держави, що створює ризики їх перетворення з крупних логістичних комплексів в дрібні стивідорні компанії. Водний кодекс України дозволяє вирішити вказану проблему, оскільки передбачає можливість передачі водних ділянок в оренду юридичним особам на підставі рішення Кабінету Міністрів.

Серйозною проблемою для перевізників є і відтік кадрів. Україна сьогодні має всі можливості для підготовки командного плавскладу морського і річкового флоту. Проте молоді фахівці, які навчалися за рахунок державного бюджету, потім виїжджають за кордон для роботи на іноземних суднах. Позитивному рішенню цього питання на законодавчому рівні могло б посприяти закріплення випускників учбових закладів на певний термін в українських судноплавних компаніях.

Для того, щоб успішно пережити кризу і надалі успішно розвивати галузь, державі і перевізникам потрібно буде об'єднати зусилля і використати цей непростий період для напруженої і продуктивної роботи. Адже при правильному підході Україна має всі шанси повністю реалізувати свій транспортний потенціал, забезпечуючи якісну і своєчасну доставку експортних, імпорتنих і транзитних вантажів. Головною тенденцією світового розвитку в двадцять першому столітті слід розглядати глобалізацію розвитку національних економік за критеріями стійкості та ефективності. Складність цього процесу зумовлює необхідність збалансованого прийняття системних рішень з транспортного обслуговування міжнародних економічних відносин.

Транспорт, як складова частина виробничої інфраструктури світової економіки виступає найважливішим елементом інтеграційних процесів, що створює основу і необхідні передумови для інтеграції національних транспортних комплексів у світову транспортну систему, і який сприятиме досягненню більш високого організаційно-технічного рівня розвитку. В таких умовах назріла

необхідність створення якісно нової системи транспортних послуг. Для стійкої та ефективної реалізації транзитного потенціалу країни підготовлена нова Міжнародна торгово-транспортна стратегія у вигляді оригінальної інноваційно-інвестиційної програми «Створення торгівельно-транспортної мережі України» - «DOOR-TO-DOOR». Вона за змістом та ресурсами орієнтована на рішення першочергових проблем на транспорті, а саме створення у найкоротші строки сприятливих умов для максимально ефективного використання географічного положення України і створення сучасної конкурентоспроможної транспортної галузі держави. Програма ставить за мету розвиток транзитних можливостей України, інтенсифікацію міжнародного співробітництва та поглиблення міжнародних інтеграційних зв'язків. нас

Реалізація Програми шляхом впровадження мережі інтермодальних перевезень та складування, розподілу та доставки вантажів, в кінцевому випадку, забезпечує адаптацію національної транспортної мережі до умов глобального техніко-економічного рівня. Таким чином, Програма відповідає стратегічним напрямкам розвитку держави у тому числі за критеріями транспортної незалежності. Крім того формуються умови оптимізації платіжного балансу за фактором розширення експорту транспортних послуг на базі конкурентоспроможності основних видів транспорту.

Основними завданнями Програми є реалізація пріоритетних напрямів і завдань у сфері розвитку національної транзитної мережі та її інтеграція в Євро-Азійську транзитну систему, а саме:

в економічній сфері:

- розробка та впровадження системи міжнародного та регіонального маркетингу, електронної торгівлі, міжнародної логістики, створення передумов для прискорення процесу росту виробництва товарів та їх ефективної реалізації на світових ринках;

у сфері міжнародних економічних зв'язків:



- створення передумов для вільного просування товаропотоків в межах створюваної системи, підписання Договорів на міждержавному, міжвідомчому та міжгалузевому рівнях;

у сфері техніки та технології перевезень

- розвиток сучасних конкурентоздатних засобів транспорту, інформаційних систем та технологій, телекомунікацій, прискорення руху товарного і фінансового потоків на основі:

- поєднання торгівельних, транспортних мереж, інфраструктури у єдиний господарчий комплекс;

- створення логістичної системи в межах кожного регіону країни з урахуванням особливостей вантажопотоків;

- оптимізація торгівельних та транспортних потоків як всередині регіонів, так і за їх межами;

- удосконалення технології перевезень вантажів, новітніх способів доставки товару;

- впровадження нових спеціалізованих засобів перевезень автотранспорту залізничними шляхами;

- створення принципово нової транспортної та торгівельної інфраструктури;

- розвитку інтермодальних, комбінованих контрейлерних перевезень, що поєднують в собі переваги як залізничного так і автомобільного транспорту;

у сфері законодавчого та нормативного забезпечення:

- забезпечення координації та злагодженості дій відомств, причетних до розбудови транзитної політики України;

- створення законодавчого та правового поля для вільного просування товару в рамках митного, торгового, податкового законодавства;

в рамках екологічної політики:

- створення екологічно стійкої транспортної системи;

в межах вирішення соціальних питань:

- створення додаткових робочих місць;

- зменшення рівня еміграції.

Висновки. Отже, Програма значно виходить за рамки суто транспортної проблеми, охоплює економічну, політичну, законодавчу, технічну, екологічну та соціальну сферу України та країн-учасниць. Впровадження програми дозволяє запровадити нові європейські підходи до формування транзитної політики України, створити умови для розвитку малого та середнього бізнесу в усіх регіонах України (розвиток торгово-транспортної інфраструктури), налагодити міжрегіональні та транскордонні зв'язки, створити чітку систему розвитку усіх видів транспорту, інтегрувати транспортну мережу України в європейські та світові транспортні мережі, зберегти та наростити транзитний потенціал України.

Висновки

Підсумовуючи результати аналізу морського транспорту України та його проблем слід зазначити, що основним сприяючим фактором є вигідне геостратегічне положення країни. Це є необхідною та достатньою умовою для успішного розвитку морської транспортної галузі, але транспортна галузь значною мірою залежить від державної підтримки, державної політики щодо розвитку транзиту. Ця галузь потребує значних капіталовкладень, але інвестиції мають великий рівень прибутковості та відносно малий ступінь ризику через природний характер переваг України.

Для подальшого розвитку морського транспорту важливе значення матиме будівництво танкерного флоту, суден підвищеної вантажопідйомності, різних спеціалізованих суден, у тому числі поромів і суден для каботажних перевезень; організація будівництва нового класу суден для Українсько-Дунайського пароплавства, придатних до плавання в західноєвропейській воднотранспортній системі.

У цілому розвиток морського транспортного комплексу України має орієнтуватися на поліпшення якості обслуговування населення за рахунок поповнення і поновлення морських суден.

Розвиток морського транспортного комплексу України має значення не лише для України, тому можемо розраховувати на підтримку світових фінансових структур, але знову ж таки виникають питання державного рівня.

Ми надіємося на більш багаті перспективи. На мою думку на морському транспорті потрібно підвищити якість обслуговування, поповнити флот новими суднами, підвищити якість перевезень. Та, нажаль, морська транспортна система України має деякі проблеми та труднощі. Морський транспорт України потребує значного технічного оновлення.

#### Список використаної літератури:

1. Бауэрсокс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. - М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2001
  2. Винников В.В., Быкова Е.Д., Винников С.В. Логистика на водном транспорте Учебное пособие. 2004 г.
  3. Джеймс Р. Сток, Дуглас М. Ламберт. Стратегическое управление логистикой. / Под ред. В.И. Сергеева, Перевод с английского. - М.: Нифа-М, 2005.
  4. Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортное экспедирование. М.: ТрансЛит, 2006.
  5. The Dictionary of Transport and Logistics. David Lowe Kogan Page Ltd. Hardcover - January 22,2002.
  6. Соціальний розвиток України: сучасні трансформації та перспективи / С.І.Бандур, Т.А.Заяць, В.І.Куценко та ін. - Черкаси: Брама - Україна, 2006. - 620с.
-