

РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

УДК 656.61

UDC 656.61

О. Л. Гальцова, д. е. н.,
професорO. L. Galtsova, Doctor of Economics,
Professor**СУЧАСНИЙ СТАН ТА ДИНАМІКА
ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МОРСЬКИМ
ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ****MODERN STATUS AND DYNAMICS
OF PASSENGER TRANSPORT BY MARITIME
TRANSPORT IN UKRAINE**

Актуальність теми дослідження. В умовах глобалізації становлення політичного, економічного суверенітету України характеризується втратою морського транспортного потенціалу. Стан функціонування морської транспортної галузі свідчить про наявність системних проблем і недоліків у цій сфері.

Постановка проблеми. Транспорт впливає на розвиток економіки в цілому, сприяє переміщенню ресурсів, пасажирів. Україна має вихід до морів, судноплавних річок до морського узбережжя, що є підґрунтям для розвитку морського транспорту проте, через багато факторів, не використовує свій потенціал.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у дослідження розвитку, можливості використання морського потенціалу України зробили такі вчені: Ю. Сафонов, Ю. Коскіна, О. Петренко, Б. Буркінський, О. Каспрук, А. Калпін та інші.

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. Не зважаючи на існування значної кількості наукових праць не до кінця залишаються вивченими особливості його розвитку, потребують дослідження аналіз та динаміка сучасного стану пасажирських перевезень для розробки дієвого економічного механізму формування конкурентоздатності морського транспорту.

Постановка завдання. Основною метою статті є аналіз сучасного стану пасажирських перевезень та обґрунтування перспектив розвитку морського транспорту України.

Виклад основного матеріалу. У статті досліджено сучасний стан морського транспорту в Україні. Проаналізовано динаміку перевезень морським транспортом. На основі результатів дослідження встановлено, що обсяги морських перевезень скорочуються, динаміка пасажирських перевезень морським транспортом демонструє падіння.

Висновки. На основі результатів дослідження встановлено що в країні є потенціал пасажирських морських перевезень, але він не використовується належним чином. Незначна участь українського флоту у перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів призводить до посилення залежності України від стану світового фрахтового ринка та збільшення імпорту транспортних послуг.

Ключові слова: економічний механізм; глобалізація; морський транспорт; пасажирські перевезення; національна морська транспортна політика.

DOI: 10.25140/2410-9576-2019-2(18)-120-125

Urgency of the research. In the conditions of globalization, the formation of political, economic sovereignty of Ukraine is characterized by the loss of maritime transport potential. The state of operation of the maritime transport industry indicates that there are systemic problems and shortcomings in this area.

Target setting. Transport affects the development of the economy as a whole, facilitates the movement of resources and passengers. Ukraine has access to the seas, navigable rivers to the seashore, which is the basis for the development of maritime transport, however, due to many factors, does not use its potential

Actual scientific researches and issues analysis. The following scientists have made a significant contribution to the study of development and opportunities to use the marine potential of Ukraine: Yu. Safonov, Yu. Koskin, O. Petrenko, B. Burkinsky, O. Kaspruk, A. Kalpin, and others.

Uninvestigated parts of general matters defining. In spite of the existence of a large number of scientific works, the peculiarities of its development remain to be fully studied, analysis and dynamics of the current state of passenger transportation are needed to develop an effective economic mechanism for shaping the competitiveness of maritime transport.

The research objective. The main purpose of the article is to analyze the current state of passenger transportation and justify the prospects for the development of maritime transport in Ukraine.

The statement of basic materials. The article investigates the current state of maritime transport in Ukraine. The dynamics of maritime transport is analyzed. Based on the results of the study, it is established that the volume of maritime transport is declining, the dynamics of passenger transport by sea shows a decline.

Conclusions. Based on the results of the study, it is established that the country has the potential of passenger maritime transport, but it is not used properly. The insignificant participation of the Ukrainian fleet in the transport of foreign trade cargoes leads to an increase in Ukraine's dependence on the state of the world freight market and an increase in imports of transport services.

Keywords: economic mechanism; globalization; maritime transport; passenger transportation; national maritime transport policy.

Актуальність теми дослідження. Інтеграція України в світову господарську систему та активізація транзитних перевезень зумовлюють необхідність збільшення обсягів та підвищення якості транспортних послуг. Морський транспорт забезпечує транспортну безпеку як зовнішньоекономічних так і внутрішньоекономічних відносин країни, морські держави реалізують активну судноплавну політику. Становлення політичного, економічного суверенітету України

РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

характеризується втратою морського транспортного потенціалу. Сьогоднішній стан функціонування морської транспортної галузі свідчить про наявність системних проблем і недоліків у цій сфері, які, в разі несвоєчасного вирішення, можуть створити загрозу національним інтересам і економічній безпеці держави. Стан і кількість українського транспортного флоту також не відповідають потребам економіки країни у морських перевезеннях. Сьогодні морська транспортна система України неспроможна забезпечити зростання обсягів перевезень, внаслідок цього українські порти витісняються з міжнародних ринків транспортних послуг.

Постановка проблеми. Україна володіє найбільш потужним портовим потенціалом серед усіх країн Чорного моря. Проте в даний час, технічний і технологічний стан транспортної системи України не відповідає ні внутрішнім потребам країни, ні світовим стандартам. Держава, яка займає виняткове географічне положення між Європою та Азією, має судноплавні річки та вихід до морів, на жаль не може конкурувати з транспортною інфраструктурою сусідніх країн. Інтеграція України у світову господарську систему та активізація транзитних перевезень через країну зумовлюють необхідність збільшення обсягів і підвищення якості надання транспортних послуг. Тому основними пріоритетами розвитку морської транспортної галузі у найближчий період повинні стати задоволення ключовим вимогам забезпечення безпеки перевезень та збереження вантажів, прискорення обслуговування суден та інших транспортних засобів, зниження витрат на транспортні послуги та підвищення їх якості.

Динаміка «основних показників розвитку транспорту – вантажообігу та пасажирообігу спонукає до висновків щодо достатньо стабільної, відповідної до економічних реалій зміни обсягів транспортної роботи. Зокрема за наслідками стрімкого падіння, яке сталося внаслідок світової фінансової кризи 2008 року, на зміну зниженню обсягів є певні періодичні зростання, щоправда при загальному спадаючому тренді» [1]. Деяке прискорення зниження спостерігалось у 2014 році, що можна пов'язати з військовими діями і анексією Криму.

В останні роки «...спостерігається зростання саме послуг щодо обслуговування роботи підприємств морського транспорту, які в загальному обсязі становлять у середньому 98 %, що свідчить про велику частку імпорту морських перевезень. Але й у цьому секторі є багато проблем: іноземні компанії-перевізники уникають заходів у вітчизняні порти, транспортно-експедиторські компанії зачинаються або змінюють вид діяльності і таке інше» [2]. Тому, необхідно визначити відповідні підходи щодо відтворення морського транспортного сектору України.

Географічне розташування України надає широкі можливості використання морських шляхів для забезпечення транспортного обслуговування експортних вантажопотоків. В умовах процесу глобалізації «...розвиток світової економіки значною мірою залежить від рівня встановлених міжнародних зв'язків. Одним з ключових елементів транспортної системи країн являються підприємства водного транспорту, адже саме на цей вид транспорту припадає найбільша частина вантажообігу в міжнародних перевезеннях, адже морський транспорт грає важливу роль в забезпеченні інтеграції країн до світового господарства» [3]. Транспорт впливає на розвиток економіки в цілому, сприяє переміщенню ресурсів, пасажирів. Довжина морського узбережжя України сягає 1900 км, крім того, наявність виходу до морів, а також виходу судноплавних річок до морського узбережжя є підґрунтям для розвитку морського транспорту в Україні, проте, через багато факторів, країна не використовує свій потенціал.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням сучасного стану розвитку морського транспорту займаються Ю. Сафонов, С. Мінакова та І. Познанська, О. Гапонюк та Д. Чаркіна, Ю. Коскіна, О. Петренко та ін. Проблема функціонування та розвитку морської транспортної галузі України, можливості використання морського потенціалу України, використання морського транспорту у формуванні безперервних ланцюгів постачань у своїх працях приділяли увагу такі вчені-економісти, як: Б. Буркинський, О. Соколова, Е. Лимонов, О. Каспрук, А. Калпин, Ю. Демин та ін.

Виділення недосліджених частин загальної проблеми. Трансформаційні процеси потребують подальшої уваги щодо проблем розвитку та особливостей розвитку морського транспорту в Україні. Тому важливим завданням є постійний моніторинг факторів впливу для розробки дієвого економічного механізму формування високого рівня конкурентоздатності морського транспорту.

РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

Постановка завдання. Метою даної роботи є аналіз сучасного стану пасажирських перевезень та обґрунтування перспектив розвитку морського транспорту України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Морський транспорт є найбільш поширеним при перевезенні вантажів, має реальні передумови для розвитку експортного потенціалу, саме морський транспорт спроможний здійснити прорив у забезпеченні країни валютою і в перспективі витягнути інші ланки економіки, що мають з ним господарські зв'язки, діяльність морського транспорту впливає на конкурентоспроможність економіки України.

В Україні класифікація пасажирських морських перевезень у статистичних спостереженнях передбачає поділ на міжнародні та каботажні. В ЄС зовсім інший підхід, там виділяють круїзні (за допомогою круїзних лайнерів) та не круїзні пасажирські морські перевезення (за допомогою поромів) [5]. Міжнародні пасажирські перевезення морським транспортом – це перевезення пасажирів морськими суднами з причалів портів України в іноземні порти і навпаки. При цьому закордонними перевезеннями між іноземними портами є такі перевезення пасажирів морським транспортом, що здійснюються між портами іноземних держав, які належним чином оформлені відповідними документами на перевезення в закордонному або міжнародному сполученні [6]. Каботажні перевезення – це внутрішні перевезення пасажирів у межах Азовсько-Чорноморського басейну без виходу з шести територіальних вод і в межах водних шляхів або ділянок басейнів річок Дніпро, Дунай, Інгулець, а також між портами або причалами однієї акваторії, без виходу з територіальних вод, та які оформлені відповідними документами на перевезення у внутрішньому сполученні [9].

За даними Державної служби статистики України [6], обсяги морських перевезень скорочуються, що не сприяє втіленню Національної транспортної стратегії України до 2030 р. [7]. Для реалізації державної політики з питань безпеки на транспорті утворено Державну службу України з безпеки на транспорті [8] шляхом об'єднання Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті та Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті. Транспортним процесам інтеграції у світове та європейське співтовариство сприяє прийняття в Україні Конвенції ООН з морського права 1982 р., приєднання до Конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. (SOLAS-74), Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 р. (МППСС-72), Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 р. (SAR), Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. [9].

Починаючи з 2014 р. динаміка пасажирських перевезень морським транспортом демонструє падіння (Рис. 1).

Ситуація падіння пояснюється тимчасовою окупацією АРК та м. Севастополь, оскільки саме цей сектор перевезень мав найбільший вплив для морських перевезень. Після світової фінансової кризи інвестиції у розвиток морських перевезень було обмежено відповідно скоротився і попит, що призвело до негативної в цілому динаміки перевезення пасажирів морським флотом. З 2010 р. по 2014 р. скорочення склало більше ніж 229 разів. Інвестиції у круїзні морські подорожі та прогулянкові рейси в морських портах, особливо в період відпочинку та літніх канікул, стали поштовхом у 2018 р. відносно 2017 р.

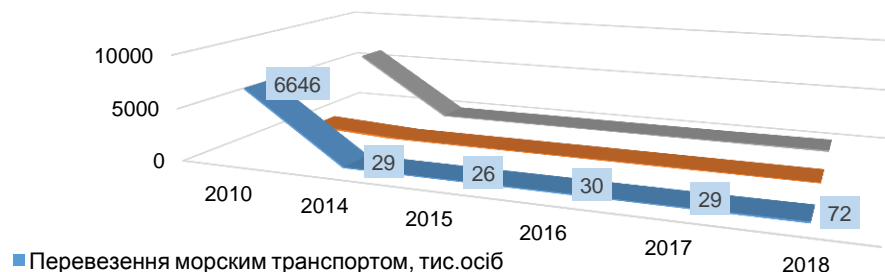


Рис. 1. Динаміка перевезення пасажирів морським транспортом в Україні за 2010-2018 рр.

Джерело: складено за даними [6]

РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

Структура й динаміка перевезення пасажирів морським транспортом за видами сполучення представлена (Табл. 1).

Таблиця 1

Динаміка та структура перевезення пасажирів морським транспортом за видами сполучення в Україні за 2010 – 2018 рр., тис. осіб

Показники	Роки					
	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Перевезення пасажирів, всього	6646	29	26	30	29	72
в т.ч.						
Міжнародне сполучення	528	21	16	19	11	1
Каботажне сполучення	6118	8	10	11	18	71

Джерело: складено за даними [6]

З Табл.1 видно, що найбільше морських перевезень здійснюється у внутрішньому каботажному сполученні – у 2018 р. їх питома вага склала 99 %. У той час за міжнародним сполученням у 2018 р. перевезено всього 1 тис. пасажирів. В загалі, скорочення пасажирських перевезень морським флотом відбувалось як у каботажному, так і міжнародному сполученні. Але показники структури свідчать на деякий потенціал та попит на ринку. Тому необхідно працювати над якістю сервісу, різноманітністю послуг, популяризацією морських прогулянок як засобу відпочинку.

Динаміка пропуску осіб через державний кордон України за морською ділянкою кордону має нестабільну динаміку із суттєвим (з 2015 р.) скороченням (Рис. 2).

У 2010 р. через державний кордон України за морською ділянкою кордону було пропущено 722,5 тис. осіб, а у 2015 р. – вже 386,9 тис. осіб, у 2018 р. перетнуло 351,4 тис. осіб, що на 3,4 % менше, ніж у 2017 р. Як бачимо, найбільше скорочуються пасажиропотоки громадян України за міжнародним сполученням, питома вага яких у 2018 р. всього 31 % від питомої ваги.

Слід зазначити, що показники пасажирських перевезень морським транспортом скорочуються суттєво протягом періоду, що аналізується, проте, «...оскільки їх обсяги не значні у загальній структурі пасажирських перевезень в Україні (менше 1 %), вони не чинять вирішального впливу на макроекономічні показники або галузеві показники в цілому» [5]. Хоча потенціал пасажирських морських перевезень є в Україні, але він не використовується належним чином.

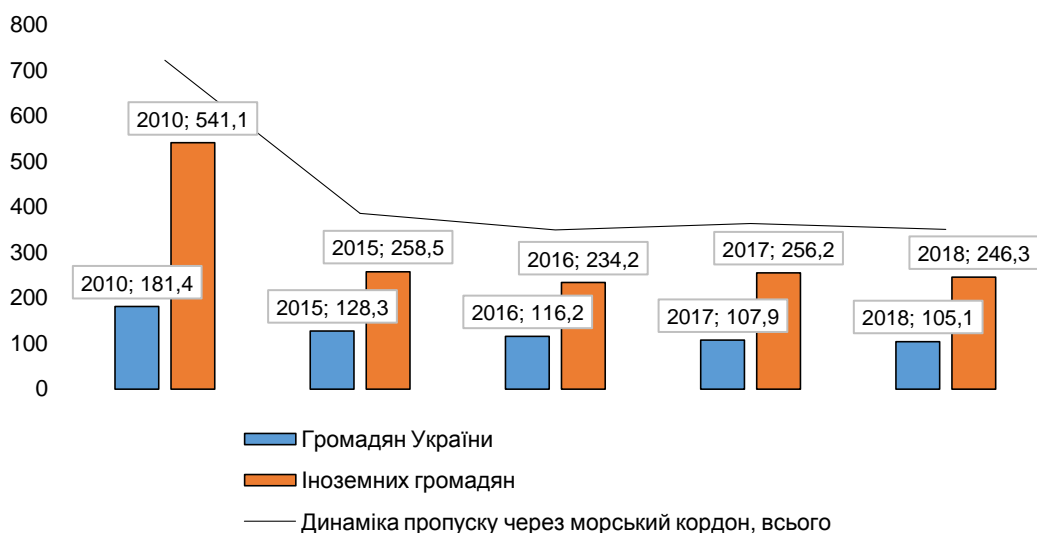


Рис. 2. Динаміка та структура пропуску осіб через державний кордон України за морською ділянкою кордону за 2010 – 2018 рр., тис. осіб

Джерело: складено за даними [6]

РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

І в загалі «...рік від року наші порти втрачають по декілька відсотків своєї вантажної бази, що й забезпечило загальне зменшення обсягів перевалки на 10% протягом п'яти років. Тому є багато причин – і складна економічна ситуація в країні, і втрата транзитних вантажопотоків із-за загострення політичної ситуації, і конкуренція між портами регіону, внаслідок якої багато які вантажопотоки, що традиційно відвантажувались через причали вітчизняних портів, було переорієнтовано на інші порти регіону (на порти Румунії) [4]. Незначна участь українського флоту у перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів, на тлі наявності вантажної бази, призводить до посилення залежності України від стану світового фрахтового ринка та збільшення імпорту транспортних послуг. Враховуючи рівень розвитку національної економіки, успіх у цьому напрямі залежить від оцінки реалій входження України на ринки морських перевезень [2].

Висновки. Формування державної транспортної політики у сфері морських перевезень повинне бути орієнтоване на раціональне використання всіх видів транспорту. Можливість повноцінної участі морської галузі України у цій системі дуже ускладнена нинішнім її невітнішим становищем: відсутністю флоту, штучно ускладненими митними формальностями, недосконалістю податкової системи та ін. Для розбудови галузі потрібні комплексні заходи і першочергова державна підтримка. По-перше, необхідно поліпшити інфраструктуру транспортних перевезень: налагодити зв'язок із залізничними лініями або дорогами і з внутрішніми водними шляхами; будь-який морський порт повинен мати принаймні один термінал; забезпечення відповідного та сучасного обладнання; розвиток електронних морських послуг тощо. По-друге – це реєстрація флоту та підготовка морських кадрів, тобто забезпечення ефективної роботи морської транспортної інфраструктури та розвитку коротких морських перевезень та «автодоріг моря». Розвиток коротких морських перевезень залежить від наявності спеціалізованого флоту, який забезпечує перевалку вантажів на короткому плечі, фактично йдеться не про розвиток, а про необхідність відродження цієї галузі. Основними завданнями морської транспортної галузі мають стати: забезпечення безпеки перевезень та збереження вантажів; прискорення обслуговування; зменшення цін і витрат на транспортні послуги.

Література

1. Сафонов, Ю. М. Сучасний стан та перспективи розвитку морського транспорту України / Ю. М. Сафонов // Причорноморські економічні студії. - 2019. - Вип. 37. - С. 40-47.
2. Мінакова, С. М. Принципи та перспективи участі морської транспортної галузі України у міжнародній системі морських перевезень / С. М. Мінакова, І. В. Познанська // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Міжнародні економічні відносини та світове господарство. - 2019. - Вип. 24 (2). - С. 129-132.
3. Гапонюк, О. І. Формування економічного механізму конкурентоздатності підприємств морського транспорту / О. І. Гапонюк, Д. О. Чаркіна // Економічний простір. - 2019. - № 144. - С. 125-137.
4. Коскіна, І. О. Сучасний стан транспортного забезпечення морського експорту України / І. О. Коскіна // Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія : Транспортні системи і технології. - 2019. - Вип. 33 (2). - С. 145-155.
5. Петренко, О. Оцінка стану та динаміки пасажирських перевезень морським транспортом в Україні та ЄС / О. Петренко // Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Сер. : Економіка і управління. - 2019. - Вип. 46. - С. 5-19.
6. Статистика. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 25.12.2019).
7. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. [Електронний

References

1. Safonov, Yu. M. (2019). Suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku morskoho transportu Ukrainy [The current state and prospects of development of maritime transport of Ukraine]. *Prychornomorski ekonomichni studii – Black Sea Economic Studies. Series: Economics and Management of National Economy*, 37, 40-47 [in Ukrainian].
2. Minakova, S. M., Poznańska, I. V. (2019). Pryntsypy ta perspektyvy uchasti morskoi transportnoi haluzi Ukrainy u mizhnarodnii systemi morskyykh perevezen [Principles and prospects of participation of the maritime transport industry of Ukraine in the international system of sea transportation]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriya : Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo – Scientific Bulletin of Uzhgorod National University. Series: International Economic Relations and the World Economy*, 24(2), 129-132 [in Ukrainian].
3. Gaponyuk, O. I., Charkina, D.O. (2019). Formuvannia ekonomichnoho mekhanizmu konkurentozdatnosti pidpriemstv morskoho transport [Formation of economic mechanism of competitiveness of maritime transport enterprises]. *Ekonomichniy prostir – Economic space*, 144, 125-137 [in Ukrainian].
4. Koskina, Yu. (2019). Suchasnyi stan transportnoho zabezpechennia morskoho eksportu Ukrainy [The current state of transport support for maritime exports of Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho universytetu infrastruktury ta tekhnolohii. Seriya : Transportni systemy i tekhnolohii – Collection of scientific works of DUIT. Series:*

РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

ресурс]. - Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-naperiod-do-2030-roku> (дата звернення: 20.11.2019).

8. Кушнір, Л. В. Аналіз роботи транспорту України за основними показниками / Л. В. Кушнір // Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. : Економічні науки. - 2015. - Вип. 12 (2). - С. 42-47.

9. Пеховський, А. Ю. Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів морським транспортом в Україні: дис. к.ю.н. спец. 12.00.07 / А. Ю. Пеховський; Запорізький національний університет. - Запоріжжя, 2017. - 198 с.

Transportation Systems and Technologies, 33 (2), 145-155 [in Ukrainian].

5. Petrenko, O. (2019). Otsinka stanu ta dynamiky pasazhyrskykh perevezen morskyim transportom v Ukraini ta YeS [Assessment of the status and dynamics of passenger transport by sea in Ukraine and the EU]. *Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho universytetu infrastruktury ta tekhnolohii. Ser. : Ekonomika i upravlinnia – Collection of scientific works of DUIT. Series: Economics and Management*, 46, 5-19 [in Ukrainian].

6. Sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [Site of State Statistics Service of Ukraine]. www.ukrstat.gov.ua. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].

7. Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the Period up to 2030" from 30.05.2018, № 430-p [Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy "Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku" : vid 30.05.2018 r., № 430-r]. [www.kmu.gov.ua](https://www.kmu.gov.ua/en/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-naperiod-do-2030-roku). Retrieved from <https://www.kmu.gov.ua/en/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-naperiod-do-2030-roku> [in Ukrainian].

8. Kushnir, L. V. (2015). Analiz roboty transportu Ukrainy za osnovnymy pokaznykamy [Analysis of the transport performance of Ukraine by major indicators]. *Naukovyi visnyk Khersonskoho derzhavnoho universytetu. Ser. : Ekonomichni nauky – Scientific Bulletin of Kherson State University. Series: Economic Sciences*, 12 (2), 42-47 [in Ukrainian].

9. Pehovsky, A. Yu. (2017). Administrative responsibility for violation of the rules of carriage of passengers and goods by sea in Ukraine [Administrativna vidpovidalnist za porushennia pravyl perevezennia pasazhyriv ta vantazhiv morskyim transportom v Ukraini]. *Candidate's thesis. Zaporizhzhia: Zaporizhzhya National University* [in Ukrainian].

Надійшла 12.05.2019

Бібліографічний опис для цитування:

Гальцова, О. Л. Сучасний стан та динаміка пасажирських перевезень морським транспортом в Україні / О. Л. Гальцова // Науковий вісник Полісся. – 2019. - № 2 (18). – С. 120-125.

Гальцова Ольга Леонідівна доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри національна економіка, маркетинг та міжнародні економічні відносини, Класичний приватний університет; <https://orcid.org/0000-0003-0012-0371>; E-mail: olgagaltsova67@gmail.com;

Galtsova Olga Leonidovna Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of National Economy, Marketing and International Economic Relations, Classical Private University; <https://orcid.org/0000-0003-0012-0371>; E-mail: olgagaltsova67@gmail.com.