АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ТА СВІТУ

ANALYSIS OF THE CURRENT STATE OF FUNCTIONING OF WATER TRANSPORT ENTERPRISES OF UKRAINE AND THE WORLD

УДК 656.6
https://doi.org/10.32843/bses.64-12

Тимченко Н.М.
к.е.н., доцент, доцент кафедри економіки та морського права
Херсонська державна морська академія
Кузьменко О.Ю.
аспірант кафедри транспортних технологій та механічної інженерії
Херсонська державна морська академія
Кузьменко В.С.
асистент кафедри безпеки життєдіяльності та професійно-прикладної фізичної підготовки
Херсонська державна морська академія

Tymchenko Nadiia
Kherson State Maritime Academy
Kuzmenko Olena
Kherson State Maritime Academy
Kuzmenko Valentyn
Kherson State Maritime Academy

Статтю присвячено дослідженню ринку водних перевезень вантажів та пасажирів у світі та Україні для виявлення переважаючих тенденцій у галузі. Основну базу дослідження становили статистичні матеріали та наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених із питань сучасного функціонування та перспектив розвитку водного транспорту. Авторами проаналізовано обсяги вантажних перевезень водним транспортом, визначено основні маршрути перевезень та їх протяжність, а також проведено аналіз розвитку морського транспорту в різних країнах світу. У процесі дослідження визначено складники, які впливають на ефективність функціонування підприємств водного транспорту і формують показники рівня їх розвитку в окремих країнах. Виявлено основні проблеми розвитку транспортної галузі, охарактеризовано чинники негативного впливу на стан та перспективи розвитку підприємств річкового й морського транспорту України. Обґрунтовано шляхи протидії виявленим чинникам та визначено напрями розвитку підприємств водного транспорту.
Ключові слова: *водний транспорт, морський транспорт, річковий транспорт, підприємство, розвиток, вантажні та пасажирські перевезення, вантажопідйомність, вантажообіг.*

Статья посвящена исследованию рынка водных перевозок грузов и пассажиров в мире и Украине для выявления преобладающих тенденций в отрасли. Основу исследования составили статистические материалы и научные труды отечественных и зарубежных ученых по вопросам современного функционирования и перспектив развития водного транспорта. Авторами проанализированы объемы грузовых перевозок водным транспортом, определены основные маршруты перевозок и их протяженность, а также проведен анализ развития морского транспорта в разных странах мира. В процессе исследования определены составляющие, которые влияют на эффективность функционирования предприятий водного транспорта и формируют показатели уровня их развития в отдельных странах. Выявлены основные проблемы развития транспортной отрасли, охарактеризованы факторы негативного влияния на состояние и перспективы развития предприятий речного и морского транспорта Украины. Обоснованы пути противодействия выявленным факторам и определены направления развития предприятий водного транспорта.
Ключевые слова: *водный транспорт, морской транспорт, речной транспорт, предприятие, развитие, грузовые и пассажирские перевозки, грузоподъемность, грузооборот.*

This article is dedicated to the study of the market of freight and passenger transportation by water in the world and Ukraine in order to identify the prevailing trends in the industry. The statistical data and scientific works of domestic and foreign scientists on the current functioning and prospects of water transport were the main basis of the study. The authors analyzed the volume of freight transport by water, identified the main transportation routes and the distance thereof, and the development of maritime transport in different countries was analyzed as well. In the course of study the components affecting the efficiency of water transport enterprises, and generate the indicators of the development rate thereof in particular countries. It is established in this work that it is possible to assess the state of development of Ukrainian maritime transport on a global scale using the Global Competitiveness Index, which is generated according to the methodology of the World Economic Forum, in particular, water transport is assessed on two indicators: integration into the international transportation routes and port efficiency. The authors performed a comparative analysis of the Global Competitiveness Index in different countries, which convincingly proves the need for development of transport infrastructure of a state, which is part of the overall infrastructure development in the country. In this work the main problems of the transport industry development are identified, the factors of negative impact on the state and prospects of river and maritime transport enterprises of Ukraine, including obsolescence or lack of navigational infrastructure, and lack of a systematic approach to water logistics construction, and obsolescence and insufficiency of the fleet, and the lack of qualified personnel in the industry, as well as the lack of state regulation and the lack of state support; unsatisfactory investment climate in the country as a whole, the complexity of registration and high cost of international cabotage in both sea and river water areas of Ukraine, etc. The authors substantiated the ways of counteracting the identified factors and defined the directions of development of water transport enterprises, as well as measures proposed separately for river and maritime transport.
Key words: *water transport, maritime transport, river transport, enterprise, development, freight and passenger transportation, cargo carrying capacity, cargo turnover.*

Постановка проблеми. Водний транспорт у світі є лідером за обсягами вантажних перевезень та забезпечує найнижчу їх собівартість. Процес сучасного світового суспільного відтворення неможливий без обміну матеріальними й нематеріальними благами між континентами та країнами, саме тому розвинена система водного транспорту в країні забезпечує їй високий потенціал розвитку торговельних відносин. Будь-яка країна, що має прямий вихід до моря, будує та розвиває порти, створює довкола них логістичну систему та інтегрується у світовий транспортний простір. Однак водний транспорт включає ще й річкові шляхи, які є як елементом загальної системи, так і потужним складником внутрішньоконтинентальних мереж. Тому потенціал водного транспорту України, котрий охоплює як річкові суднохідні шляхи, так і морську акваторію, важко переоцінити. Геопросторове розташування нашої країни робить її центром багатьох транспортних коридорів та транзитних шляхів, а комбінація розвиненої системи доріг, залізничних шляхів, трубопровідного тран-

спорту та морських коридорів і портів може зробити Україну логістичним центром Євразійського континенту.

Система водного транспорту охоплює багато складників, що забезпечують її функціонування: це і порти, і вантажні термінали, і система нормативного регулювання та установ державного регулювання, і митні установи, і ремонтно-обслуговуючі підприємства та багато інших. За умов динамічного розвитку ринкової кон'юнктури та окремих її елементів роль транспортних систем та коридорів в економічному розвитку країни невпинно зростає, а їх склад та організація роботи трансформуються та підлаштовуються під ринкові умови. Відповідно, дослідження сучасного стану функціонування підприємств водного транспорту України у світовому просторі набуває особливої актуальності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питаннями економічної сутності, ролі в торговельних відносинах та розвитку економіки водного транспорту задаються багато вчених. Серед багатьох наукових праць, не применшуючи їх цінності, варто виокремити дослідження таких вітчизняних вчених та практиків: О.С. Ігнатенка, В.Г. Коби, В.В. Біліченка, С.В. Цимбала, Л.В. Синиці, Н.Ю. Шраменка, В.М. Казака та ін. Однак динамічний розвиток ринку та інших елементів логістичної системи зумовлює потребу в проведенні сучасних досліджень та виокремленні актуальних напрямів розвитку морського транспорту.

Постановка завдання. Метою дослідження є аналіз сучасного стану функціонування підприємств водного транспорту України та світу для виділення основних існуючих проблем та напрямів їх подолання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Обсяги вантажних перевезень, а відповідно, їхня роль у світовій торгівлі та суспільному відтворенні постійно зростають. За даними UNCTAD, їх обсяги у 2019 р. становили понад 12 млн т, а протяжність перевезень за останні 20 років зросла з 30 млн ткм до 60 [2] (рис. 1).

Водний транспорт за останнє сторіччя зазнав докорінних змін та став повноцінним інструментом експансії країни на зовнішньоекономічному ринку. Динамічного зростання зазнали магістральні міжконтинентальні вантажопотоки: перевозиться нафта з Персидської затоки в Північну Америку, Японію та Західну Європу; зерно – із Мексиканської затоки до Європи; вугілля – із Південної Америки та Західної Африки до Європи, а з Австралії та Південної Азії – в Японію тощо. Найрізноманітніші товари перевозяться Атлантичним та Індійським океаном; маршрути з'єднання США, Європи та Японії насичені вантажними суднами. Зважаючи на колосальні відстані, саме великотоннажні судна захопили трансконтинентальні перевезення. А середні та дрібні судна зайняли нішу каботажних та прибережних перевезень. Сьогодні моря та океани вже не роз'єднують країни, а, навпаки, поєднують їх.

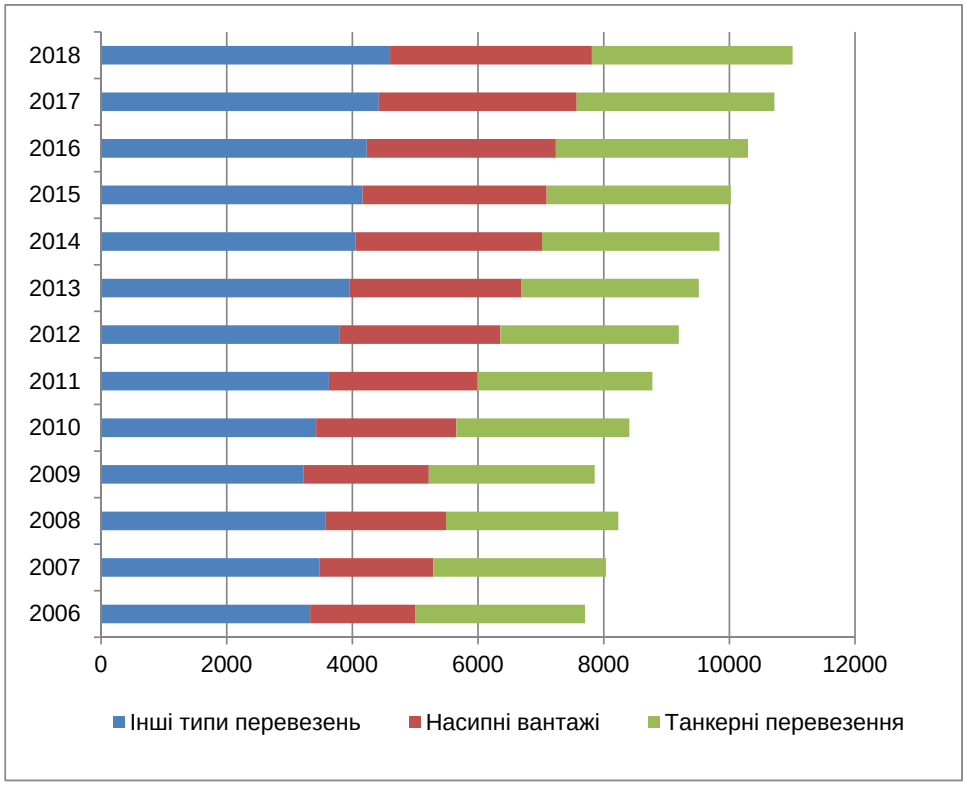

Рис. 1. Обсяги вантажних морських перевезень, млн т

Джерело: складено авторами за даними [2]

Основною причиною стрімкого зростання вантажопідйомності суден став розвиток сировинної торгівлі, що зумовило появу транспорту вантажопідйомністю понад 500 тис т – супертанкерів. Сьогодні розмір судна обмежується лише пропускною здатністю основних світових каналів – Суецького та Панамського. Важливим обмеженням також виступає заглибленість основних світових проток – Гібралтару та Ла-Маншу. У цілому високотоннажні водні перевезення сьогодні становлять 75% від їх загального обсягу [3].

Водний транспорт у світі охоплює 62% світового вантажообігу та обслуговує 4/5 усієї світової торгівлі, а його загальний тоннаж перевищує 456 млн т. Найбільш насиченим водний трафік є в Атлантичному океані, трохи меншим – у Тихому, а вже потім – в Індійському [4].

Важливу роль у водному транспортному сполученні відіграє і внутрішній водний транспорт. Найбільшою пропускною суднохідною спроможністю характеризуються річки Амазонка, Міссісіпі, Волга, Об, Єнісей та Янцзи. Однак, окрім самих водних артерій, важливим чинником розвитку виступає ще й загальний розвиток економіки країни та відповідної інфраструктури. Саме тому країнами-лідерами за обсягами внутрішніх водних перевезень є США, Росія, Канада, Німеччина, Нідерланди, Бельгія та Китай. При цьому важливим елементом ефективності внутрішнього водного транспорту є розвиток штучних елементів сполучення: каналів, шлюзів та озер [4].

Опосередкований, однак дуже значимий вплив галузь водного транспорту справляє на світовий ринок нафти, і пов'язано це не з вартістю танкерних перевезень, а з тим, що саме водний транспорт є основним споживачем низькоякісних продуктів переробки нафти та її відходів у вигляді палива. Тобто розвиток водних перевезень формує попит на мазут та дизельне паливо в усьому світі.

Система водного транспорту будь-якої країни, крім портів та доступності водних шляхів, включає ще дуже багато елементів. До них варто віднести акваторії, судна, порти, шлюзи та канали, інфраструктуру. Саме розвиток інфраструктури, як правило, відіграє визначальну роль у характеристиці стану водного транспорту тієї чи іншої країни.

Система водного транспорту України охоплює річковий та морський транспорт. Система річкового транспорту ґрунтується на водних шляхах Дніпра, Дунаю та Південного Бугу. За останнє десятиріччя через замулення дна втрачено суднохідні шляхи Прип'яті та Десни. Аналогічна загроза існує і для інших річок за умови недостатності днопоглиблювальних робіт. Система морського транспорту ґрунтується на використанні акваторії Азовського та Чорного морів.

Оцінити стан розвитку морського транспорту України у світовому масштабі можуть допомогти міжнародні рейтинги. Одним із найавторитетніших у цій галузі є Індекс глобальної конкурентоспроможності, який формується за методикою Всесвітнього економічного форуму [1]. Важливим складником даного індексу є оцінка розвитку інфраструктури країни, у т. ч. за ознакою розвитку окремих складників транспортної системи. Зокрема, водний транспорт оцінюється за двома показниками: інтегрованості в міжнародні шляхи перевезення та ефективності роботи портів. Ці показники виступають компонентом оцінки транспортної інфраструктури країни, який, своєю чергою, інтегрується в показник загального розвитку інфраструктури в країні. Для аналізу стану розвитку водного транспорту в світі та місця України в ньому виокремимо лідерів рейтингу за окремими складниками та «сусідів» за показниками нашої держави (табл. 1).

За даними таблиці можемо відзначити значимість розвитку морського транспорту у формуванні інфраструктури країни. Так, інтегрованість

Таблиця 1

Показники розвитку морського транспорту окремих країн світу в 2019 р. (місце в рейтингу)

Складник індексу / Країна	Загальний розвиток інфраструктури в країні	Інтегрованість у міжнародні водні шляхи перевезення	Ефективність роботи портів
Сінгапур	1	2	1
Нідерланди	2	6	2
Гонконг	3	4	4
Фінляндія	22	75	3
Південна Корея	6	3	11
Китай	36	1	52
Болгарія	56	99	62
Україна	57	57	78
Бруней-Даруссалам	58	104	69
Ємен	141	96	130

Джерело: складено авторами за даними [1]

Китаю в міжнародні водні шляхи перевезень на тлі слабкого розвитку ефективності портів забезпечує цій країні досить міцну позицію в рейтингу інфраструктурного розвитку. І навпаки, значно вищий рівень ефективності портів Болгарії на тлі нижчого рівня інтегрованості в міжнародні водні шляхи порівняно з Україною виводить цю країну на вищу рейтингову позицію. Навіть така невелика порівняно з Україною та специфічна в частині економічного розвитку країна, як Бруней-Даруссалам, маючи систему ефективних портів, упритул наблизилася до вітчизняних показників розвитку інфраструктури. Аналогічна ситуація спостерігається і за показниками ефективності портів Фінляндії: вони є одними з найкращих у світі, що навіть в поєднанні з посереднім залученням країни до міжнародних транспортних водних коридорів робить країну високорозвиненою в контексті інфраструктури.

Отже, саме ефективність портів є тим регульованим чинником, що може стати домінуючим у побудові стратегії розвитку галузі водного транспорту України та посилення її позицій на відповідному світовому ринку. Основними елементами потенціалу розвитку водного транспорту України є:

– наявність потужного експортоорієнтованого сировинного виробництва: чорного металу, вугілля, залізної руди та зернових культур;

– наявність припортових заводів високої потужності обробки вантажів;

– унікальне вигідне геопросторове розміщення країни та протяжність морських акваторій, їх сполучення з великими суднохідними річками;

– наявність високорозвинених профільних навчальних та наукових установ.

За даними Міністерства інфраструктури України, важливими елементами потенціалу галузі водного транспорту є такі складники:

– 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд грн на рік;

– 5 тис галузевих суб'єктів господарювання;

– 100 тис моряків – громадян України;

– одне робоче місце в галузі стимулює створення 4–5 робочих місць у суміжних галузях [5].

Система морського транспорту України сьогодні включає 18 морських портів (п'ять із них – на території тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим). Загальна потужність терміналів діючих тринадцяти портів становить 313,3 млн т. Однак усі ці потужності завантажені лише на 51%. Варто відзначити також наявність в Україні унікального порту типу ріка – море в м. Херсон, котрий оснащений елементами як річкової, так і морської логістики. Однак його завантаженість у 2018 р. становила лише 41%, а в 2019 р. – 51% [5].

Потенціал внутрішнього річкового транспорту України експерти оцінюють у 80 млн т на рік, але фактичні обсяги перевезень у 2019 р. становили менше 12 млн т. При цьому обсяг суднопроходів скоротився на 27,16%, однак зросла завантаженість суден. Обслуговують річкові перевезення в Україні 16 спеціалізованих портів [5].

Ще однією унікальною перевагою системи водного транспорту України є вдала комбінація наявних підприємств. Так, в Україні є 30 суднобудівних/судноремонтних заводів (сім з яких знаходяться на території тимчасово окупованої Автономної Республіки Крим, один із них перебуває в процесі банкрутства), котрі мають значний потенціал у будівництві найрізноманітніших суден. При цьому їх роботу забезпечують 11 науково-проєктних підприємств та бюро. А головне – це наявність ресурсного забезпечення суднобудування, тобто масштабний розвиток металургійної галузі та велика кількість підприємств, що виготовляють або мають потенціал для виробництва комплектуючих елементів, у тому числі двигунів, навіть рідкісного їх типу – газотурбінних. Однак за 2017–2018 рр. в Україні збудовано лише 28 суден та проведено капітальний ремонт 371 плавзасобу. У цій галузі варто відзначити певне пожвавлення за останні роки та наявність експортних контрактів, проте завантаженість потужностей заводів залишається дуже низькою.

Відповідно, підприємства водного транспорту, як кожне окремо, так і у своїй сукупності, не забезпечують ефективного функціонування галузі. Більшість таких підприємств має державну форму власності, а це зумовлює корумпованість у галузі та недостатню її ефективність. Саме тому поширення приватних форм організації бізнесу шляхом приватизації підприємств на умовах державного регулювання має стати пріоритетом їх розвитку.

Отже, за колосального потенціалу водного транспорту в Україні існує комплекс стримуючих чинників, що не дає змоги звантажити їх навіть наполовину. На нашу думку, доречно розглянути їх для річкового та морського транспорту окремо, оскільки їх спрямованість є різною: на внутрішній та зовнішній/транзитний ринки відповідно.

У сфері розвитку річкового транспорту варто виокремити такі основні проблеми:

– застарілість або відсутність суднохідної інфраструктури: шлюзів, навігаційних елементів, маяків, сигнальних буїв, міток габаритних проходів, інтерактивних карт глибин тощо;

– відсутність системного підходу до побудови водної логістики: шляхи підвозів вантажів до портів, розвиваються окремо, термінали реставруються або будуються кожним підприємством виходячи із власних потреб, без урахування перспектив розвитку галузі, не створюються мультимодальні логістичні центри тощо;

– застарілість та недостатність флоту та інших технічних складників водних перевезень;

– брак кваліфікованих кадрів у всій галузі, при цьому причина такого дефіциту – відтік спеціаліс-

тів за кордон на тлі якісної підготовки фахівців за бюджетні кошти в Україні;

– недостатність та хаотичність державного регулювання, дефіцит державної підтримки, суттєве бюрократичне навантаження та корумпованість профільних інституцій;

– незадовільний інвестиційний клімат не лише в галузі, а й у країні у цілому;

– недостатність державного фінансування та підтримки галузі; надмірне та неконкурентне податкове навантаження;

– складність оформлення та висока вартість міжнародного каботажу як морськими, так і річковими акваторіями України.

Основними напрямами їх подолання мають стати такі заходи:

– переосмислення національної стратегії розвитку транспорту [6] для цілей створення паритетних умов розвитку усіх його видів, у т. ч. водного; збалансування вантажопотоків, екологізації перевезень та відповідного зміщення пріоритетів державної підтримки;

– приведення у відповідність до ринкових умов тарифів на вантажні залізничні перевезення шляхом зменшення державних дотацій та перенесення їх у сферу внутрішнього водного транспорту у зв'язку з вищою його економічною ефективністю;

– стабілізація ринку автомобільних перевезень у частині перевантаження транспортних засобів та огляду їх технічного стану, що так само спровокує їх здорожчання та переміщення вантажопотоку у сферу водних перевезень на тлі їх нижчої вартості та вищої екологічності;

– скорочення бюджетного навантаження на систему водного транспорту шляхом бюджетної компенсації окремих платежів – прохід шлюзів, мостів та інших елементів технічної інфраструктури;

– забезпечення інтеграції внутрішніх річкових шляхів у систему міжнародних морських перевезень шляхом скорочення плати за каботаж іноземних суден, розвитку суднобудування суден типу ріка – море та розвитку системи річкових вантажних терміналів.

У сфері розвитку морського транспорту України варто виокремити такі основні проблеми:

– застарілість та недостатність флоту та інших технічних складників водних перевезень;

– оптимізація роботи вітчизняної митниці: саме державні контролюючі органи покликані боротися з контрабандою та слідкувати за товарами, що перетинають державний кордон, а не приватні підприємства морського транспорту створювати умови для роботи митників; мають бути створені партнерські відносини між митницею та бізнесом, а не позиція мисливців та здобичі, що існує сьогодні;

– технічна недосконалість митних та вантажних терміналів, недостатність сучасної контрольної апаратури;

– недостатність технічного оснащення вітчизняних портів та припортових заводів;

– відсутність робіт із поліпшення характеристик вітчизняних акваторій та портів (днопоглиблення, будування каналів або їх розширення тощо);

– нестабільність вантажопотоків, недостатність автоматизації логістичних процесів, неякісна комунікація між підприємствами водного транспорту.

Основними напрямами їх подолання мають стати такі заходи:

– перегляд податкової політики у сфері морських перевезень для цілей забезпечення їх конкурентоспроможності та створення привабливого інвестиційного клімату в галузі;

– державна підтримка та стимулювання суднобудування в Україні, особливо танкерного, шляхом спрощення бюрократичних процедур та податкових преференцій;

– приватизація окремих елементів державних підприємств для підвищення ефективності управління ними, особливо причалів, терміналів, сортувальних станцій, вантажно-розвантажувальної техніки, припортових заводів тощо;

– розвиток допоміжного флоту та послуг: лоцманських систем, служб навігації, бункерування, крюїнгу, швартових катерів та супроводу, форм буксирування, служб матеріального забезпечення екіпажів (харчуванням, засобами першої необхідності та вжитку, а також елементами життєзабезпечення суден);

– лобіювання та державна підтримка створення в Україні спеціальних портових економічних зон типу порто-франко та їх інфраструктури – митних і торговельних брокерів й агентів, відповідних бірж тощо;

– створення системи технічних засобів дозаправки, перевантаження та поточного обслуговування суден різних типів як у портах, так і в морі;

– створення єдиного інформаційно-цифрового простору обслуговування морських перевезень як вітчизняних суден, так і плавзасобів під іноземними прапорами тощо.

Отже, система управління галуззю водного транспорту в Україні та окремими її підприємствами потребує створення відповідних умов із боку держави. До даного процесу представники бізнесу та зацікавлені учасники галузі мають бути залучені на партнерських умовах, а для цього має бути сформоване комунікаційне середовище: підприємці повинні мати можливість висловити свою думку не лише на «майданах», а головне – бути почутими. Державна підтримка не повинна обмежуватися сприянням залученню капіталу, а включати також бюджетні інвестиції, політику збереження підготовлених кадрів, наукових та проєктних інституцій, підтримку в належному стані водних шляхів.

Висновки з проведеного дослідження. Водний транспорт у світі активно розвивається, зростають протяжність маршрутів, загальний вантажопотік, вантажопідйомність окремих суден та асортимент продукції, що перевозиться. Без водного транспорту неможливо уявити сучасну міжнародну торгівлю. При цьому, як виявлено в процесі дослідження, не лише доступ до акваторій світових водойм відіграє важливу роль в експансії країни в галузі водних перевезень, а й розвиток портів та відповідної інфраструктури. Саме забезпечення якості логістичного супроводу, ефективне нормативне регулювання, доступність необхідних послуг та потужність терміналів є тими елементами, що визначають вибір порту перевалочних стоянок для багатьох суден. Україна має колосальний потенціал розвитку водного транспорту, котрий використовується лише наполовину. У дослідженні обґрунтовано основні проблеми розвитку галузі, котрі полягають у недосконалості державного регулювання, застарілості матеріально-технічної бази, недостатності логістичного супроводу. Заходи з активізації сектору водних перевезень мають реалізовуватися як на загальнодержавному, так і регіональному рівні, а головне – супроводжуватися максимальним утручанням, зацікавленістю та участю підприємств галузі.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. The Global Competitiveness Report (2019). World Economic Forum. URL: http://www3.weforum.org.docs/WEFThe GlobalCompetitivenessReport2019.pdf.

2. Review of Maritime Transport (2019). United Nations Conference on Trade and Development. Sales No. E. 19.II. D.20. 31 January 2020. English only. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf.

3. Poliakov V., Shchenyn R. Myrovaia ekonomyka y mezhdunarodnyi byznes. Myrovoi transport. URL: https://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Econom/world_econom/21.php.

4. Vladimirov S.A. Mirovaya transportnaya sistema i logistika: osnovnye napravleniya razvitiya. *Regional'naya ekonomika i upravlenie: elektronnyy nauchnyy zhurnal.* 2016. № 2(46). URL: https://eee-region.ru/article/4602/.

5. Informatsiia pro vodnyi transport Ukrainy. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. URL: https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html.

6. Optymizatsiia transportnoi lohistyky v Ukraini. Ahrokebety. URL: https://blog.agrokebety.com/optymizatsiya-transportnoyi-lohistyky-v-ukrayini.

7. Rozvytok richkovoho transportu u konteksti realizatsii yevrointehratsiinykh planiv Ukrainy. Analitychna zapyska. URL: https://www.niss.gov.ua/articles/1763/.

8. Rynok vantazhnykh richkovykh perevezen maie potentsial do trykratnoho zrostannia do 2020 r. URL: https://brdo.com.ua/top/rynok-vantazhnyh-richkovyh-perevezen-maye-potentsial-trykratnogo-zrostannya-2020-r.

REFERENCES:

1. The Global Competitiveness Report (2019). World Economic Forum. *www3.weforum.org.* Available at: http://www3.weforum.org/docs/WEFTheGlobalCompetitivenessReport 2019.pdf.

2. Review of Maritime Transport 2019. United Nations Conference on Trade and Development. Sales No. E. 19.II. D.20. 31 January 2020. English only. Available at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf.

3. Poliakov V., Shchenyn R. Myrovaia ekonomyka y mezhdunarodnyi byznes. Myrovoi transport. Available at: //www.gumer.info/bibliotek_Buks/Econom/world_econom/21.php.

4. Vladimirov S.A. (2016) Mirovaya transportnaya sistema i logistika: osnovnye napravleniya razvitiya. *Regional'naya ekonomika i upravlenie: elektronnyy nauchnyy zhurnal,* no. 2 (46). Available at: https://eee-region.ru/article/4602/.

5. Informatsiia pro vodnyi transport Ukrainy. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. Available at: https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html.

6. Optymizatsiia transportnoi lohistyky v Ukraini. Ahrokebety. *blog.agrokebety.com.* Available at: https://blog.agrokebety.com/optymizatsiya-transportnoyi-lohistyky-v-ukrayini.

7. Rozvytok richkovoho transportu u konteksti realizatsii yevrointehratsiinykh planiv Ukrainy. Analitychna zapyska. *niss.gov.ua.* Available at: https://www.niss.gov.ua/articles/1763/.

8. Rynok vantazhnykh richkovykh perevezen maie potentsial do trykratnoho zrostannia do 2020 r. *brdo.com.ua*. Available at: https://brdo.com.ua/top/rynok-vantazhnyh-richkovyh-perevezen-maye-potentsial-trykratnogo-zrostannya-2020-r.