

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-191-6-3>

Irina Golubkova

*Doctor of Science (Economics), Professor,
Head of the Department of Economic Theory
and Entrepreneurship in Maritime Transport
National University «Odessa Maritime Academy»*

Marina Babachenko

*Candidate of economic (PhD of Economics),
Assistant Professor of the Department of Management
and Economics of Maritime Transport
National University «Odessa Maritime Academy»*

Tatyana Levinska

*Senior Lecturer of the Department of Economic Theory
and Entrepreneurship in Maritime Transport
National University «Odessa Maritime Academy»*

WAYS OF EFFECTIVE REALIZATION OF UKRAINE'S EXPORT POTENTIAL IN THE MARITIME TRADE MARKET

Summary

The theoretical bases of realization of export potential of Ukraine in world trade are considered in the work. The factors on which the conditions of development of the country's export potential depend are analyzed. The role of seaports and the services they provide as one of these factors has been studied. The state of the port industry of Ukraine is analyzed. A range of tasks has been formed to implement the strategy of effective use of port property. Priorities for the development of the maritime industry as an element of Ukraine's export

potential have been identified. The main directions of using the export potential of Ukraine in the maritime trade market are considered.

Вступ

Сьогодні Україна перебуває на етапі, коли економічна та торговельна інтеграція до європейської та світової спільноти стає пріоритетним завданням для країни. Завдяки географічному розташуванню Україна як найбільша за територією європейська країна викликає інтерес з боку як східних, так і західних сусідів, а також Китаю (як однієї з найпотужніших економік у світі). Торгові потоки між країнами визначаються безліччю різних чинників економічного, природного і політичного характеру. Процеси глобалізації разом із необхідністю забезпечити ресурси економічного розвитку останнім часом значно змінили напрями торгових потоків у світі. Відносини з Європейським Союзом (ЄС) набувають для України особливого значення нині для визначення власних перспектив та резервів для підвищення рівня міжнародних торговельних контактів та рівня конкурентоспроможності вітчизняної економіки на світовому ринку.

Для повного аналізу стану експорту товарів необхідно визначити ті країни, з якими Україна має значні обсяги товарообігу. Це дасть змогу не прогавити основні напрями співпраці з ними, а також визначити стратегію розвитку торговельних відносин на світовому ринку.

Суть державного регулювання розвитку морської галузі, а внаслідок цього й підвищення рівня економічного, експортного потенціалу країни, підвищення рівня конкурентоспроможності України, повинна полягати в тому, що пріоритетним є розвиток саме тих напрямів, які є найбільш перспективними для країни. Тобто розвиток повинен відбуватися, як це прийнято в усіх розвинених країнах, не стихійно, а цілеспрямовано під правовим та економічним захистом держави.

Розділ 1. Теоретичні основи реалізації експортного потенціалу України у світовій торгівлі

Зростання ролі зовнішньої торгівлі та посилення міжнародної конкуренції між країнами впливають на подальший розвиток усієї системи світового господарства, диверсифікуючи економічні зв'язки між його учасниками. Умови середовища формування та реалізації експортного потенціалу різні: економічні, політико-правові, соціокультурні, технічні, природно-кліматичні [8].

Структура експортного потенціалу розглядається з погляду наявності певних ресурсів, можливостей та чинників, що впливають на ефективність експортної діяльності. Найчастіше експортний потенціал країни розглядається з позицій системного, ресурсного, результативного, ринкового, цільового, компаративного, функціонального та адаптаційного підходів [8].

Експортний потенціал притаманний економічним суб'єктам усіх рівнів: підприємству, галузі чи виду діяльності, регіону всередині країни, національній економіці, угрупованню кількох держав. Відповідно, між ними існує тісний взаємозв'язок: експортний потенціал країни складається з експортних потенціалів регіонів та експортних потенціалів окремих галузей. Реалізація експортного потенціалу країни забезпечується через активну участь суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності (рис. 1). У цілому експортний потенціал країни тісно пов'язаний з її конкурентними перевагами на міжнародному ринку та залежить від географічного розташування країни; економічних, природно-кліматичних, соціально-культурних, інфраструктурних, наукових, інноваційних, трудових, технологічних, інвестиційних та історичних умов діяльності економічних суб'єктів; правового, політичного та економічного середовища ведення міжнародного бізнесу [2].



Рис. 1. Структуроутворюючі елементи експортного потенціалу країни

Джерело: [8]

Із року в рік показники України у зовнішній торгівлі товарами та послугами демонструють значні коливання, які спровоковані низкою зовнішніх та внутрішніх негативних чинників. Економіка України характеризується високим рівнем відкритості, що створює певну нестабільність та залежність українських виробників від зовнішньої торгівлі на світових ринках.

Ризики й переваги, що впливають з експортної орієнтованості національної економіки, змушений брати до уваги кожний український уряд.

По-перше, необхідно розробити план першочергових заходів розвитку експорту, а саме:

- створення покрокової інструкції для експортерів;
- удосконалення інституційної бази в напрямку надання фінансової допомоги або покриття фінансових витрат;
- удосконалення бізнес-клімату шляхом консультування з фіскальними службами;
- прискорення роботи експортно-кредитних агентств шляхом обговорення принципів та засад його діяльності;
- створення умов для покриття фінансових витрат на дослідження та освоєння ринків підприємцями;
- укладання першочергових угод про співробітництво з регіонами перспективних країн Африки, Азії.

По-друге, для цього необхідно здійснювати консультації підприємців, надавати консультації щодо просування товару, наприклад щодо системи «10 кроків успішного експорту» (рекомендації ЄС), до яких належать:

Крок 1. Оцінка власних можливостей та експортне планування.

Крок 2. Вивчення потенційних ринків.

Крок 3. Оцінка продукту на відповідність вимогам ринку.

Крок 4. Визначення ціни.

Крок 5. Визначення каналів експортних продажів та пошук партнерів.

Крок 6. Просування продукту на новому ринку.

Крок 7. Підготовка до продажу.

Крок 8. Отримання необхідних для експорту документів та підготовка договору.

Крок 9. Страхування вантажу.

Крок 10. Поради з удосконалення і розвитку експортної діяльності.

Основні напрями його поліпшення:

1. Ефективний діалог має забезпечити створення та регулярні контакти об'єднання експортерів, міжвідомчої комісії з числа представників державних органів, у тому числі митних, податкових, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, екологічного, радіологічного контролю, міської ради. Першочерговим завданням усіх інституцій, причетних до здійснення експорту, має стати напрацювання дорожньої карти, яка б визначала перші кроки експортера-початківця, а також надання фахових онлайн-консультацій. Основними з них є такі важливі питання, як своєчасне і в повному обсязі відшкодування ПДВ, захист прав власності, урегульованість митних процедур, підвищення пропускну здатності портів тощо. Вирішення таких проблем перебуває у компетенції центральних органів влади.

2. Об'єднання експортерів спільно з місцевою владою мають напрацювати відповідні звернення щодо сприяння експорту. Важливим чинником створення сприятливого експортного клімату є налагодження побратимських зв'язків із зарубіжними містами, а також з активним сегментом діаспори. Забезпечення широкого доступу до базових сервісів із підтримки експорту, насамперед, полягає у нівелюванні інформаційної асиметрії. Українцям важливим є забезпечення функціонування міського вебпорталу, що містить інформацію щодо митних процедур, вимог по стандартизації, посилення на Інтернет-ресурси міжнародних проєктів із посилення спроможності МСП, надавачів послуг із сертифікації, логістики, маркетингових досліджень тощо. Окрім того, такий довідковий онлайн-ресурс з актуальною систематизованою інформацією має містити послугу фахової консультації з питань експорту від контролюючих органів та організацій підтримки бізнесу. Також слід запровадити проведення тематичних семінарів серед зацікавлених МСП щодо започаткування бізнесу, зовнішньоекономічної діяльності МСП, митних процедур, оподаткування, сертифікації тощо.

3. Необхідно надавати послуги для інтернаціоналізації бізнесу. Тому формування та надання послуг спрямовані на забезпечення доступу до фінансових ресурсів, подолання нетарифних бар'єрів, зростання спроможності МСП щодо пошуку бізнес-партнерів, підготовку кваліфікованих кадрів. Обмеженість доступу і висока вартість кредитних ресурсів для МСП є значними перепонами для розвитку експортної діяльності та вимагають упровадження нових підходів до пошуку ресурсів.

Аналізуючи рівень експортного потенціалу України, можна стверджувати про наявність конкурентоспроможності національних товарних груп країни на світових ринках та споживчого попиту на них. Подальша реалізація започаткованої стратегії розвитку експортного потенціалу України позитивно впливатиме на ступінь її участі на світових ринках, підвищуватиме роль та зацікавленість національних товаровиробників у зовнішній торгівлі. Удосконалення внутрішніх адміністративних процедур, оформлення зовнішньоекономічної діяльності та поліпшення регуляторного середовища лише приваблять суб'єктів господарювання до активної участі в ній та значно підвищить рівень експортного потенціалу України.

Розділ 2. Пріоритетні завдання розвитку морської галузі як елемента експортного потенціалу України

Україна є морською державою, одним із головних питань, що постає перед державою, є розвиток морської галузі, ключовими елементами якої є морські порти, судноплавні компанії та суднобудівні підприємства. Питанням розвитку морської галузі повинно приділятися достатньо уваги з боку держави, оскільки ця галузь, окрім того, що є елементом

експортного потенціалу країни, також належить до стратегічно важливих галузей України.

Аналіз стану портової галузі України та досвіду управління нею показав, що той потенціал, який дістався країні у 1991 р., сьогодні багато в чому вичерпаний. Декілька років поспіль експерти галузі в Національному морському рейтингу вказують нагальні проблеми, що не дають змоги українським портам бути конкурентоспроможними та привабливими на ринку портових послуг, а саме: недостатній професіоналізм керуючих кадрів; відсутність повноцінного капітального фінансування технічного та технологічного переозброєння відповідно до світових тенденцій розвитку морського транспорту; надмірна бюрократизація; недалекоглядна тарифна політика; нерегульовані взаємовідносини між державними портами та приватними компаніями, що працюють на їхній території [3].

З іншого боку, історія управління портами у провідних зарубіжних країнах показала: ефективність державного управління у деяких випадках суттєво поступається результативності роботи приватного інвестора, звільненого від тиску політичних, соціальних мотивів [1].

Розуміння тупикової ситуації, що склалася в українських портах, усвідомлення неможливості державного сектору повноцінно керувати і розвивати галузь призвели до ініціативи залучення приватного капіталу в порти. Закон офіційно дозволяє використовувати концесію та договори спільної діяльності як форми державно-приватного партнерства, а також створювати громадські акціонерні компанії та приватизувати цілісні майнові комплекси.

У зв'язку із цим виникає необхідність визначити пріоритетні цілі та завдання проведення нової політики держави у портовій галузі, сформуванню спектру її напрямів, принципів, інструментів та механізмів реалізації.

Комплекс заходів щодо визначення правового статусу майна морських портів, різні форми державної взаємодії з приватним капіталом, що дозволяються і використовуються сьогодні, дають змогу визначити основний підхід до реформування галузі як роздержавлення та пошук ефективного власника, що дасть можливість досягти основної мети уряду – підвищити конкурентоспроможність та розширити потенціал портів, як великих міжнародних, так і локальних.

Роздержавлення – це процес зниження ролі державної власності, її перебудови, стимулювання розвитку приватного підприємництва шляхом перетворення державних підприємств на підприємства, що базуються на недержавних формах власності: приватної, змішаної, акціонерної, колективної.

Подібні реформи зводяться до трьох напрямів роботи: створення різноманітних типів господарств; перетворення державних підприємств,

залишаючи їх у повній або частковій державній власності, але позбавляючи прямого адміністративного управління; приватизація.

Коло завдань, які необхідно вирішувати для реалізації стратегії ефективного управління власністю морських портів України:

1. Державним органам управління галуззю необхідно сформулювати умови для інтенсивного розвитку морських портів, а саме:

- визначити систему напрямів взаємодії державного та приватного секторів, його цільові параметри – зростання вантажообігу, вирішення проблем зайнятості та оплати праці, розвиток технічного потенціалу тощо;

- розробити конкурентоспроможну тарифну політику, яка не встановлювала б жорсткі норми ставок та платежів і не надавала портам та приватним власникам самостійно вибудовувати тарифи, проте все ж таки встановлювала певні межі та умови на ціну портових послуг, даючи змогу враховувати покриття необхідної норми прибутку на вкладений капітал та ринкові чинники, що впливають на морську галузь;

- визначити перелік стимулюючих заходів, що дає змогу приватному капіталу швидше адаптуватися до ситуації в галузі та нарощувати обсяги інвестиційних ресурсів;

- створити систему адміністративної підтримки процесу реформування морських портів.

2. Удосконалення механізму державно-приватного партнерства, участі приватного капіталу в портовій діяльності, приватизації підвищить прозорість процедур роздержавлення та довіри приватних інвесторів до державних органів влади.

3. Істотна централізація управління морськими портами, бюрократизація та політизація процесу прийняття рішень, жорстке регулювання фінансів не дають змоги галузі розвиватися відповідно до ринкових вимог. Допомогти вирішенню цих проблем може певна децентралізація управління, що передбачає розподіл функцій та сфер відповідальності між центральними органами влади, портовими адміністраціями, місцевим самоврядуванням та приватним інвестором. Портові адміністрації візьмуть на себе обов'язки тактичного планування, забезпечення безпеки судноплавства вантажообробки, оперативного управління власністю портів та господарською діяльністю, частина яких перейде до приватних підприємств за відповідними договорами. Місцеві органи влади будуть зацікавлені в аспектах впливу порту на прилеглі території, і це дасть змогу регулювати соціальні, економічні питання та проблеми безпеки.

4. Якщо одним з основних критеріїв конкурентоспроможності галузі та підприємств є їх ефективність, то завдання її зростання в морських портах безпосередньо сприятиме досягненню цілей запропонованої Концепції. Зростання ефективності може забезпечуватися різними шляхами:

- за рахунок збільшення вантажообігу, чого можна досягти, залучаючи приватних стивідорів, судноплавні компанії зі своїми вантажами;

- шляхом нарощування потужностей та забезпечення безпечного функціонування інфраструктури портів, що складно здійснити без залучення приватного капіталу;

- проведенням оптимальної тарифної політики та наданням деякої свободи приватним партнерам у визначенні цін на свої послуги;

- оптимізацією обсягу інвестиційних ресурсів із різних джерел;

- підвищенням якості обслуговування як державними портовими адміністраціями, так і приватними компаніями, встановлюючи певні правила та норми проведення вантажно-розвантажувальних та супутніх робіт;

- якісним виконанням управлінських функцій, що залишаються у розпорядженні портових адміністрацій: планування, маркетинг, управління персоналом, фінансовий аналіз та оцінка, бухгалтерський облік.

5. Оновлення та нарощування обсягів портової інфраструктури – об'єктивна умова зростання конкурентоспроможності галузі, зумовлена розширенням світової торгівлі, ролі морського транспорту, необхідністю переорієнтувати багато вантажопотоків Чорноморсько-Азовського басейну на українські порти. За даними експертів, знос портової інфраструктури України в деяких портах досягає 60–90%, що не дає змоги ефективно користуватися нею. Важливими є також факт недовантаження існуючих терміналів та причалів, необхідність реконструкції виробничих потужностей під певні види вантажів (створення критих та відкритих складів, обладнаних площ для фасування та пакування), відсутність допоміжних підйомно-транспортних машин. Перешкодою на шляху реалізації завдання технічного та технологічного оновлення портової інфраструктури, насамперед, є обсяг необхідного фінансування – близько 25 млрд грн, що є непідйомною сумою для державного бюджету України. Унаслідок ситуації, що склалася, єдиним виходом є залучення приватного капіталу для фінансування розширення портових потужностей. На практиці приватні інвестори вже показали можливість ефективної роботи в портовій галузі: за роки незалежності України через відсутність нормальних механізмів взаємодії державних портів і приватних підприємств з'явилося досить багато приватних портів і терміналів, що працюють набагато краще, ніж державні морські порти, що обслуговують схожий набір вантажів. Проте приватні інвестори, вкладаючи значні кошти, прагнуть отримати від портових адміністрацій не лише можливість безпроблемно працювати в морських портах, а й упевненість у стратегічній співпраці та довгостроковій експлуатації портової інфраструктури, що модернізується. Такі взаємини можуть бути забезпечені концесійними угодами, лізинговими договорами.

6. Морські порти – це містоутворюючі підприємства, тому їхній фінансово-економічний стан безпосередньо позначається на рівні розвитку міста, регіону, в якому вони знаходяться. Насамперед це стосується податкових надходжень: наприклад, Ізмаїльський порт може давати до 18% власних надходжень міського бюджету; Одеський порт перераховує до бюджетів усіх рівнів близько 600 млн грн, причому до місцевого – близько третини; Чорноморський порт до міського бюджету дає близько 100 млн грн щорічно.

Реалізація вищенаведених пріоритетних завдань розвитку морської галузі надасть мультиплікативний ефект для зростання економіки країни у цілому та експортного складника зокрема. Рівень розвитку морської галузі є одним із головних базових показників рівня конкурентоспроможності країни, розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, економічного та експортного потенціалу тощо. Ураховуючі, що Україна є транзитною державою, необхідно додати максимум зусиль на розроблення та впровадження ефективних методів державної підтримки. У період дефіциту державних коштів для підтримки розвитку морської галузі доцільне використання державно-приватного партнерства, концесій. Проте такі підходи вимагають розроблення прозорих механізмів доступу та реалізації, тому серед пріоритетних завдань необхідно зазначити боротьбу з корупцією на всіх ланках управлінського процесу.

Зміст державного регулювання розвитку морської галузі, а внаслідок цього й підвищення рівня економічного, експортного потенціалу країни, підвищення рівня конкурентоспроможності України, повинен полягати в тому, що пріоритетним є розвиток саме тих напрямів, які є найбільш перспективними для країни. Тобто розвиток повинен відбуватися не стихійно, а цілеспрямовано під правовим та економічним захистом держави, як це прийнято в усіх розвинених країнах.

Розділ 3. Основні напрями використання експортного потенціалу України на ринку морської торгівлі

Роль судноплавної транспортної інфраструктури України в економічному розвитку нашої держави відіграє величезна. Це зумовлено не лише новим витком у розвитку торговельно-економічних відносин між Україною та країнами Євросоюзу, зміною обсягів зовнішньоторговельних та транзитних перевезень, а й станом світової економічної кон'юнктури, зміною цін на основні види експортно-імпоротної продукції та необхідністю підвищенням життєвого рівня населення України.

Вантажоперевезення у напрямку країн Євросоюзу (ЄС) та Близького Сходу з України останнім часом зазнають значного зниження обсягів вантажу, що має під собою об'єктивні причини: політична та економічна нестабільність; відсутність сучасного національного флоту; збільшення бункерного складника у чартері перевезення; втрата вантажопотоків у

Придунайських портах; зниження вантажопотоків на Дніпрі та багато іншого.

Дійсно, міжнародна практика показує, що сталий розвиток і підвищення конкурентоспроможності не може бути досягнуто в ході здійснення одиничних проектів, що не торкаються загальноструктурних модернізацій [5], тому потрібне налагодження керованого процесу, заснованого на чіткій політиці, що враховує особливості національної морської галузі [9].

За оцінками експертів, світові обсяги перевезень морським та річковим транспортом щороку зростають. В Україні відзначено зворотню тенденцію: порівняно з 1990 р. обсяги вантажних перевезень морським та річковим транспортом зменшилися у 15,5 рази. Питома вага морських перевезень у загальному вантажообігу транспортної системи України становить 0,15%.

У цих умовах необхідно підготувати і здійснити реалізацію державних проектів, що включають ефективні заходи відновлення як судноплавної, так і вантажної бази з необхідною підтримкою, спираючись на досвід інших країн.

Залучення вантажної бази для портів Придунав'я та Дніпра – це актуальна проблема, в основі якої лежить низька конкурентоспроможність наших транспортних систем у всіх напрямках:

- застарілий флот національного перевізника;
- низький рівень механізації обробки вантажів у портах;
- високі портові збори та тарифи перевалки вантажів;
- відсутність гнучкого законодавства у захисті інтересів вантажовласника та судовласника;
- високі ставки перевезення вантажів.

Незважаючи на це, річкова транспортна система України має приховані можливості, які дадуть змогу переламати ситуацію, що склалася, на краще, до них належать:

- глибоке інтегрування морегосподарського комплексу України до ЄС;
- відновлення транзитних вантажів на порт Рені;
- реалізація другої черги глибоководного каналу Чорне море – Дунай із доведенням прохідних глибин до 7,4 м;
- створення нових пасажирських ліній Північне море – Дунай – Чорне море – Дніпро;
- створення переробних комплексів сільгосппродукції та тваринництва в українському Придунав'ї;
- диверсифікація перевезень на основі низьких фрахтових ставок;
- використання нової енергетики для українських суден.

Аналізуючи роботу обраного сегменту морегосподарського комплексу України, стає очевидним, що весь комплекс перебуває у стані глибокої депресії на тлі старіння основних виробничих фондів на рівні 85–90%. Подальше посилення становища галузі відбувається через постійне

недофінансування цілих її сегментів. Наслідком цього положення стало прогнозоване зниження вантажообігу портів і перевезень Українського дунайського пароплавства.

Незважаючи на ситуацію, що склалася, із боку європейських партнерів, які прагнуть допомогти у відновленні річкової інфраструктури України, було запропоновано документ «Проект майстер-плану LOGMOS» [10], у якому відображається перспективний план розвитку. У першій частині цього документа зазначено: «Дніпро покликане відіграти важливу роль на державному рівні для України, пов'язуючи центр країни, включаючи Київ, із Чорним морем. Для коридору ТРАСЕКА внутрішні водні шляхи України є основною частиною мережі європейських внутрішніх водних шляхів країн колишнього СРСР».

Перед детальним розглядом потенційних можливостей двох основних магістралей внутрішніх водних шляхів України відзначимо розрахунки, зроблені Міністерством інфраструктури України. Сьогодні внутрішній водний транспорт забезпечує найнижчу собівартість вантажних перевезень у перерахунку на 1 т вантажу, здійснюючи найменший екологічний вплив.

Дійсно, Дніпро, будучи міжнародним внутрішнім водним шляхом категорії «Е», відкритий для заходження іноземних суден. Цей чинник дає змогу Дніпру забезпечити оптимальний розподіл транспортних потоків із Центральної та Східної Європи у напрямку портів Чорного моря. За умови створення відповідної логістичної інфраструктури та покращення умов для судноплавства Дніпро міг би відігравати важливу роль у логістичних ланцюгах, поєднуючи Дунай, Чорне та Середземне моря. По Азовському морі, річці Дон і Волго-Донському каналу судна можуть доходити до портів на Волзі, Каспійському та Балтійському басейнах. Далі, розвиток напрямку водного шляху Дніпро – Буг – Вісла – Одер. Задля реалізації цього плану передбачається участь ЄС, тобто спільне фінансування проекту з відновлення несудноплавної ділянки Західним Бугом – від Бреста до Варшави. За оцінками транспортних відомств обох країн, відтворена магістраль використовуватиметься для вантажоперевезень, але через короткий час до них долучаться і туристичні подорожі.

Незважаючи на політичні розбіжності в Україні, що призвели до подій на Донбасі, та у зв'язку із цим часткову втрату виробничого потенціалу, річковий флот України за підтримки ЄС зможе використовувати власні вантажі у напрямку європейських країн Придунав'я та налагодження партнерських відносин із республікою Білорусь, де спільна вантажна база досягає понад 20 млн т на рік, і завжди частина вантажів цього обсягу може бути диверсифікована нашими перевізниками за вигідними ставками фрахту для обох сторін [10].

На поверхні всього обсягу перевезень річковим флотом лежать великі сегменти транспортування українських вантажів:

- сільгосппродукції;
- будівельних матеріалів, включаючи досить великі обсяги продукції з граніту, які мають високий попит у Європі;
- продукції українських гірничо-збагачувальних комбінатів;
- українського сталевого прокату;
- всесвітньо відомої продукції «Південмашу» та Нікопольських заводів;
- вугілля антрацитної групи, що тимчасово недоступна.

Відповідно до прийнятих документів між Україною та ЄС щодо розвитку річкової інфраструктури, відкривається можливість фінансування ремонтного днопоглиблення фарватеру річок Дунай та Дніпро. Завершення другої черги будівництва ДСГ Дунай – Чорне море дасть змогу різко збільшити заходи суден у двох напрямках і залучити додаткові вантажі для наших гирлових портів.

Як показали дослідження, вантажоперевезення у напрямку країн Євросоюзу та Близького сходу знаходяться не у кращій фазі розвитку. Цьому сприяла низка об'єктивних і, на нашу думку, суб'єктивних причин, одна з яких пов'язана з напруженою політичною обстановкою в Україні.

При цьому, за оцінками експертів, вантажоперевезення річковим транспортом щороку зростатимуть. Таким чином, необхідно здійснювати активний пошук напрямів залучення вантажної бази до портів України.

Важливо відроджувати вантажне судноплавство, тому що це набагато дешевше, ніж перевозити товари та вантажі залізницею чи фурами. До того ж «Укрзалізниця» переживає не найкращі часи, автоперевезення дорожчі, а перевантажені фури швидко розбивають нові та не дуже українські дороги.

Середня річкова баржа може за один раз перевезти 4 тис т вантажу. Для цього необхідно використати 57 залізничних вагонів або 200 фур.

Колись річки України були повноводними, а вантажні баржі доставляли мільйони тонн товарів до всіх куточків країни. Перший штучний канал, що з'єднував приплив Прип'яті – річку Пена з притоком Західного Бугу – річку Муховець (басейн Вісли), збудували ще 1783 р. і назвали Дніпровсько-Бузький судноплавний канал.

У 1932 р. збудували Дніпровське водосховище та Дніпровську ГЕС, що забезпечило судноплавство по Дніпру, яке було раніше неможливим через гранітні пороги біля Запоріжжя. Географія річкового сполучення басейну Дніпра охоплювала Україну, Білорусь, Польщу, Німеччину. Протяжність річкових судноплавних колій басейну становила близько 5 тис км. Стільки ж становить загальна довжина річкових судноплавних колій в Україні.

У 1980-х роках річковим транспортом перевозили понад 50 млн т вантажів, і ці показники зростали до 1991 р. (60,2 т). Після розвалу Радянського Союзу український річковий флот занепав, судна порізали на

металобрухт або дешево розпродали за кордон. До того ж судноплавні річки почали заростати мулом і зараз потребують поглиблення дна.

Якщо 1991 р. пропускна спроможність Дніпра становила 70 млн т на рік, то 2020-го – 35 млн т на рік. Але навіть таке скорочення можливостей скористатися річковим шляхом для перевезення вантажів не використовується на повну потужність.

У 2017 р. Дніпром перевезли 3 млн 640 тис т вантажів, у 2018-му – 3 млн 698 тис т, у 2019-му – майже 4 млн т. За перший квартал 2020 р. встигли перевезти лише 543 тис т.

Зараз в Україні, за великим рахунком, судноплавним залишається лише Дніпро, на якому розташовано 24 вантажні порти та перевантажувальні термінали, з яких дев'ять належать підприємству «Нібулон».

Амбітний план поєднати Балтійське та Чорне моря за допомогою річок Польщі, Білорусі та України ще з 2013 року виношували у Євросоюзі. На розроблення проєкту витратили близько мільйона доларів, але співпраця не набула розвитку. У 2019 р. Мінінфраструктури України ініціювало конференцію щодо будівництва міжнародного водного шляху Е-40, але польська сторона вимагала будівництва окремого каналу за межами природних річок. Україні потрібно було поглибити дно Дніпра та покращити пропускну спроможність Київського водосховища. Проєкт поки що не реалізується.

Висновки

Розвиток експортного потенціалу країни – досить складне та багатопланове явище. Експортна діяльність суб'єктів підприємництва кожної країни зачіпає політичні та економічні інтереси інших країн, тому під час побудови концепції враховується безліч чинників та контурів управління. Глобальний ринок створює рівні економічні умови всім суб'єктам міжнародної діяльності.

Управління ефективністю реалізації експортного потенціалу спрямоване на збільшення обсягів експорту у вартісному вираженні та зниження витрат. Цього можна досягти за рахунок: збільшення фізичного обсягу виробництва та постачання продукції, послуг, об'єктів інтелектуальної власності та інших елементів експортного потенціалу на зовнішні ринки; підвищення ціни одиниці експортного асортименту за рахунок збільшення їхньої якості або лідерських позицій підприємства на сегментах закордонного ринку; зниження витрат виробництва та реалізації експортованої продукції; подовження життєвого циклу позицій експортного асортименту.

В Україні недостатньо використовується річковий транспорт, що належить до більш економічно привабливих видів переміщення завдяки мінімальним витратам. Нині близько 3% від загального обсягу транспортування зерна відбувається річковими шляхами.

Загалом річка Дніпро має потенційні можливості забезпечення щодо надійного і дешевого перевезення зерна із зон виробництва до портів Чорного моря. Обсяг зерна для транспортування по цій річці оцінюється на рівні 4,5 млн т, а з огляду на прогнозні тенденції зростання виробництва може досягти 7 млн т. Однак для повного використання потенціалу Дніпра необхідні інвестиції у створення річкового вантажного флоту та інфраструктури, зокрема: поглиблення русла річки в окремих місцях для проведення суден великого тоннажу; подовження періоду навігації в зимовий період року (листопад – березень); реформування системи навігації із сучасними стандартами, оптимізація роботи шлюзів і розвідних мостів; усунення бар'єрів для доступу іноземних суден у внутрішні води України шляхом спрощення дозвільних процедур і зниження тарифів на послуги з навігації.

Підвищення ефективності роботи логістичної інфраструктури з кожним роком стає все більш важливим для українських виробників та їхньої конкурентоспроможності на світовому ринку. Упровадження інноваційних технологій у логістиці стимулюватиме подальше зростання експорту з України. До того ж розвиток логістичної інфраструктури забезпечує створення робочих місць, доданої вартості продукції, сприяє збільшенню надходжень до державного та місцевих бюджетів. Таким чином, реформа держрегулювання повинна бути комплексною і спрямованою на максимально можливе усунення бар'єрів для приватних компаній, що працюють на ринку і хочуть інвестувати в оновлення інфраструктури.

Держава повинна зосередитися на проблемних аспектах розвитку інфраструктури. Це дасть можливість оптимально використовувати транспортний потенціал України і забезпечити максимально сприятливі умови транспортування для вітчизняних експортерів.

Список використаних джерел:

1. Голубкова І.А., Бабаченко М.В., Левинська Т.І. Рейтингування розвитку логістики в Україні. *Інфраструктура ринку*. 2020. Вип. 44. С. 22–26.
2. Koliadenko, S., Golubkova, I., Babachenko, M., Levinska, T. і Burmaka, L. 2020. Розвиток та використання ІТ-рішень у логістиці *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики*. 2020. № 3(34). С. 230–236.
3. Жихарева В.В. Теорія і практика інвестиційної діяльності судноплавних компаній : підручник. Одеса : ППіЕЕІ, 2010. 480 с.
4. Закон України «Про внутрішній водний транспорт». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>.
5. Закон України «Про морські порти України». URL: <https://mtu.gov.ua/documents/85.htm>.
6. Review of Maritime Transport 2020 (Обзор морского транспорта). URL: <https://unctad.org/en/pages/> (дата звернення: 10.12.2021).
7. Сервіс аналітики: консалтингового агентства Alphaliner. URL: <https://public.alphaliner.com/> (дата звернення: 15.11.2021).

8. Експорт транспортних послуг. URL: <http://www.transportbasis.ru/bait296.html> (дата звернення: 10.10.2021).
9. Проект стратегії розвитку морських портів України до 2038 року. URL: <https://mtu.gov.ua/> (дата звернення: 02.11.2021).
10. Порти України. URL: <https://ports.ua/> (дата звернення: 02.11.2021).

References:

1. Gholubkova I.A., Babachenko M.V., Levynsjka T.I. Rejtynghuvannja rozvytku logistyky v Ukraini (2020) [Rating of development of logistics in Ukraine] Prychornomors'kij naukovo-doslidnyj instytut ekonomiky ta innovacij. *Elektronnyj naukovo-praktychnyj fakhovyj zhurnal «Infrastruktura rynku»*. Vol. 44. Odesa. PP. 22–26.
2. Koliadenko, S., Golubkova, I., Babachenko, M., Levinska, T. i Burmaka, L. 2020. Rozvytok ta vykorystannja it-rishenj v LOGhYSTYCI (2020) [Development and distribution of it-solution in logistics]. *Finansovo-kredytna dijalnistj: problemy teoriji ta praktyky*. 3, 34. PP. 230–236.
3. Zhykhareva V.V. (2010) *Teorija i praktyka investycijnoji dijalnosti sudnoplavnykh kompanij* [Theory and practice of investment activities of shipping companies]. Odesa. IPRiEEI. 480 p.
4. Zakon Ukrainy Pro vnutrishnij vodnyj transport [Law of Ukraine On internal water transport]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>.
5. Zakon Ukrainy Pro morsjki porty Ukrainy [Law of Ukraine About sea ports of Ukraine]. Available at: <https://mtu.gov.ua/documents/85.htm>.
6. Review of Maritime Transport (2020). Available at: <https://unctad.org/en/pages/> (accessed 10 December 2021).
7. Servis analityky: konsal'tynghovogho aghentstva Alphaliner [Analytics service: consulting agency Alphaliner]. Available at: <https://public.alphaliner.com/> (accessed 15 November 2021).
8. Eksport transportnykh poslugh [Export of transport services]. Available at: <http://www.transportbasis.ru/bait296.html> (accessed 10 November 2021).
9. Proekt strateghiji rozvytku morsjkykh portiv Ukrainy do 2038 roku [Draft strategy for the development of seaports in Ukraine until 2038]. Available at: <https://mtu.gov.ua/> (accessed 02 November 2021).
10. Zhurnal «Porty Ukrainy» [Magazine «Ports of Ukraine»]. Available at: <https://ports.ua/> (accessed 02 November 2021).