


Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
Навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних відносин
та туристичного бізнесу»
Кафедра міжнародних економічних відносин та логістики

Кваліфікаційна робота бакалавра

**на тему: «ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВОДНИМ
ТРАНСПОРТОМ «РІЧКА-МОРЕ» У КРАЇНАХ ЄС».**

Виконала:
студентка 4 курсу групи УЛМ-41
спеціальності
«Міжнародні економічні відносини»
освітньої програми «Міжнародна
логістика і митна справа»
першого (бакалаврського)
рівня вищої освіти

Торяник С.Р.

Керівник:  д.е.н., доц. Зайцева А.С.

Рецензент:

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Навчально-науковий інститут «Каразінський інститут міжнародних відносин та туристичного бізнесу»

Кафедра міжнародних економічних відносин та логістики

Рівень вищої освіти перший (бакалаврський)

Спеціальність 292 – «Міжнародні економічні відносини»

Освітня програма – «Міжнародна логістика і митна справа»

ЗАТВЕРДЖУЮ

**Завідувач кафедри міжнародних
економічних відносин та логістики
Анна ЗАЙЦЕВА**

« ____ » _____ 2025 року

ЗАВДАННЯ

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Торяник Софії Русланівни

1. Тема роботи: «Особливості перевезень водним транспортом «річка-море» у країнах ЄС».

керівник роботи д.е.н., доцент Зайцева Анна Сергіївна затверджені наказом по університету від «05» лютого 2025 року № 4001-5/302

2. Строк подання студентом роботи 15.05.2025

3. Перелік питань, які потрібно розробити: визначити сутність поняття водних перевезення ті їх роль у міжнародних сполученнях; окреслити водний транспорт як чинник економічного розвитку суспільства; проаналізувати сучасний стан перевезень «річка-море» у країнах ЄС ; проаналізувати особливості здійснення перевезень водним транспортом у країнах ЄС ; окреслити перспективи розвитку перевезень водним транспортом «річка-море» у країнах ЄС. зробити висновки.

4. План роботи

№ з/п	Назви етапів роботи
1	Розділ 1. Теоретичні основи дослідження перевезень водним транспортом
2	Розділ 2. Особливості перевезень «річка-море» у країнах ЄС

5. Дата видачі завдання 01.12.24

Студентка _____ Торяник С.Р.
(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник роботи _____ Зайцева А.С.
(підпис) (прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

Торяник С.Р. Особливості перевезень водним транспортом «річка-море» у країнах ЄС: кваліфікаційна робота бакалавра [Рукопис]. Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2025.–59 с.

Кваліфікаційна робота бакалавра присвячена дослідженню особливостям перевезень водним транспортом «річка-море» для організації міжнародних перевезень країн ЄС. Робота складається із вступу, двох розділів, висновків, містить 59 сторінок тексту, 2 таблиці, 25 рисунків. Список джерел включає 42 найменування літератури, у тому числі 27 електронні публікації.

Перший розділ роботи присвячений дослідженню теоретичних основ організації перевезень водним транспортом.

Другий розділ роботи аналізу сучасного стану перевезень водним транспортом «річка-море» у країнах ЄС, а також перспективам розвитку перевезень у країнах ЄС.

Ключові слова: водний транспорт, міжнародні перевезення, міжнародна логістика, ланцюги постачання.

ANNOTATION

Toryanyk S. R. Peculiarities of water transport «river-sea» in EU countries: bachelor's qualification work [Manuscript]. Kh.: V.N. Karazin KhNU, 2025.–59 p.

The bachelor's qualification work is devoted to the study of the features of water transport "river-sea" for the organization of international transportation of EU countries. The work consists of an introduction, two chapters, conclusions, contains 59 pages of text, 2 tables, 25 figures. The list of sources includes 42 titles of literature, including 27 electronic publications.

The first section of the work is devoted to the study of the theoretical foundations of the organization of water transport.

The second section of the work analyzes the current state of water transport «river-sea» in EU countries, as well as the prospects for the development of transportation in EU countries.

Keywords: water transport, international transportation, international logistics, supply chains.

ЗМІСТ

Вступ	6
Розділ 1. Теоретичні основи дослідження перевезень водним транспортом	9
1.1. Водні перевезення та їх сутність у міжнародних сполученнях	9
1.2. Водний транспорт як чинник економічного розвитку суспільства	16
Висновки до першого розділу	23
Розділ 2. Особливості перевезень «річка-море» у країнах ЄС	25
2.1. Аналіз сучасного стану перевезень «річка-море» у країнах ЄС	25
2.2. Особливості здійснення перевезень водним транспортом у країнах ЄС	34
2.3. Перспективи розвитку перевезень водним транспортом «річка-море» у країнах ЄС	42
Висновки до другого розділу	50
Висновки	52
Список використаних джерел	54
Додатки	60

ВСТУП

Актуальність проблеми дослідження. Провідною галуззю матеріального виробництва є транспорт, без якого неможливо було б подолати територіальний розрив між виробництвом і споживанням товарів. Як і сама світова економіка, транспорт перетворився на дуже складну, взаємозалежну, орієнтовану на передові технології галузь, яка споживає значну частину світових енергетичних і природних ресурсів.

Водний транспорт в свою чергу характеризується насамперед видатною роллю морського. Саме завдяки розвитку морського транспорту океан уже не розділяє, а з'єднує країни та континенти. Морське судноплавство забезпечує торговельний флот, сумарний тоннаж якого перевищує 456 млн. тонн. Світове судноплавство відноситься до Атлантичного океану, на другому місці за обсягами судноплавства - Тихий океан, на третьому - Індійський. Дуже великий вплив на географію морського транспорту мають міжнародні морські канали (особливо Суецький і Панамський) і морські протоки (Ла-Манш, Гібралтар і ін.).

Внутрішній водний транспорт є найстарішим видом транспорту. Зараз на жаль він займає останнє місце у світовій транспортній системі за довжиною мережі. Розвиток і розміщення внутрішнього водного транспорту пов'язано в першу чергу з природними передумовами - наявністю річок і озер, придатних для судноплавства, Амазонка, Міссісіпі, Волга, Об, Єнісей, Янцзи, Конго мають більшу пропускну здатність, ніж найпотужніші залізниці. Тому вкрай важливим є питання перевезень водним транспортом саме «річка-море», бо це певне сполучення внутрішнього водного транспорту із зовнішньою транспортною мережею на воді.

Ступінь вивченості проблеми. Особливостями перевезення водним транспортом різних сполучень та у вигляді різних комбінацій взаємодії видів транспорту приділено увагу у багатьох наукових роботах та аналітичних оглядах, окрім цього висвітлюється питання ролі у світовій торгівлі та місця в

міжнародній та вітчизняній транспортній системі водного. Д. Бауерсокс, Е. Барді, Дж. Клосс, Д. Коул., Кириленко В.О., Федонюк Зайцева А. С., Тимченко Н.М., Кузьменко О.Ю., Кузьменко В.С. розглядають ці питання, але окреслене потребує і подальшого вивчення.

Мета дослідження є визначення особливостей перевезень водним транспортом «річка-море» у країнах ЄС. Для досягнення мети, були поставлені наступні **завдання**:

- визначити сутність поняття водних перевезень та їх роль у міжнародних сполученнях;
- окреслити водний транспорт як чинник економічного розвитку суспільства;
- проаналізувати сучасний стан перевезень «річка-море» у країнах ЄС ;
- проаналізувати особливості здійснення перевезень водним транспортом у країнах ЄС ;
- окреслити перспективи розвитку перевезень водним транспортом «річка-море» у країнах ЄС.

Об'єктом дослідження є перевезення вантажів водним транспортом «річка-море» у країнах ЄС.

Предмет дослідження – особливості перевезень водним транспортом «річка-море» у країнах ЄС.

Методи дослідження та інформаційна база. Для досягнення поставленої мети та вирішення завдань у роботі використано комплексний підхід, що поєднує кілька дослідницьких методів. Методи аналізу (теоретичний, статистичний і системний) дали змогу не лише глибоко опрацювати літературні джерела та статистичні дані, а й виявити взаємозв'язок між видами водного транспорту в мультимодальних перевезеннях. Такий підхід сприяв отриманню обґрунтованих висновків щодо особливостей та тенденцій розвитку водного транспорту «річка-море» у країнах ЄС. Графічний метод допоміг систематизувати теоретичний матеріал

через його візуалізацію. Завдяки цьому стало можливим чітко визначення ключових дефініцій і наочне відображення положень, відображено статистичні дані щодо перевезень вантажів водним транспортом «річка-море» між країнами ЄС. Метод абстрагування дозволив виокремити загальні закономірності та тенденції у сфері перевезень водним транспортом, що є ключовим аспектом дослідження.

Інформаційна база дослідження ґрунтується на офіційних матеріалах, статистичних даних з авторитетних міжнародних інтернет-видань і наукових публікаціях у спеціалізованих виданнях. Такий підхід гарантує достовірність та об'єктивність отриманих результатів.

Застосовані методи дали змогу всебічно розглянути проблематику та сформувані комплексне бачення особливостей перевезень водним транспортом «річка-море» у країнах ЄС.

Апробація результатів дослідження. Основні питання, що висвітлюються у бакалаврській роботі, були представлені на ХІХ науково-практичній конференції молодих вчених Актуальні проблеми світового господарства і міжнародних економічних відносин, 28 лютого 2025 року. Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна. 2025.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків; містить 59 сторінок тексту, 24 рисунки, 2 таблиці, 1 додаток. Список джерел містить 42 найменування літератури, 27 електронних публікацій.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ

1.1. Водні перевезення та їх сутність у міжнародних сполучення

Сучасний етап розвитку світової економіки характеризується посиленням взаємозв'язку між національними економіками та створенням глобального економічного простору, що вимагає випереджаючого розвитку інфраструктури, в тому числі транспортної.

Світова транспортна система - це сукупність інтегрованих національних транспортних систем світу, представлених різноманітними взаємопов'язаними та взаємодіючими видами транспорту, які забезпечують як внутрішні, так і міжнародні перевезення.

Метою світової транспортної системи є забезпечення стабільного та ефективного функціонування світової економіки. У її структурі різні види транспорту мають свої властивості функціонування, особливо в умовах зростаючих вимог до якості послуг, максимальної швидкості та зручності перевезень при мінімізації використання відповідних ресурсів.

Разом з внутрішніми інфраструктурними факторами, що визначаються кількісними та якісними характеристиками транспортних мереж і транспортних засобів, потенціал окремих видів транспорту визначається глобальними факторами, серед яких:

- попит на світовому ринку за конкретними вантажопотоками, які формуються;
- обсяги перевезень;
- динаміка та структура світової торгівлі.

Крім тенденцій у зовнішній торгівлі, на потенціал світової транспортної системи впливають конкуренція на світовому транспортному ринку та інтеграційні процеси у світовій економіці, які розподіляють маршрути вантажопотоків між відповідними країнами та регіонами в межах

міжнародних транспортних коридорів і збільшують їх транспортний потенціал. Сьогодні водний транспорт відіграє важливу роль у перевезенні вантажів по всьому світу (рис. 1.1).

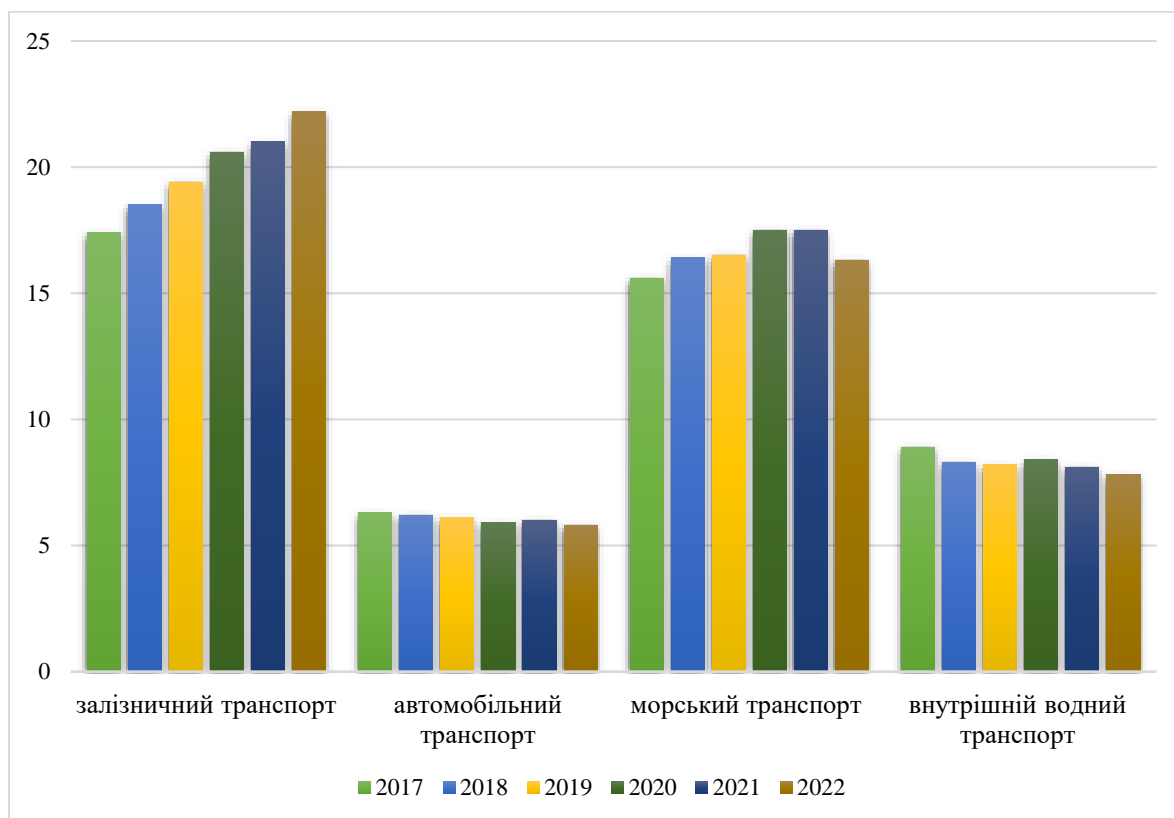


Рис. 1.1. Дані перевезень в ЄС за видами транспорту за 2017-2022 роки

Джерело: складено автором за матеріалами [1]

Розвинені країни намагаються просувати і зміцнювати конкурентоспроможність водних шляхів у своїх транспортних системах і сприяти їх інтеграції в інтермодальні логістичні ланцюги (рис. 1.2.).

Відзначимо, що водний транспорт є одним із рушіїв соціально-економічного та екологічного розвитку країн. Адже сьогодні увага в сфері транспорту прикута до високого рівня забруднення навколишнього середовища.

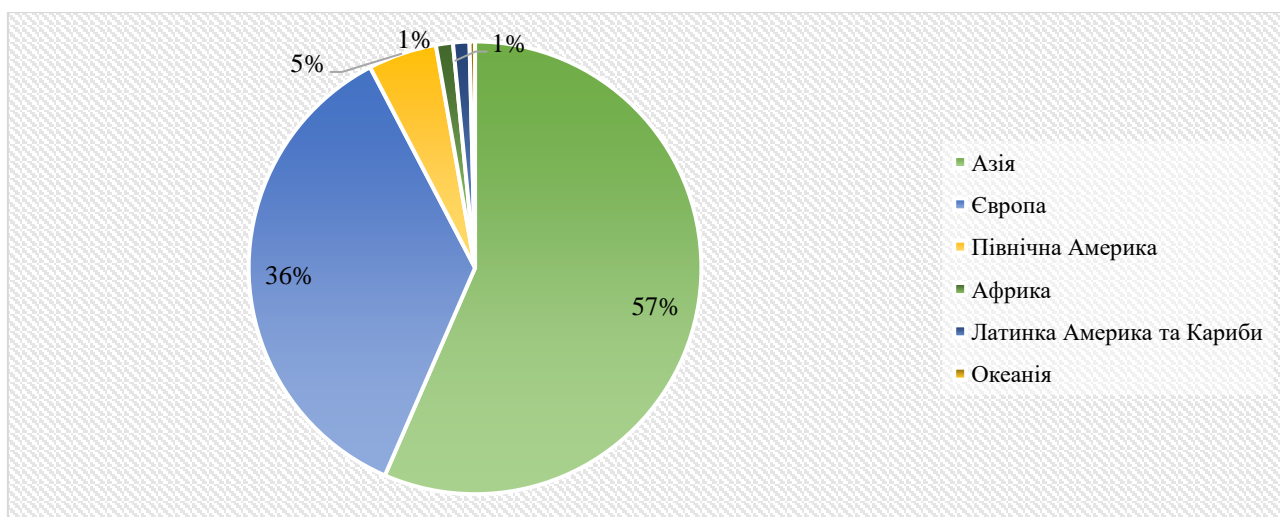


Рис. 1.2. Структура ринку водних перевезень за регіонами у 2024 році

Джерело: складено автором за матеріалами [2]

Загальновідомо, що транспорт є одним з найбільших джерел забруднення у світі. При цьому на забруднення повітря від автотранспорту припадає більша частина викидів, що становить близько двох третин транспортного забруднення. Приміром, баржі мають найнижчі викиди вуглекислого газу (17 г/тонно-кілометр) порівняно з іншими видами транспорту (71 г/тонно-кілометр автомобільним транспортом та 19 г/тонно-кілометр залізничним транспортом) (рис. 1.3).

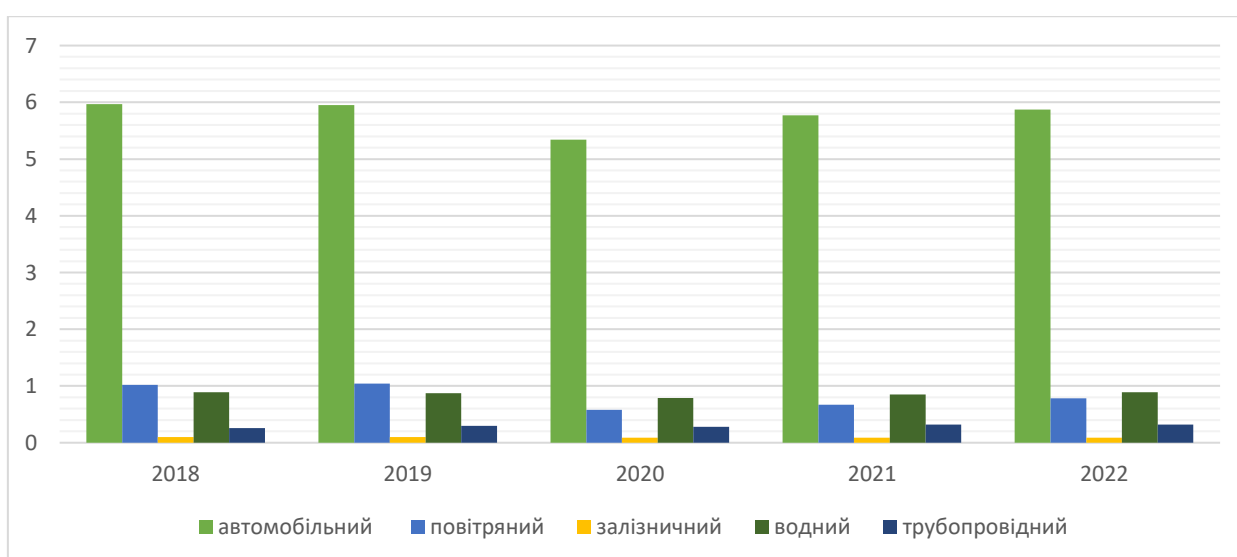


Рис. 1.3. Показники глобальних викидів CO₂ за видами транспорту у період 2018-2022 рр.

Джерело: складено автором за матеріалами [3]

Добре розвинений ринок водних перевезень доповнив би залізничні та автомобільні перевезення і зменшив би затори на дорогах. Крім того, сектор водного транспорту найкраще підходить для перевезення великогабаритних вантажів. Також водний транспорт сприяє зайнятості населення. Адже його розвиток сприяє створенню нових робочих місць.

Економічна діяльність водного транспорту впливає не лише на рівень зайнятості та добробуту населення, а й на розвиток регіонів, де розташовані підприємства водного транспорту, які беруть участь у формуванні регіонального бюджету, розвивають інфраструктуру та підвищують інвестиційну привабливість. Як важлива складова торговельних відносин, підприємства водного транспорту підтримують регіональні та міжнародні зв'язки в торгівлі, забезпечують зовнішньоекономічні зв'язки та інтеграційні процеси.

Про потенціал водного транспорту свідчить і той факт, що лише один буксир та дві баржі можуть замінити 250 повністю завантажених вантажівок або два локомотиви зі 100 залізничними вагонами. Це вдвічі економічніше і вдесятеро дешевше, ніж наземний транспорт. Таким чином, витрати на перевезення водним транспортом у розрахунку на тонну вантажу є найнижчими. Тому, за наявності технічної можливості, можна досягти значних економічних вигод за рахунок використання цього виду транспорту [4].

Водний транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, яка забезпечує транспортні потреби національних економік. Так, морські порти є невід'ємною частиною транспортної та виробничої інфраструктури країн, оскільки розташовані вздовж міжнародних транспортних коридорів.

З точки зору соціальних вигод, розвиток водного транспорту та його включення в інтермодальну транспортну систему дозволить не тільки скоротити витрати на енергію та викиди, але й транспортувати вантажі між великими промисловими містами та портами річковими та морськими

суднами без додаткової перевалки. Це призведе до скорочення кількості товарів, що перевозяться між великими промисловими містами та портами.

Водні перевезення найкраще підходить для обробки вантажопотоків, які потребують ритмічної, а не швидкої доставки, таких як зерно, пісок, метали, добрива та руди.

На даний час основними завданнями у сфері водних перевезень є [5]:

- посилення конкурентоспроможності портової галузі: підвищення ефективності, якості та швидкості обробки вантажів;
- модернізація та оновлення інфраструктури, включаючи автомобільні та залізничні під'їзні шляхи;
- ефективне надання спеціальних послуг, що надаються суб'єктами природних монополій у портах, та послуг, що входять до складу портових зборів;
- удосконалення системи документообігу, спрощення та скорочення часу дозвільних процедур;
- приведення стандартів діяльності портів у відповідність до міжнародних вимог;
- створення сприятливих умов для залучення приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури, надання державних гарантій та захисту прав інвесторів;
- забезпечення достатніх глибин для стоянки великотоннажних суден на підхідних каналах та в акваторії порту;
- модернізація та оновлення портового та допоміжного флоту, забезпечення ефективного функціонування системи моніторингу стану водної поверхні;
- підвищення рівня пропускної спроможності водного транспорту шляхом створення безпечних умов перевезень.

Складовими водних перевезень є морські та річкові перевезення.

Морський транспорт - це найстаріший вид транспорту, який все ще утримує першість у вантажних перевезеннях. Морський транспорт, на який припадає 70% світової торгівлі, швидко розвивався у другій половині 20-го століття, оскільки багато розвинених країн стали залежними від іноземних поставок палива і сировини, а також від збуту власної продукції. Як наслідок, 80% морських перевезень є міжнародними, а на каботажні перевезення припадає лише 20% [6].

Морський транспорт є одним з основних видів транспорту в міжнародних перевезеннях. Він характеризується перевезенням значних обсягів вантажів на великі відстані. Вантажі, що перевозяться морським транспортом, дуже різноманітні, починаючи від експорту сировини, переважно нафти і нафтопродуктів, і закінчуючи промисловими товарами та обладнанням.

Хоча роль морського транспорту у вантажних перевезеннях зростає, проте він втрачає значення в пасажирських перевезеннях через свою низьку швидкість.

Сучасний світовий торговельний флот складається з понад 80 000 суден під прапорами близько 160 країн. Дві невеликі країни, що розвиваються, мають найбільший за тоннажем флот - Панама і Ліберія. Це пояснюється тим, що судна під прапорами цих країн користуються перевагами нижчих податків, дешевшої робочої сили тощо.

Багамські острови, Антигуа і Барбуда, Мальта, Кіпр, Греція, Шрі-Ланка, Вануату та деякі інші країни також «продають» свої прапори. Такі країни називають країнами «дешевого (або зручного) прапора».

Китай, США, Норвегія, Великобританія, Італія, Республіка Корея, Німеччина, Японія мають великі торгові флоти.

Майже третину торгового флоту складають судна для наливних вантажів, тобто танкери, оскільки основним товаром, що транспортується морем, є нафта. Танкери також перевозять кислоту, спирт, м'ясо, китовий жир і скраплений газ. Суховантажі складають третину світового флоту. До них

відносяться судна для перевезення руди, вугілля, деревини, зерна і бананів. Контейнеровози, які завантажують вантажі горизонтально, а не вертикально, швидко збільшують свою частку на ринку морських перевезень. Тропічні фрукти, м'ясо та інші швидкопсувні вантажі перевозять рефрижераторними суднами.

Географія морських перевезень визначається мережею з більш ніж 30 000 портів по всьому світу, з яких найбільш важливими і значущими на міжнародному рівні є близько 2 700. Найбільше портів розташовано в Європі, де їх налічується понад 900 [6].

Основним показником роботи порту є обсяг оброблених вантажів. Найбільші порти обробляють понад 50 мільйонів тонн вантажів щорічно. Порти поділяються на універсальні, які обробляють різноманітні вантажі, та спеціалізовані, які спеціалізуються на одному товарі. У світі налічується понад 70 універсальних мегапортів. Найбільший порт у світі - Шанхай, Китай. Він обробляє 697 мільйонів тонн вантажів на рік. Сінгапур (561 млн тонн на рік) і Тяньцзінь (477 млн тонн на рік) також входять до числа найбільших світових портів. Китай, США та Японія мають найпотужніші порти. Найбільшим портом Європи є Роттердам у Нідерландах (440 млн тонн на рік). Він відомий як «морські ворота» до Європи. Він може одночасно приймати 375 кораблів. Це шостий за величиною порт у світі за обсягом вантажопотоку.

До найбільших портів Європи також належать Антверпен (Бельгія), Гамбург і Бремен (Німеччина), Марсель і Гавр (Франція), Валенсія і Барселона (Іспанія), Трієст і Генуя (Італія) і Берген (Норвегія). Найбільші порти в США - Х'юстон, Нью-Йорк і Лонг-Біч (поблизу Лос-Анджелеса); в Африці - Дурбан (Південна Африка), Порт-Саїд (Єгипет) і Мельбурн (Австралія) [6].

На Атлантичний океан припадає майже дві третини морських перевезень. Тихий океан відіграє все більшу роль, на його частку припадає 1/4 від загального обсягу. Це пов'язано зі стрімким економічним зростанням багатьох країн на тихоокеанському узбережжі. На Індійський океан припадає понад

1/10 морських перевезень. Більшість його маршрутів спрямовані до Перської затоки. Північний Льодовитий океан має другорядне значення у здійсненні водних перевезень. Також для водного сполучення між континентами використовують міжнародні канали, які включають Суецький канал (побудований в 1869 році, довжина 193 км), Панамський канал (відкритий в 1914 році, довжина 82 км) і Кільський канал (відкритий в Німеччині в 1890 році, довжина 99 км). Найважливішими протоками для судноплавства є Ла-Манш, Ересундська протока, Гібралтар, Ормузька протока, Малаккська протока і Босфор.

Внутрішній водний транспорт використовує річки, озера та внутрішні судноплавні шляхи. Внутрішній водний транспорт в основному обслуговує внутрішні потреби держав і поступається іншим видам транспорту за обсягом перевезень пасажирів і вантажів. США мають найбільший річковий та озерний флот, але поступаються Китаю та Росії за кількістю внутрішніх водних шляхів. У США три чверті всіх судноплавних шляхів використовують штучні водосховища, включаючи найдовший прибережний канал (5580 км). Основними районами внутрішнього судноплавства в Північній Америці є Великі озера і річка Святого Лаврентія.

В Європі найбільшими міжнародними судноплавними річками є Дунай і Рейн; в Азії - Тигр, Ганг і Меконг; в Африці - Ніл, Нігер і Замбезі; в Латинській Америці - Парана і Ріо-Гранде.

1.2. Водний транспорт як чинник економічного розвитку суспільства

Стрімке зростання цін на енергоносії, підвищення цін на паливо, посилення норм і вимог до транспортних засобів, зростаюче значення екологічних проблем і все більш вимогливий рівень життя людей роблять все більш важливим пошук оптимального способу доставки товарів незалежно від місця розташування і вимог замовника. Пошук найдешевшого та

найефективнішого способу транспортування набуває в цей час вирішального значення. У таких випадках на перший план виходять численні переваги водного транспорту.

Водний транспорт може задовольнити потребу замовника в перевезенні великогабаритних вантажів, незалежно від ваги або розміру, яка обмежена наземним і повітряним транспортом. Даний вид транспорту є найбільш економічно ефективним і найбільш широко використовуваним видом транспорту у світовій торгівлі.

На рис. 1.4 наведено особливості водних перевезень через економічний механізм, за допомогою якого функціонує логістична інфраструктура водного транспорту.

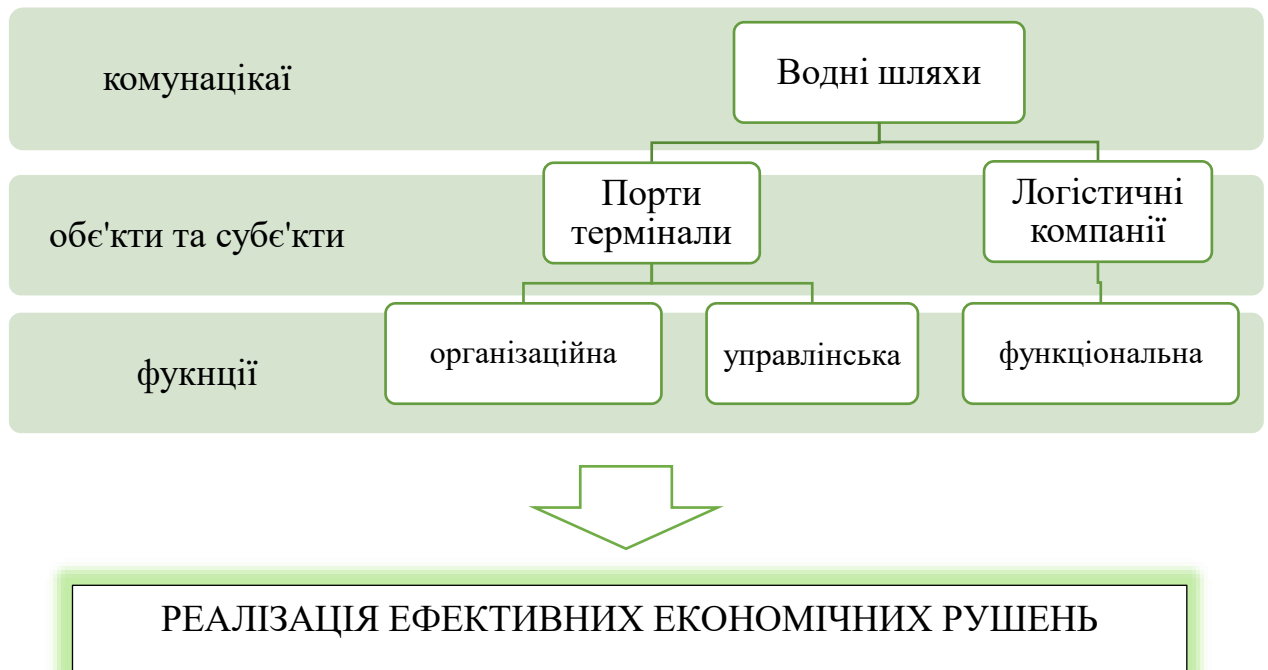


Рис. 1.4. Економічний механізм логістичної інфраструктури водного транспорту

Джерело: побудовано автором за матеріалами [7, 8]

Протягом десятиліть водний транспорт відіграє важливу роль у світовій транспортній структурі. Так, щодня світовим океаном пропливає понад 6 000 суден. Щорічно перевозиться приблизно 530 мільйонів контейнерів.

Водний транспорт є найпростішим, найдоступнішим і найдешевшим способом з'єднати глобальні пункти призначення. Однак, як і інші сектори світової економіки, судноплавство стикається з низкою проблем, серед яких [9]:

- дефіцит робочої сили, що є однією з найбільших проблем у судноплавній галузі. Адже процес навчання в цій галузі є дуже складним, тривалим і вимагає великого досвіду;

- нові екологічні норми - енергозбереження, паливна ефективність, зменшення шкідливих викидів тощо. Переоснащення та модернізація суден є основним викликом для великих експедиторів, які ще не використовують сучасні технології та інструменти для перевезення вантажів;

- значні втрати вантажів - буквально велика кількість контейнерів втрачається в морі через погану погоду, що має великий вплив на доходи та репутацію судноплавних компаній;

- збільшення витрат - підвищення зборів, податкові зміни, технічне обслуговування та підвищення тарифів, витрати на технічне обслуговування, додаткові та інші платежі призводять до здорожчання вартості перевезень цим видом транспорту ;

- зміни глобального політичного клімату, що може вплинути на структуру світової торгівлі та шляхи сплучення;

- вплив пандемії COVID-19 - ланцюг поставок і морський транспорт загалом все ще перебувають у фазі глибокого відновлення. Постійні потреби світового транспорту вимагають від судноплавства залишатися збалансованим і готовим до нових викликів. Однак потреби і запити все ще часто випереджають наявні ресурси;

- залежність від наявності обладнання та робочої сили - суднобудування, виробництво контейнерів і підготовка екіпажів є дуже складними і трудомісткими процесами, які потребують часу. Наявні потужності все ще досить обмежені;

- технологічні регуляторні зміни, включаючи кібербезпеку . З початку 2021 року судноплавні компанії були змушені змінити напрямок діяльності, щоб відповідати новим вимогам безпеки. Такі ключові елементи, як оцінка ризиків, кібербезпека, вдосконалення процесів доставки, краща підготовка кадрів і більш ретельні перевірки обладнання, стають перешкодами для повноцінного розвитку галузі.

Зауважимо, що вирішення будь-яких труднощів і відновлення водних перевезень після певних збоїв або впливу факторів навколишнього середовища є дуже складним і тривалим процесом. Багато проблем галузі неможливо передбачити заздалегідь, як це відбувається в автомобільній та авіаційній галузях. Ризики в цьому секторі настільки складні і дорогі, що великі судноплавні компанії повинні бути добре організовані та мати значні фінансові запаси для їх подолання.

Варто зазначити, що кількість та обсяги водних перевезень, особливо морських, значно коливаються з року в рік, залежно від різних факторів, включаючи політичну ситуацію, економічні умови та стихійні лиха (рис. 1.5).



Рис. 1.5. Показники морських перевезень у світі за 2017-2021 рр.

Джерело: побудовано автором за матеріалами [10]

Для всіх видів транспорту, які функціонують на певному ринку транспортних послуг, існує можливість збільшення обсягу пропонованих транспортних послуг, оскільки існують конкурентні переваги по відношенню до інших видів транспорту.

Оскільки на водні перевезення припадає понад 80% світової торгівлі, перебої в роботі портів і судноплавних маршрутів означають, що продовольство, енергія, зерно, ліки та інші товари першої необхідності не потрапляють до тих, хто їх потребує. Підприємства залишаються без поставок, а ціни для виробників і споживачів стрімко зростають. Щоб не створювати додаткове навантаження на світову економічну систему країни повинні повинна інвестувати зараз у розвиток водного транспорту, щоб підвищити його стійкість до майбутніх криз і зміни клімату [15].

Порти, судноплавні компанії і транспортні оператори повинні збільшити пропускну здатність, оновити і розширити свій флот і обладнання, забезпечити достатню кількість кваліфікованої робочої сили, поліпшити зв'язок і продуктивність, скоротити викиди і захистити конкуренцію, щоб водний транспорт залишався надійним складником світової транспортної системи.

Водний транспорт планує забезпечити скорочення щорічних викидів парникових газів з суден щонайменше на 50% до 2050 року порівняно з рівнем 2008 року, що є особливо важливою подією. Що стосується забруднення повітря, то з 1 січня 2020 року набув чинності глобальний ліміт на вміст сірки в мазуті на рівні 0,5%. Щоб забезпечити послідовне дотримання глобального обмеження на вміст сірки, важливо, щоб судновласники і оператори продовжували розглядати і впроваджувати ряд стратегій, включаючи встановлення скрубєрів і перехід на паливо з низьким вмістом сірки і т.д.

В таблиці 1.1. наведено специфічні особливості водного транспорту, що є основою для вдосконалення механізмів та побудови подальших аспектів його розвитку.

Таблиця 1.1.

Фактори розвитку водного транспорту

Чинники	Показник- фактор
Інноваційні	Рівень фінансування інноваційної діяльності, впровадження передових технологій виробництва, застосування сучасних комп'ютерних технологій, використання творчого потенціалу; реінжиніринг.
Кадровий потенціал	Управління кадрами через навчання, підготовку, створення нових робочих місць, соціальний захист, забезпечення кар'єрного зростання. Розвиток кадрового потенціалу. Мотивація.
Організаційні	Організаційна структура. Форми власності.
Надзвичайні	Екстремальні погодні явища, стихійні лиха (урагани, шторми, повені, снігопади, заморозки, землетруси, просідання і зсуви ґрунту, замерзання морів, проток і портів, посухи і т.д.). Соціальні події (страйки, блекаути, відкриті військові дії, оголошені та неоголошені війни, загроза війни, терористичні акти, блокади, революції, бунти, повстання, масові заворушення, громадянські демонстрації, протиправні дії третіх осіб, пожежі, вибухи, аварії і т.д.). Політичні події (заборона експорту (імпорту), валютні обмеження, сировинні або інші обмеження права власності на готову продукцію тощо).
Економічні	Вантажні перевезення (обсяг вантажних перевезень, середня відстань перевезень, сезонність, структура перевезень за напрямками, тип вантажу, розмір вантажу). Пасажирські перевезення (обсяги пасажирських перевезень, середня відстань перевезення пасажирів, сезонність, структура пасажирських перевезень за напрямками, тип пасажирських перевезень (регулярні, нерегулярні тощо)). Рівень витрат (рівень цін на паливно-мастильні матеріали; витрати на персонал (заробітна плата, харчування, страхування, навчання, відрядження тощо). Операційні витрати (на технічну підтримку, обслуговування, комісійні, транспортування, перевалку та зберігання товарів; амортизація та інші адміністративні та операційні витрати).
Ринкові	Конкуренція з іншими перевізниками (особливо на міжнародному ринку); наявність комбінованих перевезень; наявність спеціального транспорту; терміни доставки; кількість замовлень; збутова політика; наявність економічно ефективних каналів збуту послуг; асортимент пропонованих послуг. Організація перевезень (вид транспорту/зв'язку (місцевий, міжміський, міжнародний, басейновий, міжбасейновий, морський); вид транспорту (нерегулярний/трамвайний, регулярний/лінійний); ефективність; розклад руху; тривалість та комфорт подорожі; дотримання розкладу; аналіз та облік перевезень; доступність транспорту; швидкість документування; менеджмент та рівень наукової організації виробництва.
Техніко-технологічні	Тип транспорту, його характеристики (вантажопідйомність, пасажиромісткість, конструктивні особливості, тип і потужність силової установки, ступінь оснащеності, вік). Використання транспорту (коефіцієнти часу роботи з вантажами та пасажирями), швидкість доставки, використання календарного періоду, коефіцієнти затримки рейсів, використання вантажопідйомності, середньодобова швидкість роботи, час, витрачений на окремі операції, співвідношення фактичної та нормативної фондівдачі, стан транспорту, організація транспортних операцій, безпека руху.

Джерело: складено автором за матеріалами [11, 12,13]

Наведені в табл. 1.1 чинники розвитку водних перевезень формують тенденції, які наразі мають найбільший вплив у світі на систему перевезень водним транспортом [14]:

- протекціонізм. Невизначеність попиту, яка виникає внаслідок широкого спектру геополітичних, економічних і торговельних ризиків, а також деякі структурні зрушення перешкоджають світовій торгівлі. Безпосереднє занепокоєння викликає внутрішньо-орієнтована політика і зростаючі протекціоністські настрої, які можуть підірвати глобальне економічне зростання, обмежити потоки і змінити структуру торгівлі;

- діджиталізація, електронна комерція та реалізація ініціативи «Один пояс, один шлях». Зростаючі технологічні інновації у світі судноплавного бізнесу та амбітна реструктуризація глобальної торговельної інфраструктури Китаю мають значний вплив на судноплавство і морську торгівлю. Ініціатива «Один пояс, один шлях» і розвиток електронної комерції пропонують великий потенціал для розширення морської торгівлі, в той час як глобальна тенденція до діджиталізації в усіх сферах життя допомагає судноплавній галузі більш ефективно задовольняти зростаючий попит;

- надлишок перевізних потужностей. Враховуючи нещодавній дефіцит портових потужностей і зростаючий попит на морські перевезення, надмірно оптимістичні судноплавні компанії, які конкурують за частку ринку, можуть замовити надмірну кількість нових транспортних засобів, що призведе до погіршення ситуації на ринку водних перевезень. Це призведе до дисбалансу між попитом і пропозицією, що вплине на фрахтові ставки, транспортні витрати і прибутки;

- консолідація лінійного судноплавства шляхом злиття і створення альянсів посилилася в останні роки у відповідь на падіння попиту і надлишок потужностей, спричинений мегаконтейнеровозами. Занепокоєння викликає вплив на конкуренцію і можливість зловживання домінуванням на ринку

великими судноплавними компаніями, а також пов'язаний з цим вплив на менші компанії;

- взаємовідносини між портами та контейнерними судноплавними лініями. Реструктуризація альянсів і використання більших суден також переосмислюють відносини між портами і контейнерними судноплавними лініями. Антимонопольні органи і регулятори судноплавства повинні також аналізувати вплив ринкової концентрації і альянсів на відносини між портами і судноплавними лініями. Сфери інтересу включають вибір портів заходу, конфігурацію лінійної мережі, розподіл витрат і вигод між контейнерними суднами і портами, а також підходи до концесій контейнерних терміналів;

- корисність водних перевезень більше не може визначатися лише розміром. Все більшого значення набуває здатність галузі користуватися перевагами відповідних технологічних досягнень;

- зміна клімату. Зусилля, спрямовані на зменшення вуглецевого сліду і поліпшення екологічних показників водних перевезень, залишаються пріоритетними на міжнародному порядку денному.

Висновки до першого розділу

За результатами проведеного дослідження теоретичних основ перевезень водним транспортом можна зробити такі висновки:

1. Вантажовласники прагнуть скоротити транспортні витрати і поліпшити логістику в умовах економічної нестабільності, зростання цін на паливо і збільшення вартості перевезень залізничним і автомобільним транспортом, тому активно використовують водний транспорт. Основними перевагами водних перевезень є високий експортний потенціал сталі, вугілля, залізородних концентратів та зерна; хороші потужності з обробки вантажів; вигідне розташування портів для транзитних вантажопотоків; розвинена нормативно-правова база для залучення приватних інвестицій у розвиток

портової галузі; наявність висококваліфікованих фахівців портової галузі; відсутність значного забруднення атмосфери. Галузь має найпотужніший потенціал серед усіх великих країн світу.

2. Ефективне використання водного транспорту стимулює економічне зростання, підприємницьку активність та конкуренцію на ринку транспортних послуг, забезпечує приток інвестицій, які сприяють розвитку інноваційних технологій, стримує міграційні процеси та залучають кваліфіковані людські ресурси. У довгостроковій перспективі зміцнення потенціалу водного транспорту сприятиме зниженню соціальної напруженості, поліпшенню умов життя, гармонізації та інтеграції суспільства, а також сталому економічному розвитку. На її частку припадає 62% світового вантажообігу, а також обслуговується близько 4/5 всієї міжнародної торгівлі. За даними Світового банку, світовий транспортний ринок оцінюється в 4,2 трлн. (6,8% світового ВВП). Загальна довжина морських шляхів становить мільйони кілометрів (до речі, за 7 років команда SeaRates за допомогою університетів намалювала понад 12 мільйонів морських маршрутів, що робить її справді унікальною базою морської інформації). Морські судна перевозять переважно масові вантажі: нафту, нафтопродукти, вугілля, руду, зерно та інші, як правило, на відстань 8-10 тис. км. «Контейнерна революція» в морському транспорті призвела до стрімкого зростання перевезень і так званих генеральних вантажів — готових товарів і напівфабрикатів. Але використання цих передумов залежить від загального рівня економічного розвитку. Тому для вантажообігу внутрішніх водних шляхів світу виділяються США, Росія, Канада, Німеччина, Нідерланди, Бельгія, а також Китай. Велике значення в деяких країнах також мають навігація по штучних маршрутах і навігація по озерах.

РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ «РІЧКА-МОРЕ» У КРАЇНАХ ЄС

2.1. Аналіз сучасного стану перевезень «річка-море» у країнах ЄС

Річковий і морський транспорт - це одні з найсучасніших транспортно-технологічних систем для перевезення вантажів. Технологія «річка-море», використовує переваги різних видів водного транспорту, усуваючи при цьому деякі його недоліки.

Перевезення «річка-море» з'явилися в 1960-х роках та виявилися дуже економічно ефективним, особливо в зовнішній торгівлі.

Річкове судноплавство - це особливий вид морського транспорту, який поєднує внутрішні водні шляхи та міжнародні морські маршрути для перевезення вантажів, що є основною характеристикою даного виду судноплавства.

Перевагами перевезень «річка-море» є усунення витрат на перевалку в морських портах (економія часу і грошей) і мінімальне пошкодження при перевалці, оскільки виключається додаткове перевантаження в морських портах.

Зонами судноплавства для перевезень «річка-море» є північне і середземноморське узбережжя Європи і Північної Африки, а також північне і далекосхідне узбережжя Кореї, Китаю і Японії.

Перевезення вантажів з морських портів до річкових і навпаки здійснюється на спеціалізованих суднах, призначених для перевезення вантажів без перевалки і пристосованих для навігації в морських і річкових умовах. Змішані судна мають різні технічні та експлуатаційні характеристики, залежно від призначення судна та регіону, в якому воно працює. Більшість суден працюють майже цілий рік. Під час навігації вони здійснюють нетранспортні перевезення між морськими та річковими портами, а в міжнавігаційний період працюють на морських маршрутах.

Станом на 2021 рік у світі експлуатувалося близько 28 000 вантажних суден дедевейтом до 5 000 тонн та від 5 000 до 10 000 тонн.

Річкові змішані судна широко використовуються для перевезення зовнішньоторговельних вантажів. Найважливішими з них є нафтопродукти, ліс, мінерали, зерно, вугілля, сільськогосподарська продукція та металопродукція. Найбільша частка вантажів припадає на сиру нафту, вугілля та руди.

Імпорт та експорт без перевалки приносить високі доходи і є важливим джерелом надходження іноземної валюти для країн, які задіяні в таких перевезеннях.

Перевезення «річка-море» здійснюються всіма великими європейськими річками, що ведуть у відкрите море.

Даний вид судноплавства найбільш розвинений у Швеції, Фінляндії, країнах Балтії, Великобританії, Нідерландах, Бельгії, Німеччині, Франції, Португалії, Іспанії, Італії, Румунії, південному Марокко, Алжирі та Туреччині (додаток А).

У 2023 році європейський внутрішній флот налічував приблизно 15 319 суден, з яких 9 658 були зареєстровані в країнах Рейну, 3 355 - в країнах Дунаю і 2 306 - в інших європейських країнах. У 2023 році суховантажний флот в рейнських країнах становив майже 7 000 суден, що підтверджує тенденцію до зниження, яка почалася в 2021 році. Флот наливних суден у прирейнських країнах налічує 1 434 судна і має таку ж тенденцію до скорочення, як і суховантажний флот. Однак в останні роки спостерігається тенденція до збільшення розмірів суден, що призводить до стагнації загального сухогрузного флоту і постійного зростання наливного флоту.

Загалом у регіоні ЄС річковими та морськими шляхами перевозиться майже 64 мільйони тонн вантажів (рис.2.2).

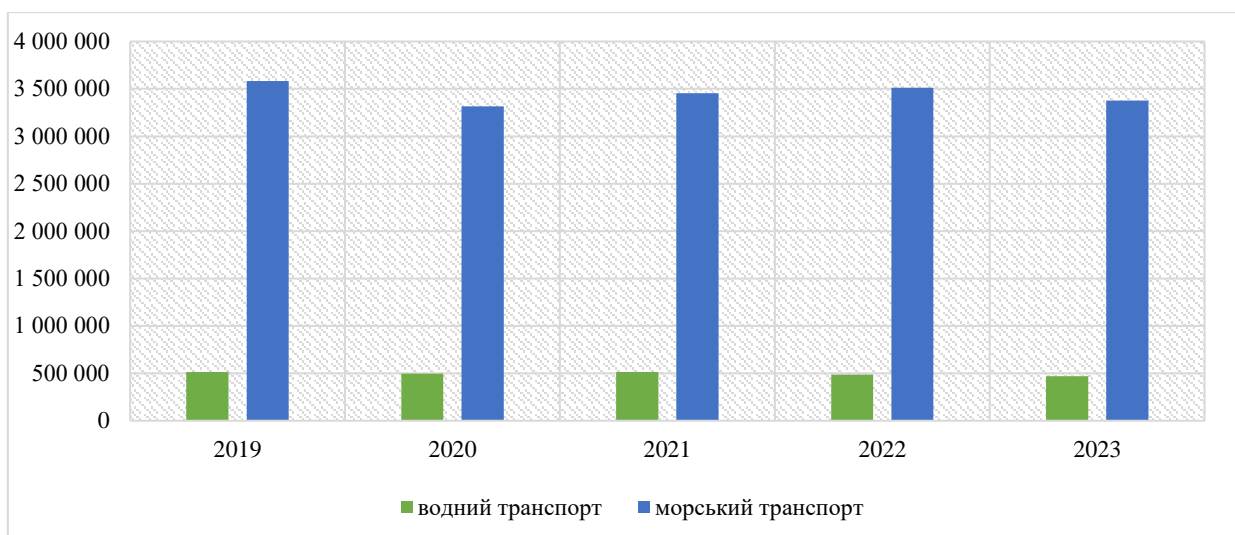


Рис. 2.1. Дані перевезень водним та морським транспортом в ЄС за період 2019-2023 рр.

Джерело: складено автором за матеріалами: [1]

Як видно з рис. 2.1., на внутрішньому транспорті в Європі продуктивність вантажних перевезень знизилася на 3,8% у 2023 році порівняно з 2022 роком.

Відзначимо, що на країни Рейну (Бельгія, Франція, Німеччина, Люксембург, Нідерланди та Швейцарія) припадає 80,1% загального обсягу внутрішніх водних перевезень в ЄС, а частка країн Дунайського басейну становила 19,6% (рис. 2.2).

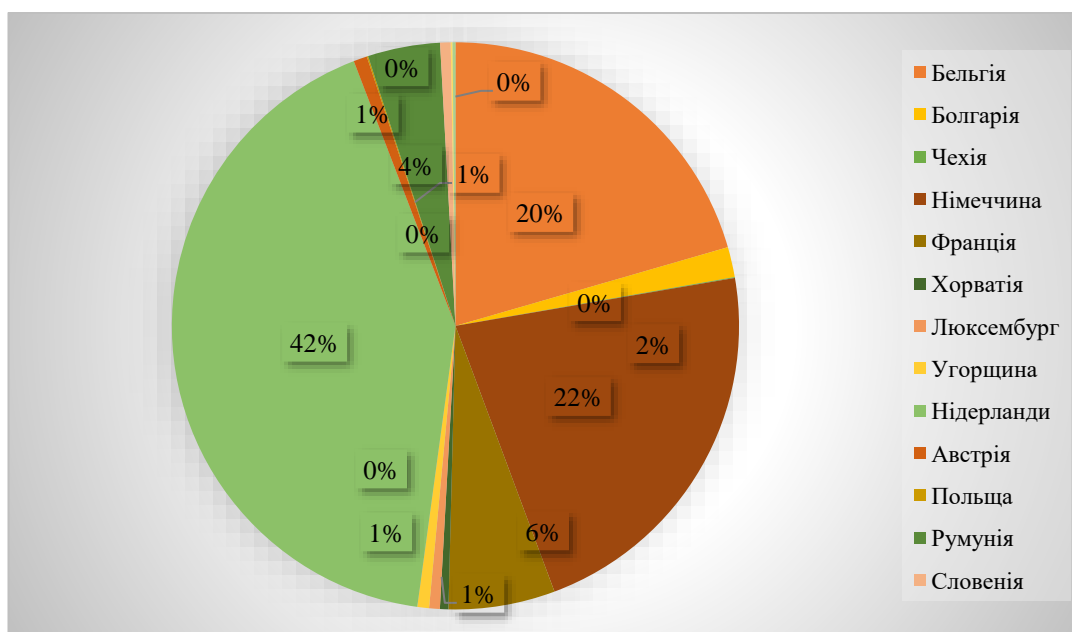


Рис. 2.2. Структура водних перевезень по країнах ЄС за 2023 рік
Джерело: побудовано автором за матеріалами [1]

Останні роки стали складними для світової торгівлі і водні перевезення в ЄС не стали винятком. Перед ними постали нові виклики. Так, в умовах триваючої масштабної агресивної війни Росії проти України та зростання напруженості на Близькому Сході невизначеність у кількох сегментах ринку залишалася високою, що негативно позначилося на операціях перевезень «річка-мору» та призвело до неоднозначних прогнозів. Зокрема, вантажообіг на Рейні в цілому (від Базеля до Північного моря) впав з 292,3 млн тонн у 2022 році та до 276,5 млн тонн у 2023 році, тобто на -5,4 % (рис. 2.4 та 2.5). Падіння було більшим на традиційному Рейні (від Базеля до німецько-нідерландського кордону) (-6,0%), ніж на голландському Нижньому Рейні (-4,5%), де транспортна активність є більш активною. Багато сегментів ринку продемонстрували від'ємні темпи зростання перевезень, від -5,3% для металопродукції до -27,0% для вугілля. Позитивне зростання показали лише нафтопродукти (+3,0%) та залізна руда (+2,5%) [27].

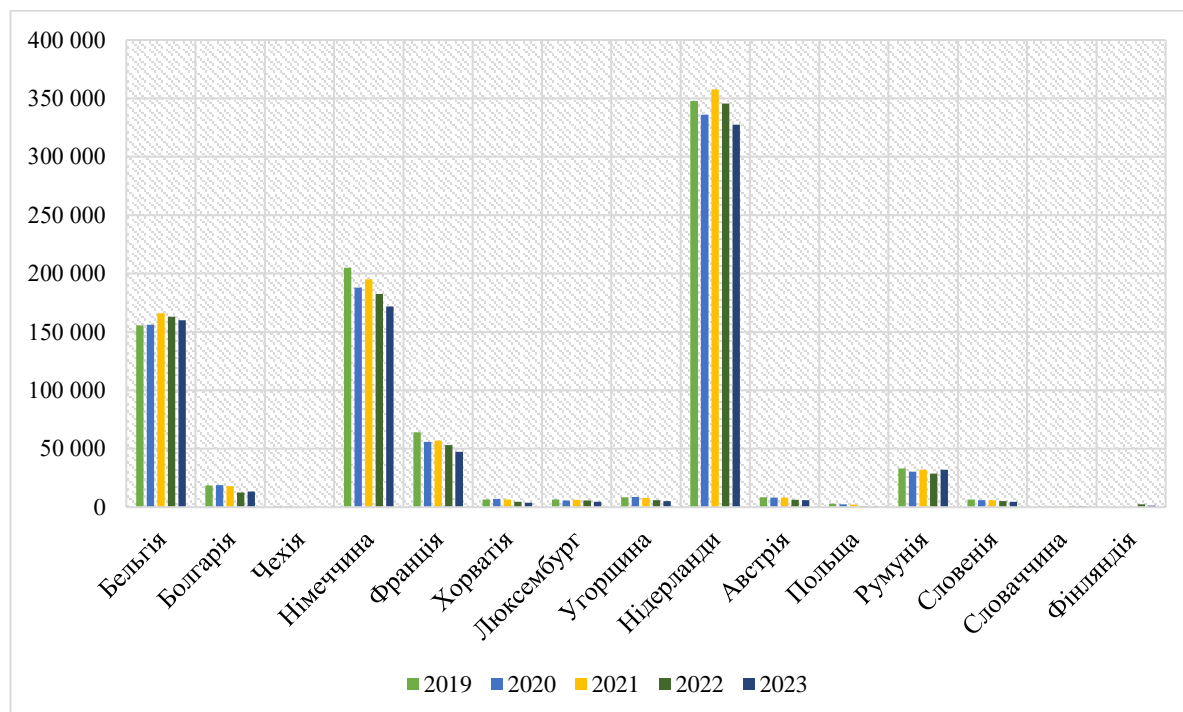


Рис. 2.3. Дані перевезень водним транспортом по країнах ЄС у період 2019-2023 рр.

Джерело: побудовано автором за матеріалами [1]

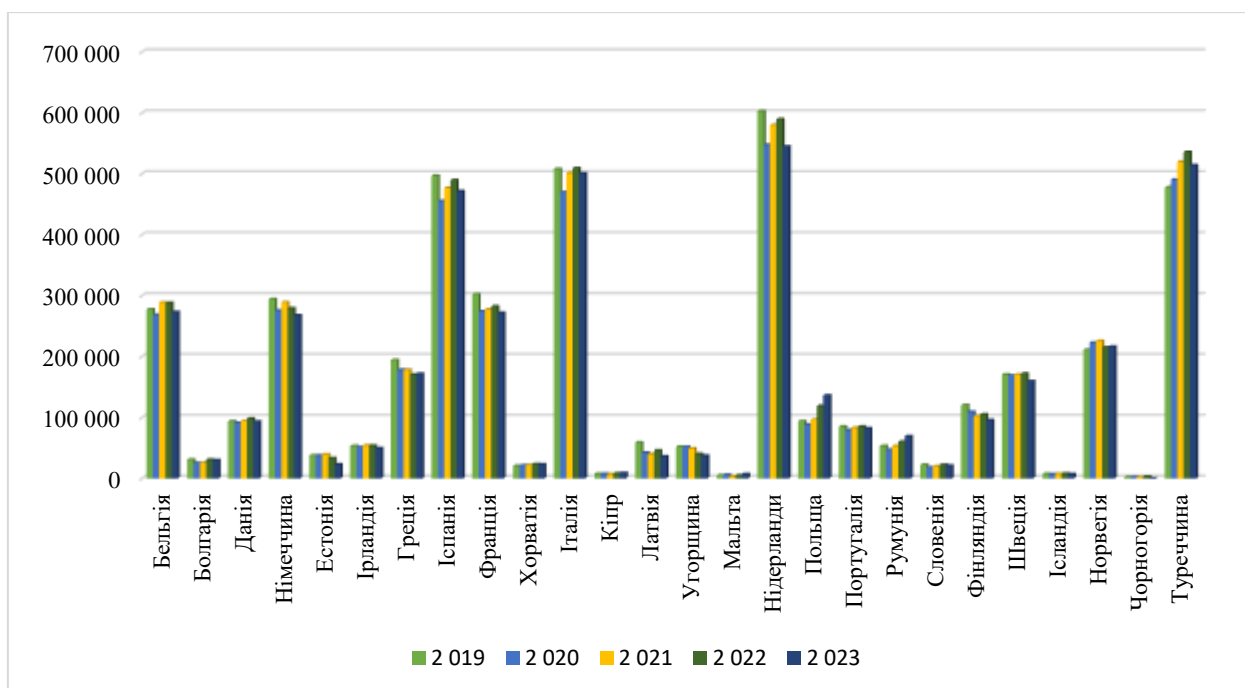


Рис. 2.4. Дані перевезень морським транспортом по країнах ЄС за 2019-2023 рр.

Джерело: побудовано автором за матеріалами [1]

Інфляція в євросоні значно знизилася в 2023 році, впавши з 9,2% наприкінці 2022 року до 2,9% наприкінці 2023 року (рис. 2.6 та рис. 2.7). Це зниження відбулося головним чином завдяки падінню у 2023 році цін на енергоносії та продукти харчування, які різко зросли після вторгнення в Україну, особливо на природний газ, який до того часу у великих кількостях імпортувався з Росії.

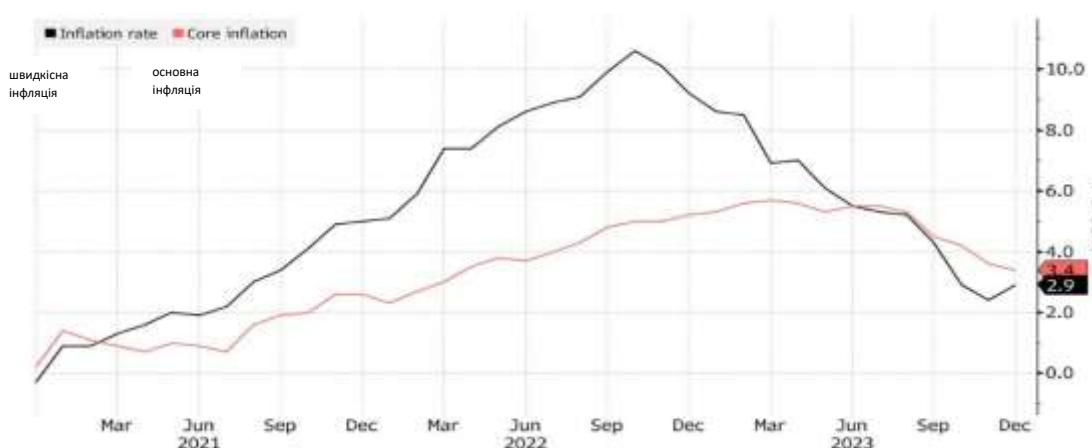


Рис. 2.5. Показник інфляції в ЄС за 2018-2023 рр.

Джерело: побудовано автором за матеріалами [1]

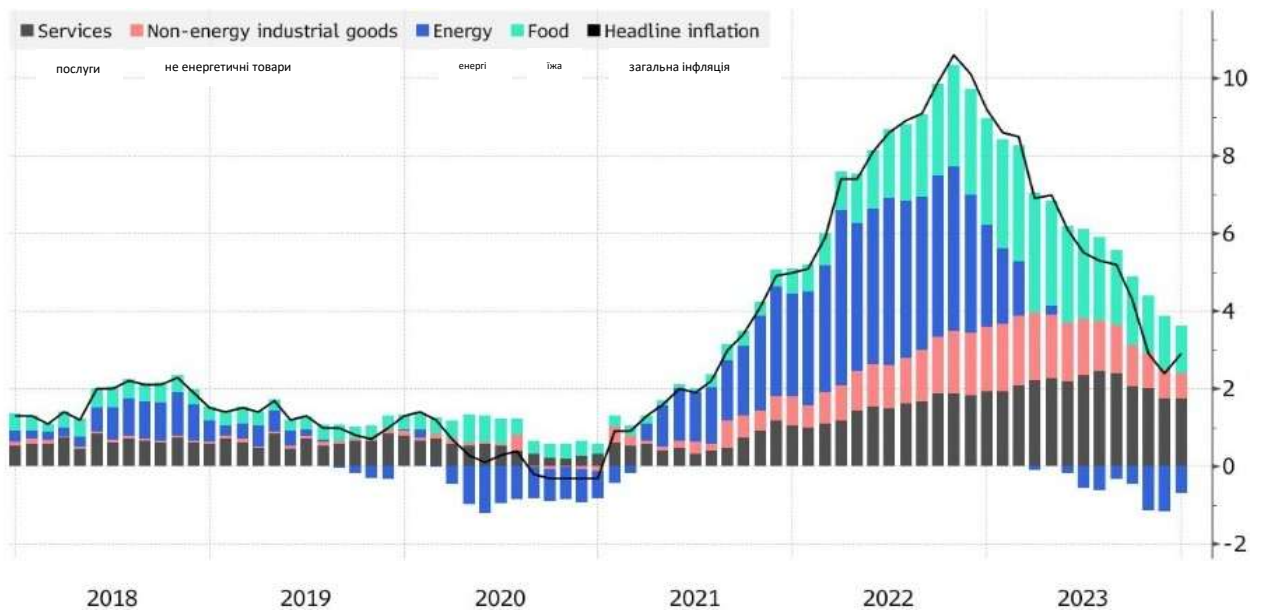


Рис. 2.6. Показник інфляції в ЄС по групам товарів за 2018-2023 рр.

Джерело: побудовано автором за матеріалами [1]

За таких умов вугілля почали ширше використовувати як дешевшу альтернативу природному газу, тож попит і ціни на вугілля в євросоні значно зросли у 2022 році. Однак, коли на початку 2023 року попит на газ почав знижуватися і відбувся перехід до альтернатив, таких як вугілля, ціни на вугілля впали до більш нормального рівня, тобто на -53% між 2022 і 2023 роками [27].

Ціни на природний газ впали через ті ж тенденції - на 59% між 2022 і 2023 роками. З іншого боку, ціни на нафту впали на -16% і на паливо також скоротилися у 2023 році, оскільки попит стагнував, а пропозиція повністю наздогнала його.

Ціни на продукти харчування також стабільно падали у 2023 році, частково завдяки причорноморському зерну, оскільки зростання світових поставок повністю компенсувало перебої, спричинені війною [27].

Відзначимо, що європейські порти потерпають від складних умов, навіть незважаючи на те, що макроекономічне та геополітичне середовище покращується. Дійсно, майже всі порти, включаючи найбільш завантажені внутрішні порти, зафіксували від'ємні темпи зростання у 2023 році. Так, порт Роттердам обробив -6,9% вантажів на внутрішніх водних шляхах, порт

Антверпен-Брюгге -3,4%, порт Північного моря -4,8% і порт Гамбург -6,2%, з ще більшим падінням, якщо брати до уваги морську пропускну здатність. Як рідкісний виняток, порт Констанца зафіксував рекордні показники вантажообігу як на морських, так і на внутрішніх водних шляхах. Такі показники значною мірою пояснюються тим, що з початком війни в Україні та завдяки Чорноморській зерновій ініціативі порт став найбільш життєздатним альтернативним маршрутом для величезного українського експорту зернових.

У більшості внутрішніх портів Європи спостерігалось аналогічне падіння обсягів вантажів, хоча порт Дуйсбург постраждав найменше (-0,9%), а в деяких портах, обсяги вантажів зросли (рис. 2.7 та 2.8).

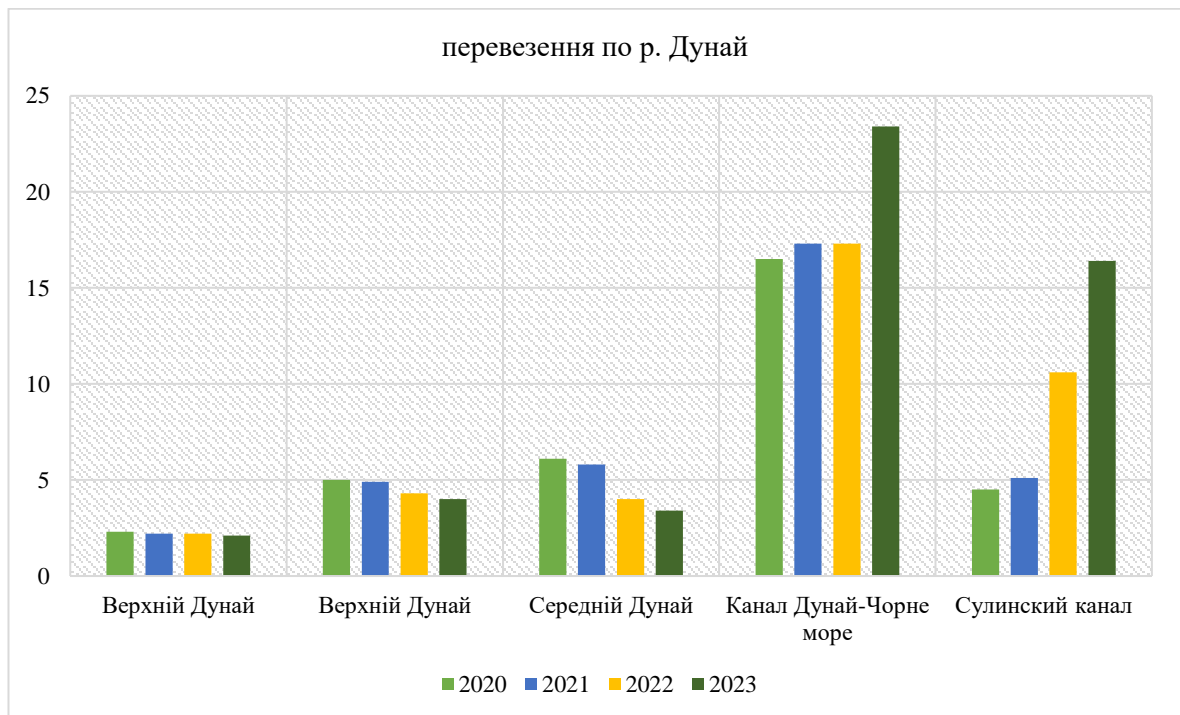


Рис. 2.7. Дані вантажоперевезень по р. Дунай за 2020-2023 рр.

Джерело: побудовано автором за матеріалами [27]

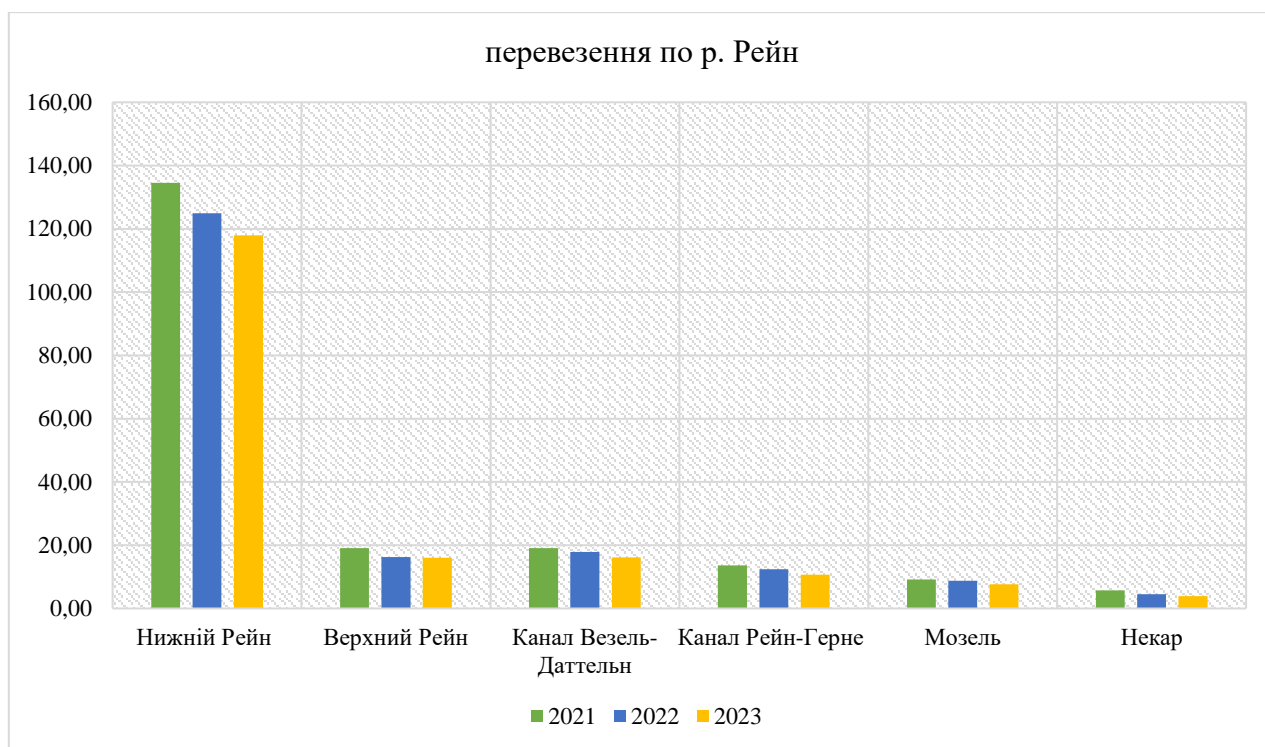


Рис. 2.8. Дані вантажоперевезень по р. Рейн за 2020-2023 рр.

Джерело: побудовано автором за матеріалами [27]

Відзначимо, що на обсяги контейнерних вантажів особливо вплинула геополітична ситуація, головним чином через кризу в Червоному морі: наприкінці жовтня 2023 року єменські повстанці почали невибіркові напади на торгові судна, що прямували через Баб-ель-Мандебську протоку. Оскільки 75% європейського експорту зазвичай проходить через цю протоку, напади призвели до значного скорочення контейнерних перевезень з європейських портів в останні місяці 2023 року. Ця криза відіграла головну роль у спаді в контейнерному секторі наприкінці 2023 року [27].

Кількість людей, зайнятих у пасажирських перевізників у секторі європейських водних шляхів, значно скоротилася у 2020 році порівняно з 2019 роком через пандемію Covid19, незважаючи на постійне зростання з 2012 року. З того часу рівень зайнятості поступово відновлювався, але станом на 2022 рік ще не досягнула допандемічного рівня. На противагу цьому, кількість вантажних експедиторів почала різко зростати в 2020 році, тоді як кількість пасажирських експедиторів продовжує збільшуватися без змін з 2010 року:

чистий оборот експедиторів водного транспорту в ЄС склав приблизно 7,5 мільярда євро в 2022 році в порівнянні з 6 мільярдами євро в 2021 році, що свідчить про значне зростання. Для компаній, що займаються пасажирськими перевезеннями, цей показник склав 2,8 млрд євро у 2022 році.

2.2. Особливості здійснення перевезень водним транспортом у країнах ЄС

Водні шляхи, особливо річки, здавна відіграють важливу роль у господарській діяльності людини, забезпечуючи ресурсами різні галузі промисловості (харчову, машинобудівну, рибальство тощо).

У районах з низькою кількістю опадів річки використовуються для штучного зрошення полів, пасовищ і садівництва. Річки також слугують каналами зв'язку, а енергія річкової води використовується для приведення в рух водяних коліс і механізмів на фабриках і заводах, також віднедавна і на гідроелектростанціях. Тобто, люди використовують річкову воду як для власних потреб, так і для загального транспорту.

Річковий транспорт стає все більш важливим і затребуваним, і на це є вагомі причини. Внутрішній водний транспорт стає серйозним конкурентом залізничному та автомобільному транспорту.

Водний транспорт в Європі відіграє вирішальну роль як у внутрішніх перевезеннях всередині ЄС, так і в імпортно-експортних вантажних перевезеннях: понад 90% зовнішньої торгівлі ЄС і близько 43% його внутрішньої торгівлі здійснюється морським транспортом.

Довжина європейських каналів і річок, які з'єднують сотні міст і промислових центрів та забезпечують надійне вантажне і пасажирське сполучення, перевищує 35 000 км. Майже всі країни регіону розташовані на морі або вздовж судноплавних річок; 20 з 27 країн-членів ЄС мають власні внутрішні водні шляхи, 12 з яких мають інтегровані мережі водних шляхів; річковий флот ЄС, який складається з 12 000 суден, здійснює

вантажоперевезення обсягом 210 млрд тонно-кілометрів. Це становить 6,5% від загального вантажопотоку. У країнах з найбільш розвиненими водними шляхами (Німеччина, Нідерланди та Франція) частка річкових вантажних перевезень перевищує 14% [28].

Структура європейського внутрішнього водного транспорту складається з чотирьох основних коридорів [29]:

- Рейн - головний коридор, що з'єднує портові кластери Північної Європи та Хінтерленд;

- коридор Північ-Південь, що включає канали Нідерландів, Бельгії та Франції;

- внутрішні водні шляхи, що простягаються від Німеччини до Польщі та Чеської Республіки Східний коридор;

- Південно-Східний коридор, який включає Дунай, річку Майн, канал Майн-Дунай і канал Дунай-Чорне море.

Система внутрішнього водного транспорту в Західній Європі складається в основному з Рейну та його приток, річок Скардіс, Маас, Мозель, Майн і Неккар, а також річок Сена і Рона (Франція), які з'єднані з басейном Рейну невеликими водними шляхами.

Загальна довжина внутрішніх водних шляхів у країнах ЄС становить 38 185 км. Країни з найдовшими судноплавними внутрішніми водними шляхами: Великобританія (8 136 км), Німеччина (7 675 км), Нідерланди (6 256 км), Франція (4 773 км) і Польща (3 654 км). За даними Центрального комітету Рейну, країни, які найбільше використовують внутрішній транспорт для вантажних перевезень: Німеччина, Франція, Нідерланди, Болгарія, Румунія, Австрія, Бельгія та Угорщина. Канал Рейн-Майн-Дунай з'єднує водну систему ЄС з внутрішніми водними шляхами Східної Європи [30, 31,32].

Водні шляхи з'єднують основні промислові центри Німеччини, Франції та Швейцарії з портами Роттердам та Антверпен, де вантажі перевантажуються на морські судна. Загальний обсяг перевезень внутрішніми водними шляхами

в цих країнах перевищує 400 млн. тонн, з яких 60% припадає на міжнародні перевезення.

Частка внутрішнього водного транспорту на внутрішньому ринку ЄС становить 3-6%, тоді як частка річкового транспорту в міжнародних перевезеннях сягає 40%.

Відзначимо, що у 2022 році в Європі працювало 5486 транспортно-експедиторських компаній, що займаються міжнародними перевезеннями непромислових відходів. Лише в Нідерландах налічувалося 3279 експедиторських компаній, що становить 60% від загальної кількості експедиторських компаній у Європі та 68% у країнах Рейну.

Кількість компаній на Дунаї є відносно низькою порівняно з часткою Дунаю (201 компанія, 4%) у загальній транспортній продуктивності внутрішніх водних шляхів ЄС (18%) (рис. 2.9).

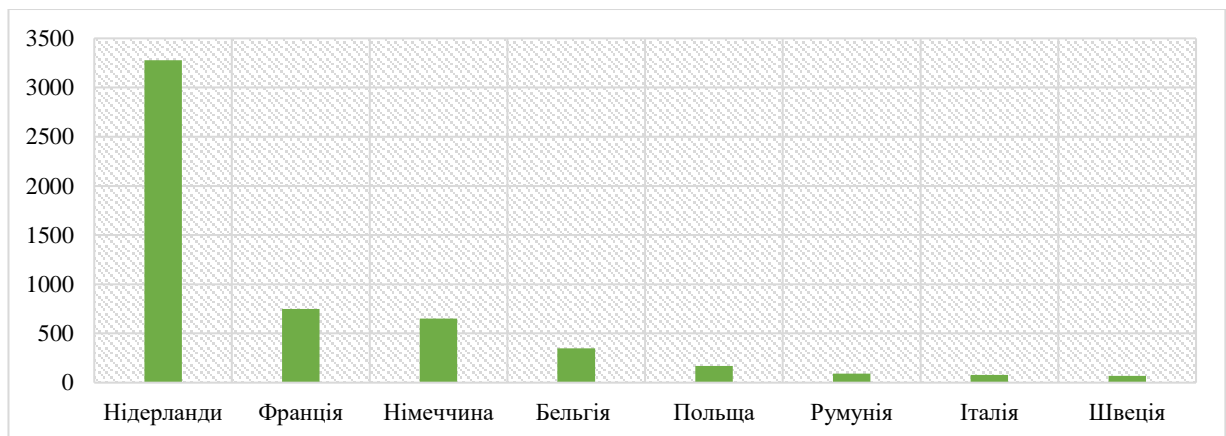


Рис. 2.9. Дані щодо кількості підприємств задіяних у водних перевезеннях в деяких країнах ЄС у 2022 році

Джерело: складено автором за матеріалами [1]

У 2022 році вантажні компанії, які здійснюють водні перевезення в ЄС, зафіксували оборот приблизно в 7,5 млрд євро, що на 25% більше, ніж у 2021 році (2021: 6 млрд євро). Відзначимо, що на країни Східної Європи (включаючи країни Дунайського басейну) припадає 9% всіх вантажних компаній водного транспорту ЄС, тоді як на країни Південної Європи та Скандинавії - по 2%. Рейнський регіон 60 зафіксував оборот приблизно в 6,9

млрд євро (92% від обороту в ЄС-27), що на 18% більше в порівнянні з 2021 роком. На рис. 2.10 та 2.11 представлено вантажообіг по країнах Європейського Союзу, які відносяться до басейну Рейну та Дунаю відповідно.

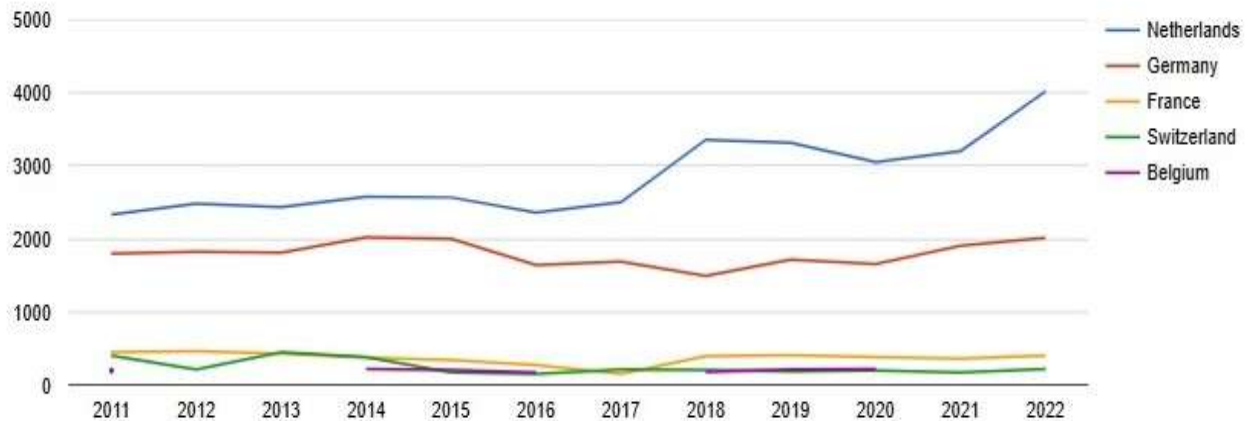


Рис. 2.10. Річний оборот перевезень водним транспортом у Рейнських країнах ЄС за 2011- 2022 рр.

Джерело: складено автором за матеріалами [1]

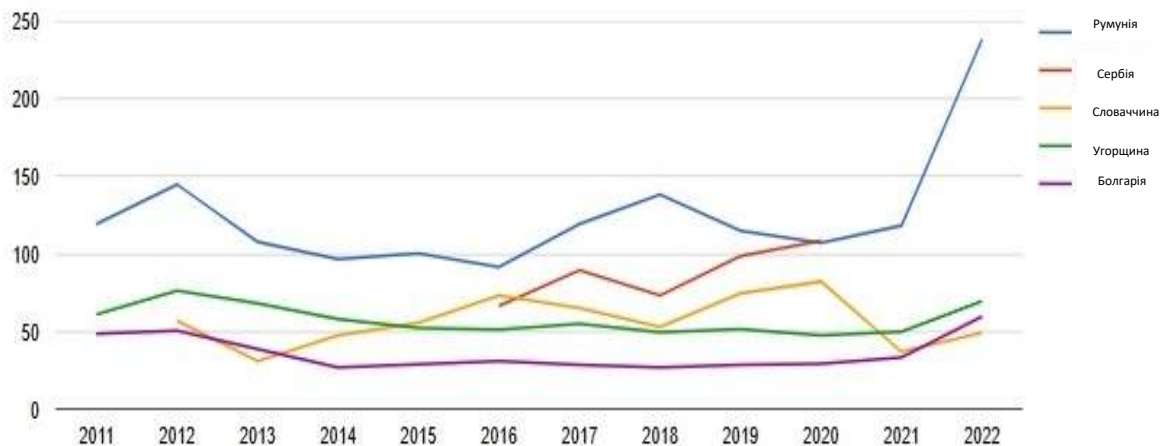


Рис. 2.11. Річний оборот перевезень водним транспортом у Дунайських країнах ЄС за 2011- 2022 рр. (сформовано автором на основі [1])

Річкові та морські порти відіграють важливу роль в інтермодальних перевезеннях, особливо у зв'язку з великими обсягами контейнерних перевезень.

На рис. 2.12 та 2.13 показано вантажообіг найбільших водних портів ЄС Рейнського та Дунайського напрямів відповідно.

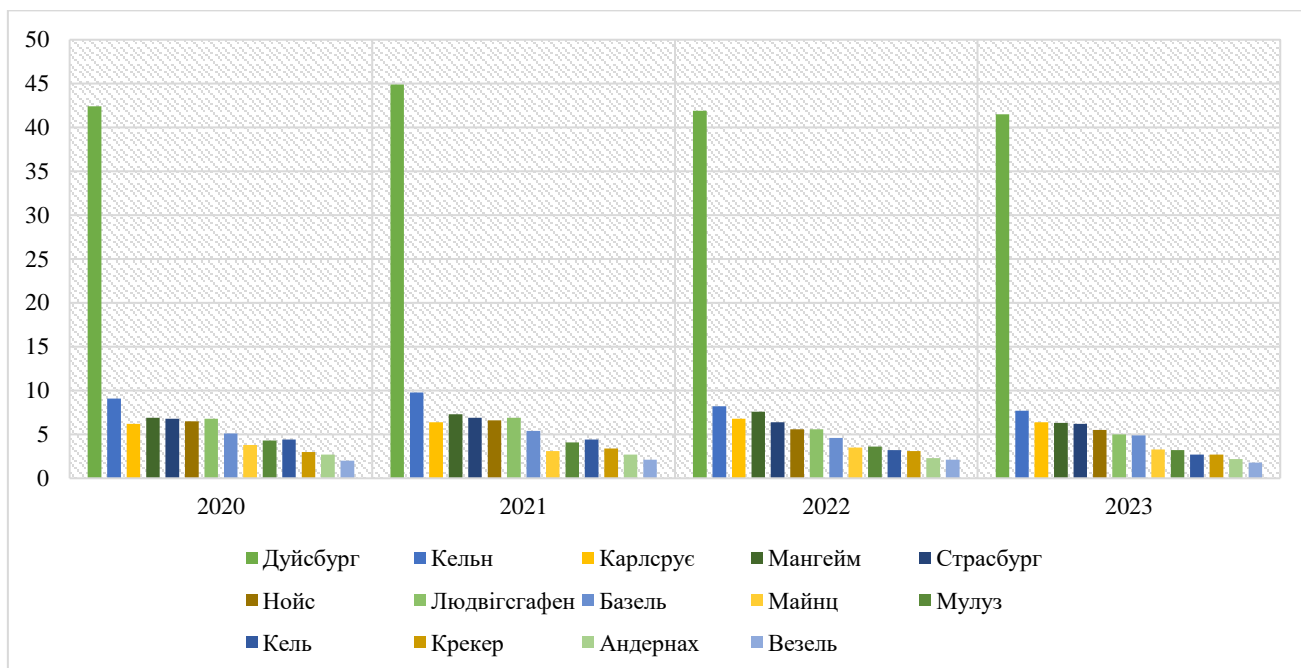


Рис. 2.12. Показники роботи Рейнських портів за 2020- 2023 рр.
Джерело: складено автором за матеріалами [27]

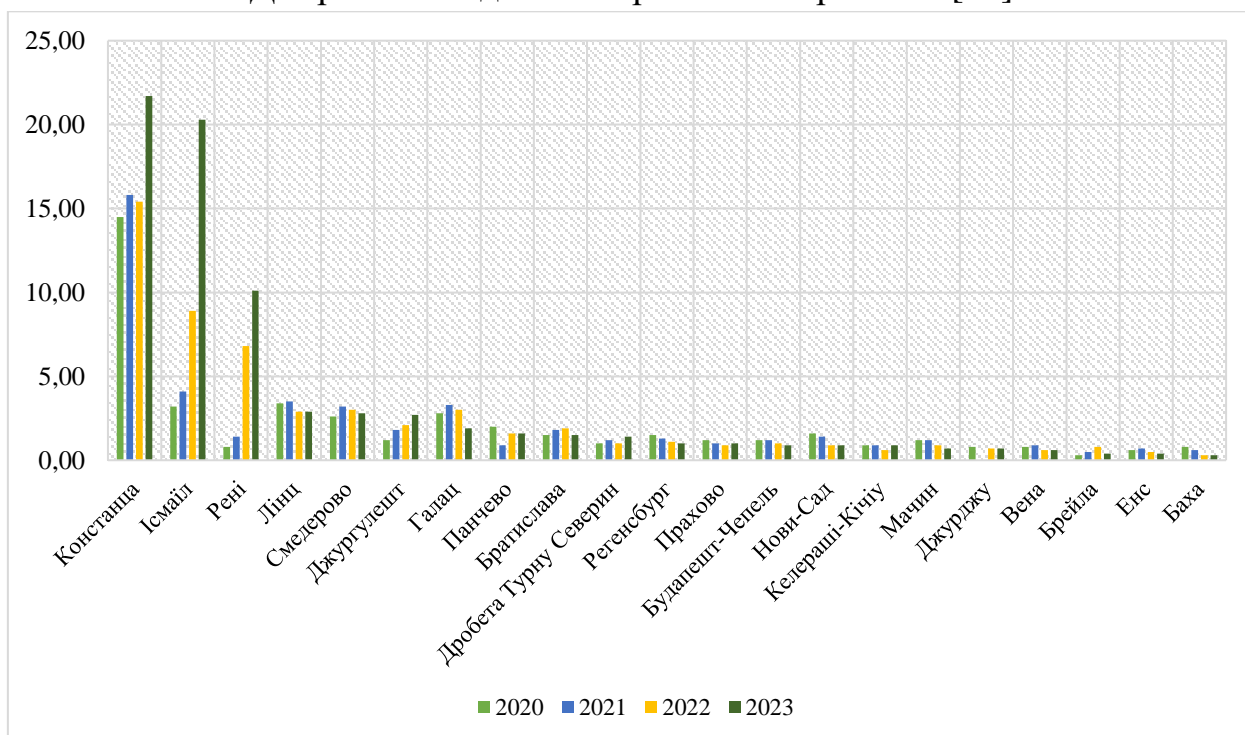


Рис. 2.13. Показники роботи Дунайських портів за 2020- 2023 рр.
Джерело: складено автором за матеріалами [27])

Середня кількість працівників на підприємствах у басейні Рейну значно вища, ніж у басейні Дунаю (рис. 2.15).

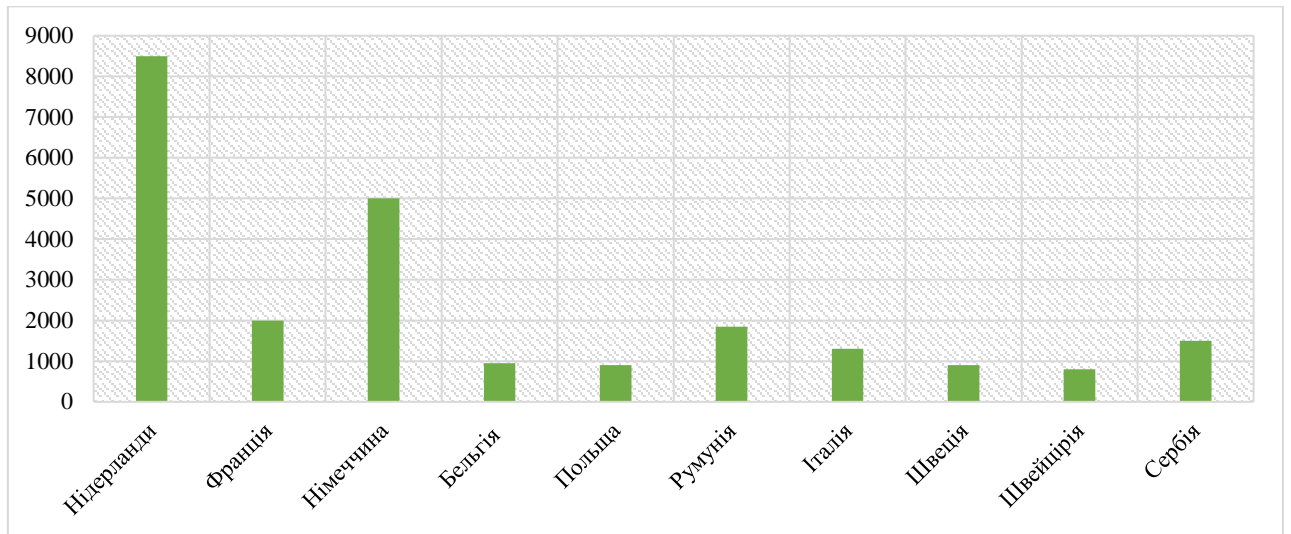


Рис. 2.14. Дані щодо кількості підприємств задіяних у водних перевезеннях в деяких країнах ЄС у 2022 році (

Джерело: складено автором за матеріалами [1]

В ЄС існує три правові режими для взаємодоповнюючих систем внутрішнього водного транспорту. Вони дозволяють використовувати вузькі маршрути між Францією та Іспанією в Піренеях, між Італією та європейськими країнами в Альпах, між Францією та Великобританією в ЄС і між Німеччиною та Польщею [33]:

- режим технічних вимог, що застосовуються до судноплавства на Рейні, заснований на правилах, встановлених Центральною комісією з судноплавства на Рейні, створеною відповідно до Мангеймської конвенції 1868 року;

- режим технічних вимог, що застосовуються до суден, які плавають по Дунаю, запроваджений Дунайською комісією;

- режим технічних вимог, що застосовуються до суден на інших водних шляхах ЄС, окрім Рейну та Дунаю.

Зауважимо, що висока продуктивність водного транспорту також пов'язана з іншими природними факторами, серед яких рівень води. Адже чим

вищий рівень води, тим більший обсяг вантажу, що перевозиться за один рейс, і, крім того, нижчі витрати на паливно-мастильні матеріали.

Також завдяки більшим глибинам і вищим коефіцієнтам, водний транспорт може досягти високої енергоефективності. Нижчий коефіцієнт пропозиції може бути компенсований введенням в експлуатацію більшої кількості суден, що є очевидним явищем, котре призводить до здорожчання транспортування водним транспортом.

На рис. 2.16 наведено кількість днів протягом року, на які припадає різні рівні води в річках Європейського Союзу.

Як видно з даних рис. 2.16, дані 2023 року характеризувався меншою кількістю маловодних днів у порівнянні з 2022 роком. Наприклад, у 2023 році було 24 дні, коли видима кількість опадів зростала з 1,31 м до 1,80 м через підйом водомірного поста; у 2022 році таких днів було 52.

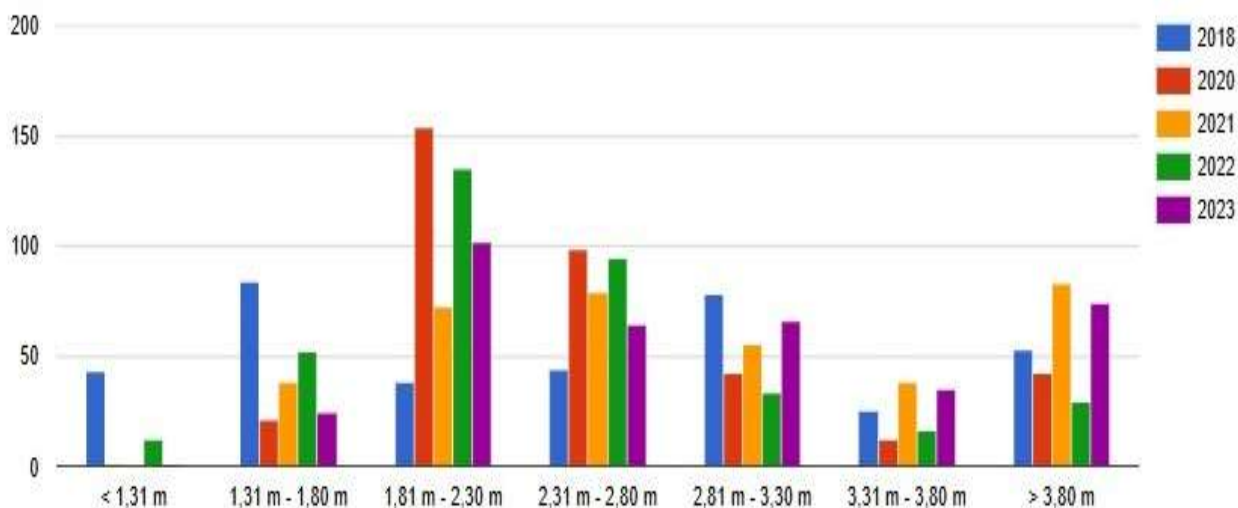


Рис. 2.15. Кількість днів в році за рівнем води за 2018- 2023 рр. на річках ЄС
Джерело: складено автором за матеріалами [27])

У період з 2018 по 2023 роки двома роками з найбільшою кількістю днів з високим рівнем води були 2018 і 2022 роки. Період низького рівня води у 2022 році припав на період липня-серпня 2022 року. Також у 2022 році були

періоди швидкого падіння рівня води через спекотну погоду. Це пояснює, чому у 2022 році було менше днів нижче еквівалентного рівня води порівняно з 2018 роком.

Також важливим питанням у водних перевезеннях є їх вартість.

Рівень вартості водних перевезень - фрахту включають вартість рейсу, в тому числі надбавки за паливо і низьку температуру води, а також витрати на обробку вантажу.

Ставки фрахту в 2023 році були в середньому на -11,8% нижчими, ніж у 2022 році, для всіх сегментів ринку разом узятих (тоді як у період з 2021 по 2022 рік вони зросли на +42,5%). Зокрема, ставки фрахту на перевезення суховантажних і контейнерних вантажів демонстрували тенденцію до зростання з третього кварталу 2020 року, оскільки базовий попит на перевезення відновився після пандемії. У 2023 році ставки фрахту на контейнерні перевезення в цілому продовжували слідувати цій початковій тенденції, але в період між 2022 і 2023 роками зниження попиту на вантажопотоки стало більш помітним, ніж раніше. В результаті їх інтенсивність знизилася, а ставки на суховантажні перевезення в середньому різко впали в 2023 році (-21,4% по відношенню до спотового ринку і -10,6% по відношенню до контрактних цін).

Таке зниження ставок на сухі вантажі можна пояснити тим, що обсяги перевезень суховантажів у 2023 році були нижчими, ніж у 2022 році. Зокрема, тимчасовий ефект, який спостерігався у 2022 році через додатковий попит з боку внутрішніх портів, закінчився у 2023 році.

Ставки фрахту на наливні вантажі мали тенденцію до зниження в період з 2019 по 2021 рік через нижчі темпи зростання попиту на перевезення порівняно з сухими вантажами і більш широку пропозицію завдяки вищим темпам будівництва нових суден і, як наслідок, додатковим пропускним можливостям. Тим не менш, ставки фрахту на наливні вантажі, починаючи з 4 кварталу 2021 року, в цілому будуть відрізнятися через вплив низьких рівнів і

загального зростання споживання, незважаючи на складний рік для світової торгівлі.

Ставки фрахту на контейнерні перевезення з 2021 року зростали в середньому щорічно (+2,2% у 2023-2022 роках і +23,6% у 2022-2021 роках).

Відзначимо, що ставки на контейнерні перевезення можуть впасти на 70% протягом наступних 12 місяців. Це пов'язано з тим, що на ринку морських перевезень відбуваються зміни, які можуть мати значний вплив на глобальну логістику.

Серед основних причин зниження фрахтових ставок є:

- зниження попиту на основних морських маршрутах. В останні місяці попит на контейнерні перевезення значно впав, особливо на маршрутах з Китаю в США і Європу. Прогнозований раніше пік сезонної активності виявився нетривалим, і зараз перевізники стикаються з надлишком потужностей у своїх флотах;

- криза в Червоному морі. Криза в даному регіоні вже тривалий час впливає на ринок, адже - це важливий маршрут для торгівлі через Суецький канал, і поки ситуація не буде вирішена, ринок залишатиметься нестабільним;

- збільшення контейнерного флоту Зростання кількості контейнеровозів призведе до надлишку пропозиції на ринку, що, на жаль, сприятиме зниженню ставок фрахту: в першій половині 2024 року флот збільшиться на 30,8% в порівнянні з 2019 роком, що створює додатковий тиск на судноплавні компанії.

Попри те, що фрахтові ставки можуть знижуватися і надалі, перевізникам та імпортерам потрібно буде підготуватися до нових викликів, таких як зміна маршрутів, затримки через локальні кризи і тимчасове збільшення витрат через портові суперечки.

2.3 Перспективи розвитку перевезень водним транспортом «річка-море» у країнах ЄС

У Білій книзі ЄС з питань транспорту 2011 року зазначено, що до 2030 року 30% вантажних перевезень на відстані понад 300 км мають бути переведені на інші, більш екологічні види транспорту, такі як залізничний і водний транспорт. Це не тільки сприятиме створенню ефективних та екологічно чистих вантажних коридорів, але й стимулюватиме інтеграцію внутрішніх водних шляхів у транспортну систему та сприятиме екоінноваціям у вантажних перевезеннях» [34].

Водний транспорт в Європі характеризується інтенсивним розвитком інтермодальних перевезень, особливо у зв'язку з масштабною контейнеризацією річкових портів.

Як було зазначено вище, перевагами річкового транспорту вважаються його висока пропускна здатність і відносно низька вартість організації самих перевезень.

Проте в ЄС діяльність водного транспорту була нестабільною в період з 2013 по 2023 рік (рис. 2.17).



Рис. 2.16. Вантажні перевезення водними шляхами в ЄС за 2014-2023 рр.

Джерело: складено автором за матеріалами [1])

Як видно з даних рис. 2.16 активність перевезень водним транспортом щорічно знижувалася в період з 2014 по 2016 рік; незначне зростання (+0,5%) спостерігалось в 2017 році, після чого відбулося різке зниження (-10,9%) в 2018 році і негайне відновлення (+6,6%) в 2019 році. У 2020 році відбулося зниження (-5,9%), а в 2021 році - відновлення (+5,9%); в 2023 році - зростання (+3,6%), а в 2023 році - скорочення (-3,6%), У 2021 році зафіксовано нове відновлення зі зростанням на 3,6% порівняно з 2020 роком. У 2022 році було зафіксовано різке падіння на 9,8%. У 2023 році продуктивність вантажних перевезень водними шляхами впала на 4,6% (6 млн тонно-кілометрів), досягнувши найнижчого рівня. Аналогічна тенденція спостерігається і для тоннажу: у 2023 році він знизився на 4,0% (20 млн тонн).

Таким чином, пропри значні переваги водних перевезень їх обсяг протягом 2014-2023 років на території ЄС скоротився на понад 14%. У зв'язку з такою ситуацією Європейський Союз проводить активну роботу щодо розвитку перевезень водним транспортом «річка-море».

Так, відповідно до Регламенту (ЄС) № 1315/2013 Європейського Парламенту та Ради від 11 грудня 2013 року, керівних принципів розвитку транс'європейських транспортних мереж, пріоритетними напрямками розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів є:

- для існуючих водних шляхів - здійснення заходів з приведення водних шляхів до стандартів судноплавства, еквівалентних IV класу;
- створення нових водних шляхів відповідно до технічних вимог, затверджених Європейською радою міністрів транспорту, з метою забезпечення досягнення високого рівня модернізації існуючих водних шляхів та їх відповідності ринковим вимогам;
- застосування телематики, зокрема річкових інформаційних послуг;
- з'єднання інфраструктури водних шляхів з залізницею.

На рис. 2.17 показано дані щодо інвестиційних вкладень по країнах ЄС в розвиток водної інфраструктури.

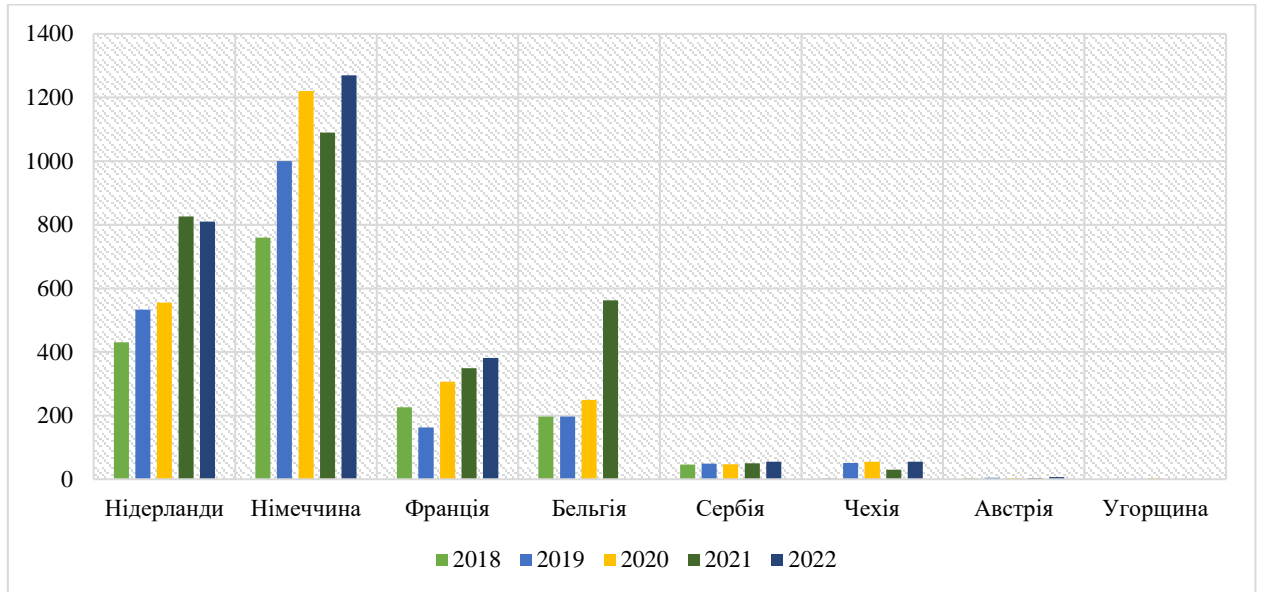


Рис. 2.17. Інвестиції в інфраструктуру водного транспорту країн ЄС за період 2018-2024 рр.

Джерело: сформовано автором за матеріалами [27]

Політика ЄС щодо розвитку внутрішніх водних шляхів реалізується відповідно до програми дій NAIADES II, яка має на меті забезпечити модернізацію існуючих водних шляхів, зокрема річкових інформаційних послуг.

Відзначимо, що в рамках Програми дій NAIADES ключовими сферами розвитку водного транспорту є:

- якісна інфраструктура;
- інновації;
- безперебійне функціонування ринків;
- викиди в навколишнє середовище;
- кваліфіковані працівники;
- інтеграція внутрішніх морських шляхів у логістичні ланцюжки.

Європейський Союз оголосив про плани стати кліматично нейтральним до 2050 року. Ця мета була поставлена після кліматичних страйків 2019 року.

У грудні 2019 року Європейська комісія представила Європейський зелений курс - своє бачення розвитку континенту через реалізацію системних

політичних рішень, спрямованих на досягнення кліматичної нейтральності континенту до 2050 року та розвиток справедливих і процвітаючих суспільств.

Європейський зелений курс - це не закон, а ініціатива зі сталого розвитку та захисту довкілля, що включає ефективне споживання ресурсів, зелені інвестиції, скорочення викидів парникових газів та справедливую трансформацію.

Одним з напрямів реалізації Європейського зеленого курсу є скорочення викидів парникових газів. Адже на транспортний сектор в Європейському Союзі припадає близько чверті викидів парникових газів і регіон має потенціал для їх скорочення до 90%.

Сталий транспорт означає, що на першому місці стоїть користувач, а також надання дешевших, здоровіших і чистіших альтернатив існуючим видам транспорту.

На рис. 2.18 наведено дані щодо викидів парникових газів в країнах Європейського Союзу.

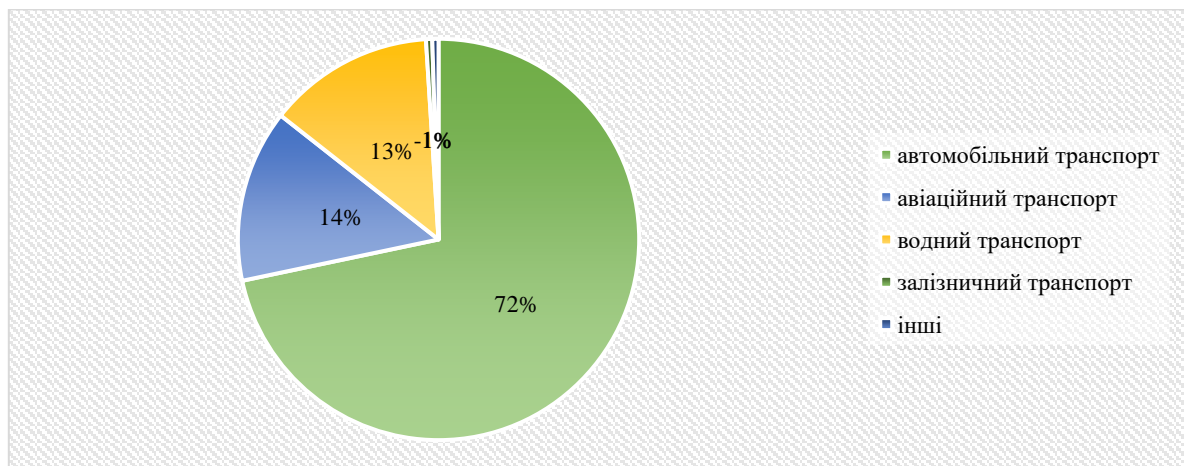


Рис. 2.18. Структура викидів парникових газів за видами транспорту в країнах ЄС

Джерело: сформовано автором за матеріалами [1]

Як видно з даних рис. 2.19 водний транспорт має значно менший рівень забруднення довкілля ніж інші види транспорту, поступаючись за показниками екологічності лише залізничному. Тому з метою скорочення

викидів парникових газів пропонується відмовитися від авіап перевезень на відстань до 500 км і натомість використовувати наземні та водні шляхи.

«Зелена» стратегія також рекомендує переорієнтувати вантажні перевезення з автомобільного на залізничний і водний транспорт. 75% вантажів планують перевозитися залізницею. Проте потужностей залізничного транспорту в ЄС, особливо для вантажних перевезень, недостатньо. Тому водний транспорт має значний потенціал для забезпечення відвідного рівня торгівлі в регіоні через відмову від надмірного використання автомобільного транспорту.

Відповідно до викладеного вище, розвиток перевезень водним транспортом «річка-море» повинен базуватися на:

- оновленні флоту торговельних суден, земснарядів і буксирів відповідно екологічних стандартів ЄС;
- розвитку інфраструктури глибоководних портів та будівництво спеціалізованих перевантажувальних потужностей;
- спрощенні процедур реєстрації суден та системи сертифікації моряків та забезпечення відповідності міжнародним стандартам підготовки та оцінки їх кваліфікації;
- модернізації водної інфраструктури;
- зниженні вартості річкових перевезень;
- спрощення процедур доступу суден під іноземними прапорами до судноплавства внутрішніми водними шляхами ЄС.

На рис. 2.20 відображено чинники, які впливають на розвиток водної інфраструктури.

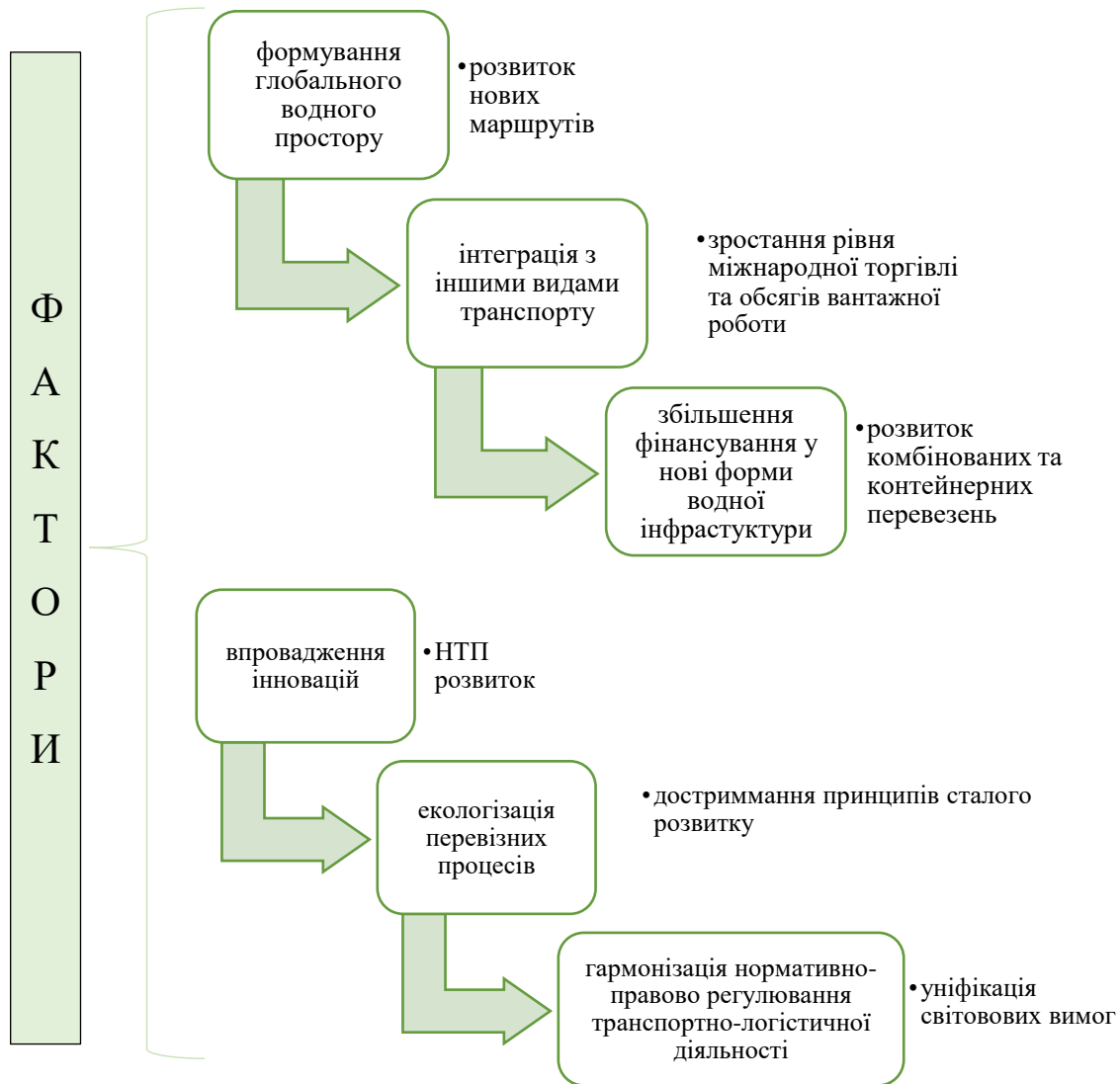


Рис. 2.19. Фактори, які впливають на розвиток інфраструктури водного транспорту

Джерело: сформовано автором за матеріалами [35, 36, 37, 28]

Також ефективність розвитку водного транспорту залежить від:

- взаємозв'язку морських портів і внутрішніх водних шляхів, впровадження інформаційної системи управління рухом суден та електронних судноплавних послуг;
- впровадження нових технологій та інновацій для просування енергоефективного морського транспорту, включаючи альтернативні види палива;
- просування морських судноплавних маршрутів, включаючи морський транспорт розвиток зв'язків з внутрішніми регіонами.

У результаті узагальнення дослідження було створено таблицю 3.1., яка представляє собою SWOT-аналіз функціонування транспортно-технологічної системи перевезень вантажів за сполученням «річка-море». Такий підхід дозволив систематизувати ключові аспекти діяльності водного виду транспорту «річка-море».

Таблиця 3.1.

SWOT-матриця транспортно-технологічної системи перевезення вантажів «річка-море»

<p>Сильні сторони (Strengths) Ефективне поєднання різних видів транспорту (річковий та морський), що сприяє оптимізації логістичних ланцюгів. Наявність розвиненої транспортно-технологічної інфраструктури в окремих регіонах, що дозволяє забезпечити своєчасність і надійність перевезень.</p>	<p>Слабкі сторони (Weaknesses) Обмеження конструкцій суден змішаного типу, які можуть впливати на адаптивність та експлуатаційні характеристики при переході між річковими і морськими умовами. Наявність специфічних умов судноплавства та нюансів правового регулювання, що іноді створює додаткові бар'єри для організації перевезень.</p>
<p>• Можливості (Opportunities):</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Подальший розвиток і модернізація інфраструктури, що сприятиме збільшенню ефективності перевезень. ○ Впровадження інноваційних технологій і оптимізація логістичних процесів для зниження витрат і покращення сервісу. ○ Гармонізація правових норм на міжнародному рівні, що відкриває перспективи для розширення ринків збуту та інтеграції в європейські логістичні мережі. 	<p>• Загрози (Threats):</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Зовнішні економічні та політичні фактори, які можуть впливати на стабільність міжнародних перевезень. ○ Можливість зміни регуляторних вимог та умов судноплавства, що може створити додаткові ризики для учасників перевезень. ○ Непередбачувані природні та кліматичні умови, які іноді впливають на безпеку і ефективність судноплавства.

Джерело: узагальнено та доповнено за матеріалами [4,5,6]

Таким чином, SWOT-матриця дозволяє комплексно оцінити як переваги, так і недоліки транспортно-технологічної системи перевезення вантажів «річка-море», що є важливим для розробки подальших заходів з оптимізації та розвитку цього виду перевезень.

Таким чином, основні принципи національної транспортної політики ЄС у сфері водних перевезень можна визначити наступним чином:

- взаємопов'язаність: доступність та сполучення всіх регіонів Європи, включаючи віддалені, острівні, периферійні, гірські та малонаселені регіони, скорочення розривів у якості як пасажирської, так і вантажної транспортної інфраструктури, взаємозв'язок транспортної інфраструктури та міжміського транспорту, з одного боку, та регіонального і місцевого транспорту, з іншого;

- ефективність: усунення вузьких місць та відсутніх ланок всередині та між транспортною інфраструктурою, національний взаємозв'язок та інтероперабельність транспортних мереж, оптимальна інтеграція та взаємозв'язок усіх видів транспорту, сприяння економічно ефективному та якісному транспорту, що сприяє подальшому економічному зростанню та конкурентоспроможності, ефективному використанню нової та існуючої інфраструктури, ефективне застосування інноваційних технологій та операційних концепцій,

- сталість: розвиток усіх видів транспорту для забезпечення сталого та економічно ефективного транспорту в довгостроковій перспективі, скорочення викидів парникових газів, низьковуглецевий та екологічно чистий транспорт, безпека палива, скорочення зовнішніх витрат, внесок у досягнення цілей захисту навколишнього середовища;

- доступність: задоволення національних і міжнародних транспортних потреб, забезпечення стандартів безпеки і високої якості як пасажирських, так і вантажних перевезень, забезпечення доступності для служб екстреної допомоги.

Отже, важливість значення річково-морських перевезень є невід'ємною частиною інтермодальної логістики та їхня роль у транспортній системі Європи. Основні моменти: інфраструктурні інвестиції (розвиток внутрішніх терміналів і транспортних вузлів уздовж водних шляхів сприяє покращенню логістичних процесів); роль річкових портів (деякі з них функціонують як регіональні розподільчі центри, що інтегрують річковий та морський транспорт); географічні особливості (найбільш активно річково-морські перевезення розвинені в Західній Європі та країнах Балтійського регіону);

обмеження за тоннажем (судна змішаного плавання мають вантажопідйомність у діапазоні 1000–3000 тонн); нішевий характер (через обмежені масштаби такі перевезення орієнтуються на специфічні ринкові можливості та фідерні послуги); гнучкість логістичних ланцюгів (– можливість об'єднання або поділу вантажів у морських портах дозволяє підвищити ефективність перевезень).

Висновки до другого розділу

За результатами проведеного дослідження особливостей перевезень «річка-море» у країнах ЄС можна зробити такі висновки:

1. Водні види спорту включають річкові та морські види спорту. Кожен вид включає низку елементів, зокрема судноплавство, порти, канали та інфраструктуру. Ринок водних перевезень в ЄС оцінюється в 6,5 млн тонн на рік і характеризується збільшенням обсягів перевезень, особливо зерна та металу. Водні перевезення мають потенціал для зростання. Основними факторами, що стримують зростання ринку, є відносно низька вартість перевезень, особливо за рахунок скорочення додаткових перевантажень, нижчі викиди вуглекислого газу, порівняно із автомобільним транспортом. В ЄС перевезення водним транспортом досить сильно залежать від макроекономічних настроїв, причому загальний обсяг перевезень знизився у всіх основних сегментах ринку. Основними водними шляхами регіону є річки Рейн та Дунай. Обсяги перевезень по Рейну в цілому (від Базеля до Південного моря) склали 276,5 млн тонн у 2023 році порівняно з 292,3 млн тонн у 2022 році (-5,4%), на що вплинули висока інфляція, масштабне російське вторгнення в Україну та інші геополітичні конфлікти. Обсяг контейнерних перевезень по річці Рейн у 2023 році знизився на -13,0%. Це зниження відображає загальне падіння перевезень «річка-море». Обсяг перевезень по

Дунаю також скоротилися. Так досяг 23,9 млрд тонн у 2022 році, що на 20% менше, ніж у 2021 році.

2. Обсяг вантажних перевезень водними шляхами в ЄС залишається значним, попри наявні проблеми. Регіон має розгалужену мережу каналів, яка пов'язує річки в єдину водну транспортну систему. Довжина судноплавних шляхів ЄС перевищує 50 000 км, у тому числі 8,5 000 км у Франції, 7,8 000 км у Фінляндії, 7,5 000 км у Німеччині та 6,2 000 км у Нідерландах. Рівень розвитку перевезень «річка-море» залежить від обсягу вантажоперевезень. Нідерланди (54%), Німеччина (20%), Бельгія (15%) і Франція (3%) очолюють список за часткою від загального обсягу оброблених вантажів водним транспортом. На жаль, ринок водних перевезень в ЄС залежить від загальної глобальної економічної ситуації в світі, серед яких криза Червоному морі, війна в Україні та ін.

3. Водний транспорт в Європі відіграє дуже важливу роль як у внутрішніх, так і в імпортно-експортних вантажних перевезеннях: понад 90% зовнішньої торгівлі ЄС і приблизно 43% внутрішньої торгівлі здійснюється морським транспортом. ЄС має спільну політику розвитку транс'європейської транспортної мережі, основними елементами якої є приведення водних шляхів до судноплавних стандартів, забезпечення відповідності перевезень «річка-море» вимогам екологічності. Це дозволить підвищити конкурентоспроможність водного транспорту на ринку транспортно-логістичних послуг ЄС. Адже в регіоні проводиться активна політика щодо скорення викидів парникових газів, одним з напрямів якої є переорієнтація вантажних перевезень з автомобільного на залізничний та водний види транспорту, котрі вважаються «зеленими».

ВИСНОВКИ

1. Водні перевезення здійснюються водними шляхами. До них належать моря, озера, водосховища, річки, їхні притоки та канали. Водні шляхи, звичайно, можна розділити морські та океанські водні шляхи - і внутрішні водні шляхи - річкові та озерні. Перевагами водних перевезень є їх відносна дешевизна; терміновість перевезень; безпека пасажирів і вантажів; масовість перевезень; сталість і своєчасність. Доцільність транспортування того чи іншого вантажу водними шляхами значною мірою залежить від географічних і технічних характеристик маршруту. Відносно низька вартість транспортування вантажів водним транспортом та відсутність значних викидів в атмосферу призвела до розвитку водних перевезень у багатьох країнах. Адже економічно перевезення водним транспортом багатьох видів вантажів між двома річковими портами в різних морських басейнах, або змішаними суднами (риверсі) між морськими та річковими портами.

2. Пошук найдешевшого та найефективнішого транспортного засобу має велике значення. У таких випадках на перший план виходять численні переваги водного транспорту. Адже цей транспорт може задовольнити потребу замовника в перевезенні великогабаритних вантажів, незалежно від ваги або розміру, яка обмежена наземним і повітряним транспортом. За останні десятиліття водний транспорт набув значного розвитку і змінив структуру світової економіки. Особливістю розвитку водного транспорту є те, що він може бути використаний для так званих «зелених перевезень», що має вирішальне значення в контексті сталого розвитку суспільства. Враховуючи переваги водного транспорту та його потенціал для вирішення економічних і правових пріоритетів, його ширше використання в транспортній системі світу сприятиме зниженню витрат та підвищенню ефективності світової торгівлі. А забезпечення інноваційного розвитку портів і терміналів, а також ефективне

використанню їх потужностей, що сприятиме забезпеченню конкурентоспроможності водної логістики.

3. Поєднання річкового та морського транспорту уможливило впровадження нових інтермодальних транспортних технологій всередині Європи. Адже річкові порти почали відігравати роль регіональних логістичних центрів. Це особливо актуально для Західної Європи (Бельгія, Німеччина, Франція, Нідерланди і Великобританія) і країн навколо Балтійського моря (Швеція і Фінляндія). Перевезення «річка-може» досить залежні від нішевих торгових можливостей ЄС, тож розвиток водного транспорту в регіоні є неоднозначними. Так, 2023 рік був складним для вантажних перевезень, майже всі сегменти показали скорочення. Це пов'язано з тим, що, незважаючи на помітне поліпшення торгівлі, економічне середовище в регіоні залишалось складним, а геополітична ситуація була невизначеною, з триваючою війною в Україні та зростанням напруженості на Близькому Сході.

4. Сьогодні водний транспорт є конкурентною альтернативою залізничному та автомобільному транспорту в Європі. Він надійний, економічний, безшумний і екологічно чистий. Водний транспорт є найважливішими компонентами взаємодоповнюючих транспортних систем. Основними причинами зростання попиту на перевезень «річка-море» в ЄС є, по-перше, нестабільна економічна ситуація, що проявляється у зростанні цін на енергоносії та збільшенні вартості перевезень іншими видами транспорту, по-друге, розвиток логістичних систем та їх об'єднання з інтермодальними та річковими транспортними системами, по-третє, екологічні проблеми, оскільки викиди від водного транспорту є викиди набагато нижчі, ніж у інших видів транспорту.

5. Сьогодні потенціал водних перевезень є комплексним елементом світової логістичної системи. Саме тому водний транспорт дозволяє

покращити логістику в транзитних країнах, взявши на себе функцію поєднання міжнародної та місцевої торгівлі. Проблематика підвищення якості перевезень «річка-море» досить тісно пов'язана з екологічною політикою Європейського Союзу щодо скорочення викидів від різних видів транспорту. Порівняно з іншими видами транспорту, водний транспорт характеризується надійністю перевезень і зберігає невикористані можливості. Перевезення «річка-море» має багато переваг перед наземним. До них відносяться можливість використання природних шляхів, використання водних течій і здатність перевозити великі обсяги вантажів і пасажирів одночасно. Капітальні інвестиції, необхідні для будівництва водних шляхів, також набагато нижчі, що робить водний транспорт дешевшим. Розвиток перевезень «річка-море» є однією з ключових особливостей розвинених економік. Наприклад, Європейський Союз активно розвиває водний транспорт шляхом будівництва та розширення водних каналів, які з'єднують найбільші транспортні системи Європи, і перевезення «річка-море» стають ефективними в цьому регіоні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Eurostat. URL:
https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_im_umod/default/table?lang=en&category=tran.tran_im
2. Review of Maritime Transport . United Nations Conference on Trade and development <https://unctadstat.unctad.org/insights/theme/>
3. International Energy Agency. CO₂ <https://www.iea.org/energy-system/transport/international-shipping>
4. Ярова Н.В., Воркунова О.В., Неделко Л.О., Димитричак Ю.В. Теоретичні основи та напрямки підвищення конкурентоспроможності підприємств морського транспорту. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. 2018. №1. С. 31–44
5. Водний транспорт. <https://mtu.gov.ua/content/zadachi-ministerstva-v-ramkah-galuzi-morskogo-transportu.html>
6. Транспорт світу https://uahistory.co/pidruchniki/kobernik-geography-9-class-2022-reissue/40.php#google_vignette
7. Irtysheva, I. Innovative approaches to estimation of logistic potential and the purpose of logistic regional outsourcing development / I. Irtysheva, M. Stehnei, K. Zavhorodnij // Baltic Journal of Economic Studies : the scientific journal. – Riga, 2018. – Vol. 4. No.2. – P.86-92.
8. Пономарьова М.С. Механізм підвищення конкурентоспроможності підприємницької діяльності: теоретичний аспект / М.С. Пономарьова, І.К. Захаров, В.Є. Іваненко // Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Серія „Економічні науки”. № 2019. С. 150-161. DOI: 10.31359/2312-3427-2019-1-150
9. Буркинський Б. В., Симоненко В. К., Ільченко С. В., Кенс А. В. Теоретичні основи та понятійний апарат дослідження проблеми розвитку

водного транспорту. *Economic innovations*. 2021. № 24. 2(79). С. 8-24. URL: [https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.2\(79\).8-24](https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.2(79).8-24)

10. Review of Maritime Transport (2019). United Nations Conference on Trade and Development <https://unctadstat.unctad.org/insights/theme/20>

11. Голубкова І. А., Бабченко М. В., Яворська А. Ф., Левинська Т. І., Бурмака Л. О. Тенденції розвитку підприємництва в морській галузі. Вісник ХНАУ ім. В.В. Докучаєва. Серія „Економічні науки”. 2021. № 1. С. 19-34.

12. Карпенко О. О., Власова В. П. Ідентифікація ризиків при реалізації концесійних проектів у морських портах України. Бізнес-Інформ. 2018. № 3. С. 224-230.

13. Самойленко А.А. Теоретичні засади управління ланцюгом поставок та оцінка його ефективності. URL: <https://www.sworldjournal.com/index.php/swj/article/view/swj07-02-064>

14. Seven key trends shaping maritime transport. URL: <https://unctad.org/press-material/seven-key-trends-shaping-maritime-transport>, UNCTAD, “Review of maritime transport”. URL: <https://unctad.org/rmt>

15. Laiko O. I., Khumarova N. I., Ilchenko S. V., Gryshchenko V. F., Gryshchenko I. V. Conceptual Model of Utilizing the Competitive Ability of Maritime Transport in the Economic Security System. Research And Engineering Innovation Projects of The National Academy of Sciences of Ukraine. 2023. 19 (2). p.31-43

16. Alekseievska H., Ilchenko S. Methodological Foundations of Assessing the Performance of Maritime Transportation in Meeting the Needs of the National Economy, *Three Seas Economic Journal*. 2023. vol. 4. p. 1-10. URL: <https://doi.org/10.30525/2661-5150/2023-4-1>

17. Laiko O. I., Khumarova N. I., Ilchenko S. V., Gryshchenko V. F., Gryshchenko I. V. Conceptual Model of Utilizing the Competitive Ability of Maritime Transport in the Economic Security System. Research And Engineering Innovation Projects of The National Academy of Sciences of Ukraine. 2023. 19 (2). p.31-43. URL: <https://doi.org/10.15407/scine19.02.031>

18. Ilchenko S., Khumarova N., Maslii N., Demianchuk M., Skribans V. Instruments for ensuring the balanced development of inland waterway and maritime transport in Ukraine. E3S Web of Conferences: Sustainable, Circular Management and Environmental Engineering: International Conference. Odesa, April 16, 2021, 255. Article Number 01021. URL: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202125501021>
19. Maslii N. D., Chesnokova M. V., Diakov V. O. Justification of economic and environmental feasibility of cargo transportation by inland waterways. Economic innovation. Odessa: IMPEER NAS of Ukraine. 2021. Vol. 23. Is. 2(79). P. 119–129. URL: [https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.2\(79\).119-129](https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.2(79).119-129).
20. Osama E., van Hassel E., Sys C., Vanelslander T. Developing a cost calculation model for inland navigation. Res. Transp. Bus. Manag. 2017. Vol. 23. 64-74. URL: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2017.02.006>
21. McConnell Campbell R., Brue Stanley L., Flynn Sean Masaki. Economics: Principles, Problems, and Policies / 20th Edition — New York [etc.]: McGraw-Hill Education, 2014. — 890 p.
22. Mankiw N. Gregory. Principles of Economics / 6th Edition. The Dryden Press Harcourt Brace College Publishers, 2012. — 856 p.
23. Кухарчик О.Г. Ринок мультимодальних перевезень регіону та стратегія його розвитку. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка. - Міжнародний університет бізнесу і права, Херсон, 2019. 198 с.
24. Slatvinskaia V.M., Vasilenko M.D. Risk factors on water transport. «Priority areas for development of scientific research: domestic and foreign experience». Izdevniecība “Baltija Publishing” (Рига, Латвія). 2021. С. 66-88.
25. Дмитрієва О.І. Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління

національним господарством (051 – Економіка). Український державний університет залізничного транспорту. 2020. 525 с.

26. Кулієв А.Ю., Гаверський В.В. Питання розвитку річкового транспорту у програмних документах довгострокового планування. *Правова держава*. № 47. 2022. С. 49-56. URL: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2022.47.265283>

27. Транспорт «річка-море» в Європі. URL: https://inland--navigation--market-org.translate.google.com/chapitre/2-river-sea-transport-in-europe-the-case-of-seagoing-ships-navigating-on-inland-waterways/?lang=en&_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=uk&_x_tr_hl=uk&_x_tr_pto=sc

28. The Evolution of Ports in a Competitive World. World Bank: Port Reform Tool Kit (Module 2). URL: <http://www.worldbank.org/transport/ports/toolkit/mod2.pdf>

29. Тимошук О. М., Горошко К. О. Європейський досвід забезпечення розвитку річкових судноплавних компаній. *Проблеми економіки*. 2015. № 4. С. 73–78.

30. Reconnecting the Region (Priority transport corridors and EIB projects in progress). *Central European Economic Review*. 1997. № 3. P. 16–17.

31. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU. URL: http://eurlex.europa.eu/legalcontent/en/txt/?uri=uriserv:oj.l_.2013.348.01.0001.01.eng.

32. Stopford M. *Maritime Economics*. London: Harper Collins Academic, 1988. 255 p.

33. Муравйов В. І. *Європейське право: право Європейського союзу: підручник: у трьох кн. / за заг. ред. В. І. Муравйова. Кн. перша: Інституційне право Європейського союзу*. Київ: Ін Юре, 2015. 312 с.

34. The Water Act of the Netherlands. URL: <https://www.government.nl/binaries/government/documents/leaflets/2009/12/31/water-act/water-act.pdf>
35. Jonathan Cowie. *The Economics of Transport: A Theoretical and Applied Perspective*. Routledge; 1 edition November 11, 2009. 400 p.
36. Садловська І. П. Забезпечення раціонального функціонування механізму стратегічного планування транспортної інфраструктури. *Наукові праці ОНАЗ ім. О.С. Попова*. 2012. Вип. 2. С. 132–140.
37. Павлюк А. В. Вплив внутрішньоекономічних факторів на державну політику регулювання транспортної системи та управління транспортними процесами в Україні. *Актуальні проблеми державного управління*. 2012. № 2 (42). С. 163 – 170.
38. Schuckmann S. W., Gnatzy T., Darkow I-L., von der Gracht H. A. (2012). Analysis of factors influencing the development of transport infrastructure until the year 2030 — A Delphi based scenario study. *Technological Forecasting and Social Change*. 79. pp. 1373-1387
39. Melnyk L.G. Instruments and key factors of sustainable (“green”) economy formation. *Actual Problems of Economics*. Volume 178, Issue 4, 2016, P. 30-36.
40. Транспортне право Європейського Союзу. URL: http://studme.com.ua/192407019401/pravo/transportnoe_pravo_evropeyskogo_soyuza.htm.
41. Сучасні тенденції інноваційного розвитку транспортно-логістичного комплексу ЄС. URL: http://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/123456789/3015/2/GEB_2013_v40_No1
42. Кваліфікаційна робота: методичні рекомендації до виконання для студентів спеціальності «Міжнародні економічні відносини»; перший (бакалаврський) рівень вищої освіти / уклад. Л. І. Григорова-Беренда, Н. А. Казакова, С. А. Касьян, Н. В. Непрядкіна, О. В. Ханова. (5-те вид., перероб. і доп.) Х. : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2024. 38 с.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А



Карта річок придатних для перевезень територією Європейського континенту