DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-70-77

УДК 657

ЗНАЧЕННЯ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ В НАЦІОНАЛЬНІЙ ЕКОНОМІЦІ УКРАЇНИ

THE IMPORTANCE OF WATER TRANSPORT ENTERPRISES IN THE NATIONAL ECONOMY OF UKRAINE

Хетагурова Наталія Олександрівна
аспірантка,
Одеський національний економічний університет
ORCID: https://orcid.org/0009-0000-1269-7560

Khetahurova Nataliia
Odessa National University of Economics

Стаття присвячена актуальним питанням формування ефективної системи контролю на основі комплексного аналізу стану водного транспорту України з урахуванням його конкурентоспроможності, ефективності роботи портів, фінансової стабільності підприємств та їхнього внеску в економіку країни. Досліджено місце держави в питаннях розвитку водного транспорту за показниками інфраструктури згідно системи Індексу глобальної конкурентоспроможності. Проаналізовано рівень якості (ефективності надання послуг) морських портів України. Розглянуто динаміку кількості суб'єктів господарювання та кількості зайнятих у водному транспорті. Проведено аналіз динаміки чистого доходу від реалізації продукції (наданих послуг) і чистого фінансового результату діяльності підприємств водного транспорту. Досліджено динаміку та зміни в структурі перевезень окремих видів вантажів морським транспортом.

Ключові слова: індустрія водного транспорту; підприємства водного транспорту; внутрішній контроль діяльності підприємств водного транспорту; система внутрішнього контролю; інфраструктура країни.

The article is devoted to the topical issues of forming an effective management system based on a comprehensive analysis of the state of water transport in Ukraine. The place of the state in the development of water transport is studied according to infrastructure indicators according to the Global Competitiveness Index system. The level of quality (efficiency of service provision) of seaports of Ukraine is analyzed. The low level of quality of service provision of seaports of Ukraine according to the Global Competitiveness Index is determined, which is due to a number of factors and reasons not only of an internal nature, but also of external influence. The dynamics of the number of business entities and the number of people employed in water transport in their total number in Ukraine are considered. According to the results of the analysis, a decrease in the share in the total number of business entities and the number of people employed in water transport is observed. The dynamics of the volume of sales of products of water transport enterprises in the total volume in Ukraine is analyzed. As a result, we can note positive dynamics, which is explained by inflationary processes and devaluation (decrease in the hryvnia exchange rate against other major world currencies), and not by the improvement of the activities of business entities. The structure of the contribution of individual types of transport to the volume of cargo turnover is considered. As a result, an increase in the share of cargo turnover of pipeline transport and a decrease in the share of cargo turnover of sea and river transport is noted. The dynamics and changes in the structure of transportation of individual types of cargo by sea transport are studied. The analysis of dynamics indicates a significant reduction in the volumes of transportation of oil and oil products, coal and coke. As a result of the study, we have established that despite the presence of certain negative trends, enterprises have the potential of internal resources, which indicates the expediency of forming a system of internal control over the activities of water transport enterprises.

Keywords: water transport industry; water transport enterprises; internal control of water transport enterprises; internal control system; country's infrastructure.

Постановка проблеми. Галузь водного транспорту стикається з низкою викликів, таких як зношеність інфраструктури, недостатнє фінансування, потреба в модернізації флоту та портових потужностей. Для забезпечення сталого розвитку підприємств водного транспорту необхідні: державна підтримка, залучення приватних інвестицій та впровадження сучасних технологій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Пошук перешкод функціонування та визначення особливостей розвитку націо-

© Хетагурова Н. О., 2024

нальних підприємств водного транспорту висвітлені у наукових працях вчених, зокрема: Авраменко С. І., Габріелової Т. Ю, Гуржій Н. М., Максимова С. Б., Нестеренко Г. І., Рахими А. М., Романовської О. Р., Церковної А. В., Яновської В. П. та інших. Не втрачаючи вагомість проведених досліджень, можемо стверджувати, що висвітлені наукові праці обмежено охоплюють коло проблем функціонування національних підприємств водного транспорту.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Серед переліку перешкод розвитку національних підприємств водного транспорту найбільш вагомим є відсутність ефективного інформаційного та методичного забезпечення управління досліджуваних підприємств. На цих засадах, вважаємо доцільним сформувати комплексне вирішення проблем для підвищення ролі підприємств водного транспорту в економіці України.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є дослідження передумов розвитку та формування ефективної системи контролю підприємств водного транспорту України, що підтверджує доцільність проведення даного дослідження.

Виклад основного матеріалу дослідження. Підприємства водного транспорту є важливою складовою транспортної та виробничої інфраструктури України. Від ефективності функціонування, відповідності сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність транспортного комплексу України на світовому ринку, а також економіки країни в цілому.

Рівень розвитку водного транспорту України у світовому масштабі можна оцінити на основі Індексу глобальної конкурентоспроможності, який щороку розраховується згідно методики Всесвітнього економічного форуму. Одним із 12 складових цього індексу є рівень розвитку інфраструктури країни, у тому числі й водного транспорту [1, с. 11].

Місце України (із 141 країн світу) у світовому рейтингу за показниками інфраструктури, що характеризують розвиток водного транспорту, представлено в табл. 1.

Інформація, що наведена в табл. 1, свідчить про значний вплив рівня розвитку водного транспорту в цілому, і морських портів зокрема, на формування інфраструктури країни. І в цьому контексті Україна з низьким рівнем ефективності роботи портів знаходиться на невисоких позиціях. Водночас така країна, як Болгарія, маючи невисокий рівень підключення до глобальних мереж доставок і більш високий рівень ефективності роботи портів, знаходиться на вищому, порівняно з Україною. Сусідня країна Туреччина при низькому рівні ефективності роботи морських портів, має достатньо невисокий загальний рівень розвитку інфраструктури. Проаналізуємо

Таблиця 1

Місце України за показниками розвитку інфраструктури в системі Індексу глобальної конкурентоспроможності у 2019 р.

Країна	Ранг за компонентами індексу конкурентоспроможності		
	ефективність (якість) морських портів	інтегрованість у міжнародні водні шляхи перевезення	загальний розвиток інфраструктури
Сінгапур	1	2	1
Нідерланди	2	6	2
Фінляндія	3	75	22
Гонконг	4	4	3
Південна Корея	11	3	6
Туреччина	44	27	49
Польща	51	23	25
Китай	52	1	36
Болгарія	62	99	56
Україна	78	57	57
Румунія	86	58	55

Джерело: складено за даними [1]

рівень якості (ефективності надання послуг) морських портів України на основі Індексу глобальної конкурентоспроможності протягом останніх 10 років (рис. 1).

З даних рис. 1 можна побачити, що починаючи з 2010 року рівень якості був не дуже високим порівняно з іншими країнами. Так у 2010 році за даним показником Україна отримала 3,6 балів (із 7 можливих, 7 – найвищий рівень) і в рейтингу посіла 94 місце із 139 країн, що охоплені розрахунком індексу. Найвищою оцінка рівня якості морських портів України згідно Індексу Глобальної конкурентоспроможності була у 2012 році – 4 бали.

Найнижчим рівень якості морських портів України був у 2016 році, після чого почалося його зростання і в 2019 році він майже вернувся на рівень 2012 року. На сьогодні водна система України включає 18 морських портів, 13 з яких знаходяться на континентальній території України і 5 – на тимчасово окупованій території АР Крим. У діючих 13 портах загальна потужність терміналів складає більше 313 млн. т, однак ці потужності завантажені практично на 50 % [2].

Розглянемо місце водного транспорту в економіці України, зокрема динаміку кількості суб'єктів господарювання та кількості зайнятих у водному транспорті, що представлена в табл. 2.

Аналізуючи дані табл. 2, можна відмітити, що кількість суб'єктів господарювання водного транспорту протягом останніх п'яти років зменшилася майже на 20 %, скоротилася також і їх частка в загальній кількості, займаючи трохи більше однієї сотої відсотка протягом усього періоду. Слід відмітити, що у 2019 році відбулося незначне збільшення як

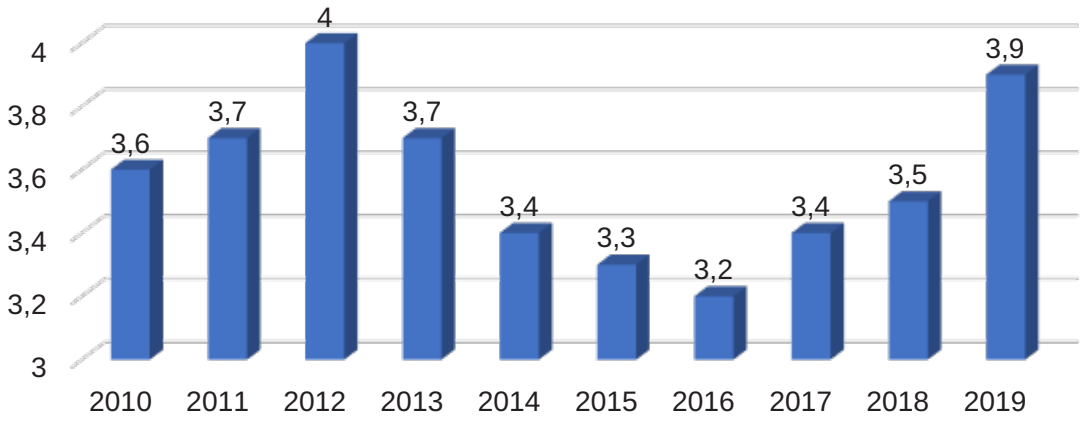

Рис. 1. Динаміка показника якості (ефективності) морських портів України в системі Глобального індексу конкурентоспроможності

Джерело: побудовано за даними [1]

Таблиця 2

Динаміка кількості суб'єктів господарювання та кількості зайнятих у водному транспорті в загальній їх кількості в Україні

Рік	Кількість суб'єктів господарювання			Кількість зайнятих		
	Україна всього, одиниць	у тому числі водного транспорту		Україна всього, тис. осіб	у тому числі у водному транспорті	
		одиниць	% до загальної кількості		тис. осіб	% до загальної кількості
2015	1974439	316	0,016	8332,0	5,0	0,060
2016	1865631	279	0,015	8244,0	4,4	0,053
2017	1805144	248	0,014	8271,4	4,1	0,050
2018	1839672	235	0,013	8661,3	4,0	0,046
2019	1941701	255	0,013	9145,5	4,3	0,047
2020	1973652	255	0,013	9057,0	4,0	0,044

Джерело: розраховано за даними [2]

кількості суб'єктів господарювання водного транспорту, так і кількості зайнятих у водному транспорті, однак у 2020 році ситуація знов дещо погіршилася.

З метою оцінки вкладу підприємств водного транспорту в економіку країни, нами проаналізовано динаміку обсягу реалізації продукції суб'єктів господарювання (табл. 3).

Порівнюючи динаміку обсягів реалізації продукції підприємств водного транспорту з даним показником по країні в цілому, можна відмітити, що протягом 2016–2020 рр. відбувалося його зростання, однак темпи зростання обсягів реалізації продукції в цілому по країні випереджали зростання результатів діяльності суб'єктів господарювання водного транспорту, за виключенням останніх двох років. Позитивну динаміку підприємств водного транспорту в останні роки можна пояснити інфляційними процесами та девальвацією, а не покращенням результатів діяльності суб'єктів господарювання. Про негативні тенденції свідчить зменшення питомої ваги обсягів реалізованої продукції підприємствами транспортної галузі в загальному її обсязі – якщо в 2015 році вона складала 0,046 %, то в 2020 році скоротилася до 0,034 %.

Вважаємо, що доцільним є порівняння тенденції вартісного показника результатів діяльності підприємств водного транспорту з динамікою вантажообігу, що відображає результати діяльності суб'єктів господарювання в натуральних одиницях (рис. 2).

Представлена на рис. 2 динаміка вантажообігу водного транспорту України показує, що значне зменшення його обсягу відбулося протягом перших 10 років після проголошення незалежності (більш ніж у 15 разів). Цьому сприяла низка причин, як внутрішніх, так і зовнішніх, однак і в наступні років негативна тенденція продовжилася. Однак уже в 2010 році порівняно з 2005 роком цей показник роботи водного транспорту суттєво зменшився – майже на 45%.

Для аналізу вкладу окремих видів транспорту в обсяг вантажообігу транспортної галузі України в цілому розглянемо його структуру за видами транспорту (рис. 3).

Порівнюючи структуру вантажообігу за окремими видами транспорту 2020 року з даними 2015 року можна відмітити, що вона зазнала певних змін: суттєво зросла частка вантажообігу трубопровідного транспорту (з 15,9 % до 22,1 %). Зменшилася частка вантажообігу морського транспорту з 1,1 % до 0,5 %, та річкового – з 0,5 % до 0,4 %. Отже, питома вага вантажообігу водного транспорту в загальному обсязі цього показника в цілому по транспорту України протягом останніх років була досить невисокою: у 2015 році складала лише 1,6 %, а в 2020 році взагалі скоротилася до 0,9 %. При цьому, вклад вантажообігу морського транспорту все ж таки дещо більший, ніж вклад річкового транспорту, тому розглянемо більш детально динаміку та зміни в структурі перевезення окремих видів вантажів (табл. 4).

Аналіз динаміки перевезення вантажів морським транспортом показав, що його зменшення в 2020 році порівняно з 2015 роком на 55 % відбулося в першу чергу за рахунок значного скорочення (більш ніж на 90 %) обсягів перевезень нафти і нафтопродуктів, вугілля та коксу. Скоротилися на 77 % перевезення інших вантажів морським транспортом.

Таблиця 3

Динаміка обсягу реалізованої продукції (послуг) суб'єктів господарювання водного транспорту в загальному її обсязі в Україні

Рік	Обсяг реалізованої продукції усього		У тому числі підприємств водного транспорту		
	млн. грн	темп зростання, %	млн. грн	темп зростання, %	% до загального обсягу
2015	5716431,0	-	2652,4	-	0,046
2016	6877077,4	120,3	2906,1	109,6	0,042
2017	8467032,0	123,1	2729,7	93,9	0,032
2018	10148847,2	119,9	3202,3	117,3	0,032
2019	10725443,0	105,7	3612,3	112,8	0,034
2020	11285578,9	105,2	3804,0	105,3	0,034

Джерело: розраховано за [2]

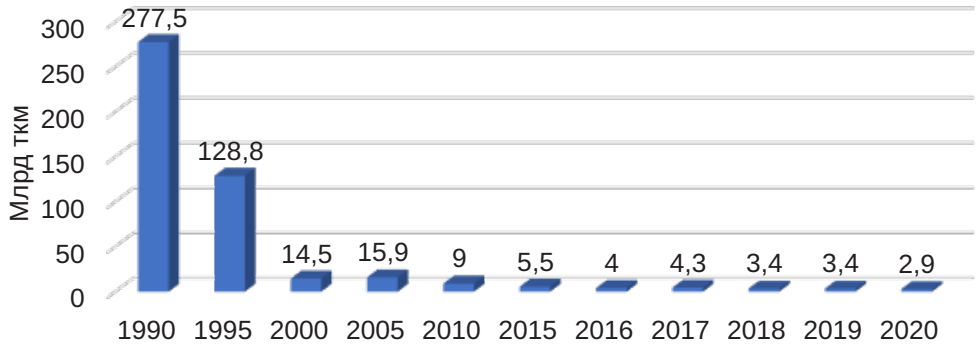

Рис. 2. Динаміка вантажообігу водного транспорту України

Джерело: побудовано за [3]

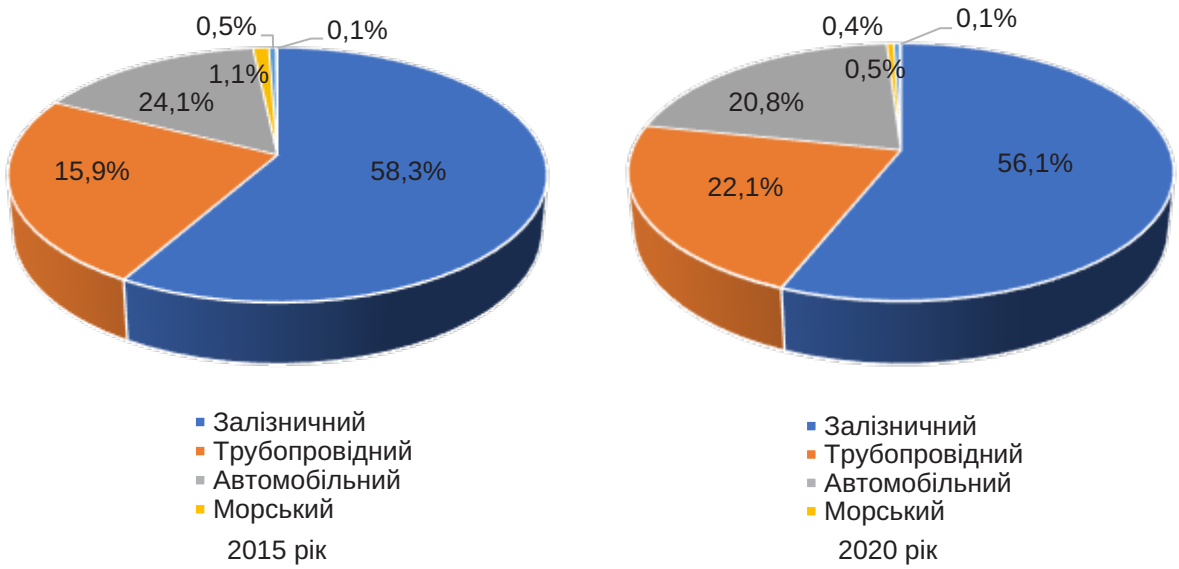

Рис. 3. Розподіл вантажообігу за окремими видами транспорту в Україні

Джерело: розраховано за [2]

Таблиця 4

Обсяг перевезення окремих видів вантажів морським транспортом України

Види вантажів	2015 р.		2020 р.		Темп приросту, %
	тис. т	у % до загального обсягу	тис. т	у % до загального обсягу	
Нафта і нафтопродукти	71	2,2	7	0,4	-90,1
Вугілля та кокс	34	1,0	3	0,2	-91,2
Руда різна	892	27,1	-	-	-
Метали різні	1170	35,5	1067	58,9	-8,8
Хімічні і мінеральні добрива	32	1,0	20	1,1	-37,5
Будівельні	110	3,3	198	10,9	80,0
Хлібні	110	3,3	317	17,5	188,2
Інші	873	26,5	200	11,0	-77,1
Усього	3292	100,0	1812	100,0	-45,0

Джерело: розраховано за даними [2]

Отже, після встановлення основних тенденцій та аналізу структури показників, що характеризують результати діяльності транспорту України та водного транспорту, доцільно провести аналіз діяльності безпосередньо самих підприємств водного транспорту. Для проведення дослідження ми відібрали найбільш вагомі підприємства водного транспорту півдня України, які узагальнені в табл. 5. Період дослідження охоплює останні 5 років (2016–2020 рр.).

Таблиця 5

Підприємства транспорту України, що потрапили у вибірку

№ з/п	Підприємство
1	ДП «Бердянський морський торговельний порт»
2	ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт»
3	ДП «Маріупольський морський торговельний порт»
4	ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство»
5	ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»
6	ДП «Херсонський морський торговельний порт»
7	ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ»
8	ДП «Морський торговельний порт «Южний»

Джерело: узагальнено автором

Слід відмітити, що ДП «Одеський морський торговельний порт» не потрапив у вибірку, оскільки в останні роки практично не здійснює основної діяльності, а лише отримує доходи від здачі в оренду майна, роботи обслуговуючих припортових служб та інші. Представимо динаміку чистого доходу від реалізації продукції (наданих послуг) діяльності досліджуваних підприємств водного транспорту півдня України за 2016–2020 рр. (табл. 6).

Аналіз динаміки чистого доходу від реалізації продукції (наданих послуг) підприємств показав, що у 2020 р. порівняно з 2016 р. відбулося його зменшення майже на всіх досліджуваних підприємствах. Зріс показник результату основної діяльності у приватного акціонерного товариства «Українське Дунайське пароплавство» – на 3 %. Однак слід відмітити, що Дунайське пароплавство в 2020 році зменшило свої доходи від реалізації порівняно з попередніми роками. Основним показником, що характеризує кінцеві результати будь-якого підприємства, у тому числі й підприємств водного транспорту, є прибуток. У табл. 7 представлено динаміку чистого фінансового результату досліджуваних підприємств за 2016–2020 рр.

Аналіз фінансових результатів діяльності підприємств, наведених в табл. 7, показав, що у 2020 році серед досліджуваних підприємств збитковою була діяльність у трьох підприємств – ДП «Бердянський морський торговельний порт», ДП «Херсонський морський

Таблиця 6

Динаміка чистого доходу від реалізації продукції (наданих послуг) підприємств водного транспорту

Підприємство	Чистий дохід від реалізації продукції, тис. грн				
	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
ДП «Бердянський морський торговельний порт»	533143	244608	159757	102675	85697
ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт»	667621	617860	586101	536483	419232
ДП «Маріупольський морський торговельний порт»	1036036	1059063	958971	945574	1080332
ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»	396082	380322	331666	277800	300090
ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство»	642964	781040	890571	873530	662191
ДП «Херсонський морський торговельний порт»	203147	170324	150757	183265	117405
ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ»	1125855	1102543	1101698	993668	697268
ДП «Морський торговельний порт «Южний»	1751589	1522480	1698107	2018196	2583813

Джерело: сформовано за даними звітності підприємств

Таблиця 7

Динаміка чистого фінансового результату підприємств водного транспорту

Підприємство	Чистий прибуток (збиток), тис. грн				
	2016 р.	2017 р.	2018 р.	2019 р.	2020 р.
ДП «Бердянський морський торговельний порт»	196685	24549	-42615	-55211	-58204
ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт»	105684	77340	41743	20320	23306
ДП «Маріупольський морський торговельний порт»	374127	186366	58100	-35385	54507
ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»	133023	101517	51047	5091	26385
ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство»	30065	1499	7228	-8635	79302
ДП «Херсонський морський торговельний порт»	16319	-6372	-15548	-14291	-43272
ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ»	182876	85495	9994	-268 279	-92 650
ДП «МТП «Южний»	580713	233663	89408	48813	470457

Джерело: сформовано за даними звітності підприємств

торговельний порт» та ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ». Слід відмітити позитивну динаміку на ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство», яке в 2019 році отримало збитки, а в 2020 році суттєво наростило позитивний фінансовий результат, що був сформований за рахунок прибутку, отриманого від основної операційної діяльності.

Висновки. Незважаючи на наявність певних негативних тенденцій, що намітилися в діяльності значної частини підприємств водного транспорту України, вони мають великий потенціал як внутрішніх ресурсів, так і на рівні держави. Не викликає сумніву і те, що успішна діяльність підприємств водного транспорту прямо пов'язана з ефективною системою контролю. Їх функціонування прямо залежить від повноти, достовірності та своєчасності інформаційно-методичного забезпечення внутрішнього контролю на вітчизняних підприємствах водного транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. The Global Competitiveness Report (2019). World Economic Forum. URL: http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2019/competitiveness-rankings/#series=GCI4.A.02

2. Транспорт України 2020. Статистичний збірник / за ред. І. Петренко. Державна служба статистики України, 2021. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf

3. Офіційна сторінка Державної служби статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua

4. Офіційна сторінка Міністерства інфраструктури України. URL: http://https://mtu.gov.ua/news/29813.html

5. Сучасні вимірники рівня розвитку структурних та інституціональних характеристик національної та глобальної економік: навч.-метод. посіб. / В. В. Козюк [та ін.]; за ред. В. В. Козюка. 2-ге вид., випр. і доп. Тернопіль: Вектор, 2015. С. 248.

REFERENCES:

1. The Global Competitiveness Report (2019). World Economic Forum. URL: http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2019/competitiveness-rankings/#series=GCI4.A.02

2. Transport of Ukraine 2020. Statistical collection / edited by I. Petrenko. State Statistics Service of Ukraine, 2021. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf

3. Official page of the State Statistics Service of Ukraine. URL: http://www.ukrstat.gov.ua

4. Official page of the Ministry of Infrastructure of Ukraine. URL: http://https://mtu.gov.ua/news/29813.html

5. Modern indicators of the level of development of structural and institutional characteristics of national and global economies: teaching and methodological manual / V. V. Kozyuk [et al.]; edited by V. V. Kozyuk. 2nd ed., corrected and supplemented. Ternopil: Vector, 2015. P. 248.