

## ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ РІЧКОВИХ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ

© 2015 ТИМОЩУК О. М., ГОРОШКО К. О.

УДК 656.621/626

Тимощук О. М., Горошко К. О.

## Європейський досвід забезпечення розвитку річкових судноплавних компаній

Метою статті є дослідження особливостей розвитку внутрішнього водного транспорту європейських країн, визначення основних шляхів розвитку судноплавних країн Європейського Союзу та застосування їхнього досвіду для внутрішнього судноплавства України. У статті проаналізовано обсяги вантажообігу, протяжність внутрішніх водних магістралей європейських країн, номенклатура основних вантажів даного виду транспорту Європи. Визначено основні судноплавні коридори: Рейн – основний коридор, який зв'язує портівий кластер Північної Європи з Хінтерлендом; Північ – Південь, який складається з каналів в Нідерландах, Бельгії та Франції; східний коридор, внутрішні водні шляхи якого покривають території від Німеччини до Польщі та Чехії; південно-східний коридор, який включає до себе Дунай, Майн і канали Майн – Дунай, Дунай – Чорне море. Проаналізовані основні елементи програми розвитку внутрішнього водного транспорту Європи «NAIADES» – Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe.

**Ключові слова:** судноплавні компанії, європейський досвід, Транс'європейська транспортна система, структура внутрішнього водного транспорту, коридори судноплавства

**Рис.:** 4. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 8.

**Тимощук Олена Миколаївна** – кандидат економічних наук, доцент, в. о. проректора з навчальної роботи, ліцензійної та профорієнтаційної роботи, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

**Горошко Катерина Олексіївна** – кандидат економічних наук, старший викладач, кафедра маркетингу, транспортних технологій і логістики, Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (вул. Фрунзе, 9, Київ, 04071, Україна)

**Email:** ekaterinagoroshko@mail.ru

УДК 656.621/626

UDC 656.621/626

## Тимощук Е. Н., Горошко Е. А. Европейский опыт обеспечения развития речных судоходных компаний

Целью статьи является исследование особенностей развития внутреннего водного транспорта европейских стран, определение основных путей развития судоходных стран Европейского Союза и применение их опыта для внутреннего судоходства Украины. В статье проанализированы объемы грузооборота, протяженность внутренних водных магистралей европейских стран, номенклатура основных грузов данного вида транспорта Европы. Определены основные судоходные коридоры: Рейн – основной коридор, связывающий портный кластер Северной Европы с Хинтерлендом; Север – Юг, который состоит из каналов в Нидерландах, Бельгии и Франции; восточный коридор, внутренние водные пути которого покрывают территории Германии, Польши и Чехии; юго-восточный коридор, который включает в себя Дунай, Майн и каналы Майн – Дунай, Дунай – Черное море. Проанализированы основные элементы программы развития внутреннего водного транспорта Европы «NAIADES» – Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe.

**Ключевые слова:** судоходные компании, европейский опыт, Транс'європейская транспортная система, структура внутреннего у водного транспорта, коридоры судоходства

**Рис.:** 4. **Табл.:** 2. **Библ.:** 8.

**Тимощук Елена Николаевна** – кандидат экономических наук, доцент, в. о. проректора по учебной работе, лицензионной и профориентационной работе, Киевская государственная академия водного транспорта им. гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного (ул. Фрунзе, 9, Киев, 04071, Украина)

**Горошко Екатерина Алексеевна** – кандидат экономических наук, старший преподаватель, кафедра маркетинга, транспортных технологий и логистики, Киевская государственная академия водного транспорта им. гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного (ул. Фрунзе, 9, Киев, 04071, Украина)

**Email:** ekaterinagoroshko@mail.ru

## Tymoshchuk O. M., Horoshko K. O. The European Experience of Ensuring the Development of River Shipping Companies

The aim of the article is to study the features of the inland waterway transport development in the European countries to define the main ways of development of the shipping European Union countries and the use of their experience for inland navigation in Ukraine. The paper analyzes the volume of cargo turn-over, length of inland waterways in the European countries, nomenclature of the main goods of this transportation means in Europe. There have been identified the main shipping corridors: Rhine – the main corridor linking the port cluster of Northern Europe with Hinterland; North – South, which consists of the channels in the Netherlands, Belgium and France; eastern corridor, which inland waterways cover the territory of Germany, Poland and the Czech Republic; south-eastern corridor, which includes the Danube, the Main and the channels Main – Danube, Danube – Black Sea. The main elements of the program for developing the inland waterway transport in Europe «NAIADES» – Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe – have been analyzed.

**Keywords:** shipping companies, European experience, Trans-European Transport Network, structure of the internal water transport, shipping corridors

**Pic.:** 4. **Tabl.:** 2. **Bibl.:** 8.

**Tymoshchuk Olena M.** – Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Vice-Rector for Academic Affairs, Licensing and Career Guidance, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyy (vul. Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)

**Horoshko Kateryna O.** – Candidate of Sciences (Economics), Senior Lecturer, Department of Marketing, Transport Technology and Logistics, Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyy (vul. Frunze, 9, Kyiv, 04071, Ukraine)

**Email:** ekaterinagoroshko@mail.ru

**Вступ.** Внутрішній водний транспорт більшості європейських транспортних коридорів є конкурентоспроможною альтернативою та доповненням автомобільному, залізничному, проте до цих пір він не набув досить широкого використання в Україні. Внутрішній водний транспорт в Європі посідає вагоме місце в секторі масових перевезень на великі відстані. Європейський досвід показує, що за останні десятиліття річковий транспорт успішно вийшов на нові ринки, зокрема перевезення морських контейнерів до внутрішніх районів країни. Його проникнення на ринки континентальних генеральних вантажів і каботажних перевезень також стає новим варіантом вирішення завдань у сфері розподілу вантажів, що відповідають сучасним логістичним потребам.

Отже, **метою статті** є дослідження особливостей розвитку внутрішнього водного транспорту європейських країн, визначення основних шляхів розвитку судноплавних країн Європейського Союзу та застосування їхнього досвіду для внутрішнього судноплавства України.

**Результати.** Якщо аналізувати європейський досвід розвитку даного виду транспорту, то варто зазначити, що вся європейська система внутрішніх водних шляхів складає майже 28000 км, придатних для внутрішнього судноплавства. Але їх протяжність у більшості країн є різною [1, с. 38]. Німеччина, Фінляндія та Франція мають найдовші «водні магістралі», протяжність яких становить більше 5 тис. км (рис. 1).

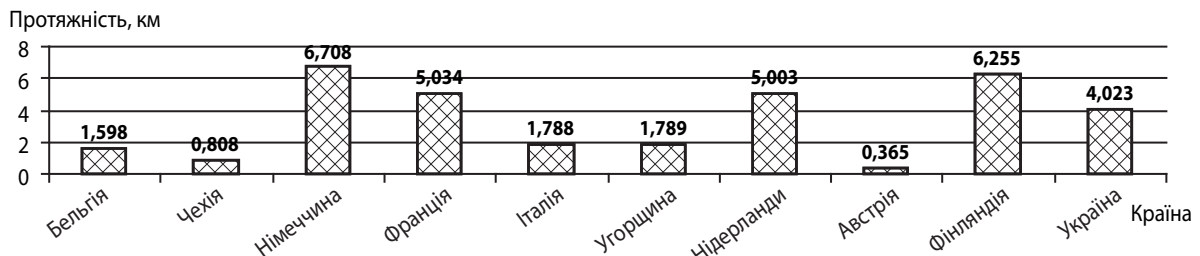


Рис. 1. Протяжність внутрішніх водних шляхів Європи

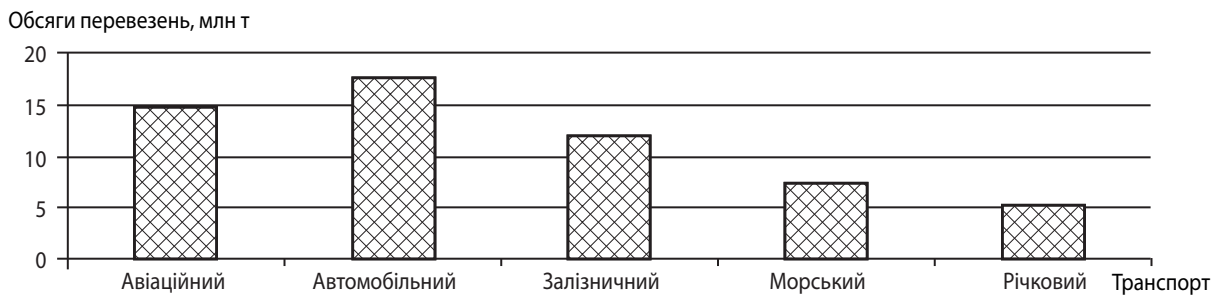


Рис. 2. Обсяги перевезень ВВТ у країнах Європи, 2013 р.

Страсбург – 2,3 млн т [3; 4]. У номенклатурі вантажів європейських країн переважають три групи товарів: продовольчі товари, чорні та кольорові метали, руди і металолом (рис. 3).

Завдяки широким естуаріям річок із морських портів можна перевозити продукцію в середину країни на десятки й сотні кілометрів за рахунок з'єднань річкових артерій з каналами, тобто для європейської транспортної системи характерно поєднання морського та річкового транспорту, яким створюють єдину воднотранспортну систему. Наприклад, Роттердам транспортує внутрішніми водними шляхами більше ніж 50 % вантажів, які були доставлені мор-

У 28 країнах Європейського Союзу внутрішній водний транспорт виконує більше 210000 мільйонів т км вантажообігу при чисельності флоту близько 12000 суден. При цьому центр тяжіння, безперечно, зосереджується в районі річки Рейн, на яку припадає близько 80 % обсягу всіх перевезень [1, с. 45].

Якщо аналізувати роль внутрішнього водного транспорту (ВВТ) в європейських країнах, то вона відрізняється у країнах та регіонах. Трійка країн, у яких частка ВВТ розвинута найбільше, така: Нідерланди – 44,3 млн т, Німеччина – 14,8 млн т, Бельгія – 14,1 млн т (рис. 2). Доля ВВТ України є мізерною – 0,98 млн т, а загальноєвропейська частка перевезень даним видом транспорту становить у середньому більше 10 % від перевезень за всіма видами транспорту [2, с. 20].

Рівень розвитку внутрішнього водного транспорту визначається ще й обсягами вантажообігу. Лідером серед європейських країн з обсягу вантажообігу є Німеччина – 64 т км, друге місце посідають Нідерланди – 45 т км, Бельгія – 8,7 т км, Франція – 7,4 т км. [2, с. 55]. Європейський внутрішній водний транспорт характеризується інтенсивним розвитком інтермодальних перевезень, що особливо актуально у зв'язку з масовою контейнеризацією річкових портів. Найбільшими портами Європи є Дуйсбург – вантажообіг якого складає 54 млн т, Париж – 29 млн т, Гент – 18 млн т, Кельн – 15 млн т, Льєж – 14 млн т, Гамбург – 11 млн т, Дюссельдорф – 6,5 млн т, Вена – 4 млн т,

ськими суднами, а Роттердамський порт є найважливішим центром з обробки насипних, наливних, контейнерних та інших вантажів як усередині Європейського континенту, так і по всьому світу [4].

Структура внутрішнього водного транспорту Європи являє собою чотири основні коридори [5]:

Рейн – основний коридор, який зв'язує портовий кластер Північної Європи з Хінтерлендом;

коридор – Північ – Південь, який складається з каналів у Нідерландах, Бельгії та Франції;

східний коридор, внутрішні водні шляхи якого покривають території від Німеччини до Польщі та Чехії;



Рис. 3. Номенклатура вантажів ВВТ країн ЄС, 2013 р.

південно-східний коридор, який включає до себе Дунай, Майн і канали Майн – Дунай, Дунай – Чорне море.

#### Коридор Рейну

Серед всіх європейських країн Нідерланди мають найбільш густу сітку внутрішніх водних шляхів. У ній розташовані дельти річок Рейн, Маас, Шельда. Загальна довжина нідерландських внутрішніх водних шляхів складає приблизно 5200 км. Річка Ваал, яка з'єднує між собою Рейн та порт Роттердама, є найважливішою частиною внутрішніх водних шляхів Нідерландів.

Протягом багатьох років внутрішні водні шляхи виконують надзвичайно важливу роль у транспортних процесах Голландії. З усіх вантажів, які перетинають голландський кордон, більше 60 % перевозяться баржами, у 2013 р. ними було перевезено 123 млн т. Сервісні лінії голландських портів (Роттердам, Амстердам, Флашинг) доправляють вантажі до внутрішніх терміналів Рейну. Вони виконують роль річкових шатлів, з'єднуючи не тільки нідерландські порти, а й бельгійські, французькі, німецькі, австрійські. Особливо активний вантажообіг відбувається між німецькими терміналами, 67 % нідерландських внутрішніх водних шляхів працюють саме в цьому напрямку [4].

Внутрішні водні шляхи Німеччини включають до себе більше 7500 км водних шляхів, які з'єднують морські порти з найбільш розвинутими індустріальними центрами країни. Згідно зі статистичними даними 56 зі 74 центрів індустрії Німеччини з'єднуються з морем за допомогою річкового транспорту. На долю внутрішніх водних шляхів Німеччини припадає 20 % вантажів, з них 30 % – внутрішні вантажі, 10 % – транзит, 60 % – експортно-імпорتنі вантажі. Основною водною артерією Німеччини є Рейн. Аналізуючи номенклатуру вантажів, варто зазначити, що навалочні вантажі є основними та складають 88 %, проте останній період засвідчив досить активний розвиток контейнерних перевезень. У 2013 р. більше 750000 вантажів – TEU – було перевезено внутрішніми шляхами, що на 14 % більше, ніж у 2005 році [5].

#### Коридор Північ – Південь

Річка Шельда активно використовується в напрямку північ-південь між Нідерландами та Бельгією, з'єднуючи таким чином між собою два основні порти Європи – Рот-

тердам і Антверпен. Річка Маас з'єднує між собою нідерландські промислові райони та міста на сході Бельгії та півночі Франції. У цьому напрямку працюють приблизно 32 % баржового транспорту Нідерландів.

Бельгійські внутрішні водні шляхи складають 1513 км водних шляхів. Майже всі великі центри в Бельгії з'єднані між собою системою водних шляхів, зокрема Брюссель, Антверпен, Гент, Льєж. Бельгійські водні шляхи формують основну частину Транс'європейської водної системи, до якої відносяться Альберт-канал, канал Гент-Тернеузен, з'єднання Шельда-Рейн, Брюссельський канал і Шельда [6].

Вантажообіг річкового транспорту Бельгії в 2013 р. становив 14,3 млн т. Як і в Німеччині, основу вантажів там складають навалочні вантажі, проте спостерігається активний ріст контейнерних вантажів – 15 % у 2013 р.

Сітка внутрішніх водних шляхів Франції найбільш активно експлуатується на сході від лінії Гавр – Марсель, де знаходяться основні навігаційні канали та ріки. За показниками вантажообігу Франція має значно нижчі аналогічні показники, ніж у Німеччині, Бельгії та Нідерландів. Характеристика основних внутрішніх водних шляхів дозволяє використовувати невеликі судна, максимальна довжина яких складає 38,5 м, ширина – 5,5 м, вантажопідйомність – 250–300 т. Лише невелика частина шляхів придатна для використання суден з вантажопідйомністю – 3000 т. Ці шляхи зосереджені на північно-західній частині країни, а саме: Рейн, Рона, Сена (від Гавра до Парижа), Мозель. Загальний обсяг вантажів, перевезених річковим транспортом, 2,3 млн т [7].

#### Східний коридор

З початку 90-х років обсяги торгівлі та товарообігу між Польщею і Західною Європою значно збільшилися. Головною причиною такого збільшення є активізація автомобільного та залізничного транспорту, але участь внутрішнього водного транспорту в товарообігу залишалася невеликою. Внутрішні водні шляхи Польщі з'єднані через Міттельландський канал та Ельбу з водною системою Західної Європи. Ріка Варта є віссю схід–захід та з'єднує Берлін з індустріальними центрами Познанню та Варшавою. Через систему польських річок Західна Європа з'єднується з річкою Дніпро. У цілому польські водні шляхи є неглибокими, тому дозволяють використовувати судна з осадкою не більше 2,5 м [4].

Республіка Чехія має внутрішні водні шляхи довжиною 300 км, придатні для транспортування вантажів. До них відноситься частина річки Ельби з притокою Влтава, середня глибина яких складає 1,8 – 2,5 м. Обсяг перевезень внутрішнім водним транспортом в Чехії складає приблизно 1,3 млн т або 8,5% від загального вантажообігу [4].

#### Південно-Східний коридор

Дунай завжди відіграв важливу роль у водній системі Центральної та Південної частин Європи. Беручи початок в Австрії та протікаючи через велику кількість країн, Дунай впадає в Чорне море на території України. У 1992 р. за допомогою каналу були з'єднані протока Рейну, річка Майн з Дунаєм.

Так була створена Транс'європейська водна магістраль довжиною 3503 км. Дунай протікає Австрією 322 км, через основні порти Лінц, Відень. У 2011 р. у межах Австрії по Дунаю було перевезено 10,3 млн т вантажів.

Територією Словаччини Дунай протікає 172 км, основними портами країни залишаються Братислава, Комарно. Вантажобіг країни складає 1 млн т та є транзитним. Румунія є основною країною Дунаю, її територією річка проходить 1075 км [3].

Аналізуючи діяльність судноплавних компаній внутрішнього водного транспорту Європи, варто зазначити, що найбільша їх кількість зосереджена в Нідерландах – 3510 з річним грошовим оборотом 1374,0 млн євро, друге місце посідає Німеччина – 1257 з річним грошовим оборотом більшим, ніж в Нідерландах, – 1690 млн євро. Трійку лідерів замикає Франція, кількість компаній ВВТ якої складає 1176, а річний грошовий оборот – 476,6 млн євро (табл. 1).

Таблиця 1

**Характеристика судноплавних компаній внутрішнього водного транспорту Європи, 2013 р.**

Країна	СК	Грошовий оборот, млн євро	Кількість зайнятих, тис. чол.
Бельгія	235	163,1	26085
Німеччина	1057	1690,7	110223
Франція	1176	476,7	123480
Італія	711	211,9	106650
Люксембург	103	42,7	1212
Угорщина	105	66,1	1920
Нідерланди	3510	1374	162480
Австрія	59	83	6667
Португалія	26	23,45	5385
Словенія	20	0,4	588
Фінляндія	85	21,6	252
Швеція	393	69,5	2021
Болгарія	12	-	454
Румунія	102	77,8	4123
Країни ЄС	7662	4222,5	551540

Загальна кількість судноплавних компаній внутрішнього водного транспорту Європи становить 7662, грошовий оборот яких складає 4222, 5 млн євро, а кількість працівників у даній галузі – 30909 тис. фахівців. Основні європейські судноплавні компанії внутрішнього водного транспорту зосереджуються на річці Рейн, Дунай, Ельбі, Сені (табл. 2). Аналіз діяльності судноплавних компаній внутрішнього водного транспорту більшості європейських країн показав, що для р. Дунай характерні внутрішні, каботажні, пасажирські перевезення, а також транспортно-експедиторське обслуговування вантажів, агентування. Для судноплавних компаній Німеччини, зокрема для компанії Naraag-Loyd, характерно не тільки внутрішнє та каботажне сполучення, а також лінійне судноплавство між усіма континентами.

До складу компанії входять 150 сучасних кораблів (загальною місткістю 770 тис. TEU), контейнерний парк (більше 110 тис. TEU) та рефрижераторний парк. Компанія

Hamburg-Sud поєднує в собі широкий спектр транспортних послуг. Основна діяльність компанії спрямована на контейнерне та танкерне перевезення морем, океаном, проте флот компанії здійснює і внутрішні перевезення. Hamburg-Sud представлена на всіх ключових місцях по всьому світу, з більше ніж 3000 висококваліфікованими фахівцями воднотранспортної галузі. Компанія має більше 40 маршрутних ліній, що охоплюють континенти та внутрішні території. Компанія створила ефективний логістичний ланцюг, до складу якого входять круїнгові та технічні компанії, інформаційні та туристичні агентства [4; 7].

Для розвитку судноплавних компаній внутрішнього водного транспорту Європи характерно:

- розвиток інтермодальних перевезень;
- використання суден типу «ріка-море», контейнеровозів;
- підвищення вантажопідйомності річкових суден;
- зростаюча роль річкового транспорту у зовнішньоторговельних відносинах;
- комплексний підхід у наданні послуг та логістичний ланцюг завершеності процесу.

Отже, роль європейського внутрішнього водного транспорту в транспортуванні вантажів, безперечно, значна, оскільки характеризується стабільністю та постійним зростанням. Завданням Європейського Союзу є удосконалення системи вантажних перевезень таким видом транспорту. Вирішенням подібних питань займається Європейська економічна комісія, робота якої спрямована на ефективний розвиток системи внутрішнього водного транспорту. Однією з програм розвитку внутрішнього водного транспорту Європи є «NAIADES» – Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe – програма розвитку у сфері судноплавства внутрішнього водного транспорту Європи [8]. Дана програма розроблена на основі детальної оцінки і широких консультацій між країнами-членами та базується на розвитку стратегічних взаємопов'язаних елементів: ринок, флот, робочі місця і кваліфікація, репутація, інфраструктура [8]. Зазначена програма здійснюється в тісній співпраці з національною та регіональною владою, річковими комісіями, а також європейської промисловістю.

**Ринок.** Крім своєї традиційно міцної позиції на ринку масових вантажів, внутрішній водний транспорт успішно проникає на західноєвропейські ринки перевезень контейнеризованих товарів з високою вартістю. Однак просування на ринок континентальних вантажів і на ринки в Центральній та Східній Європі тільки починається. Нові ринкові ніші з'являються в таких сферах, як: відходи та рециркуляція, небезпечні вантажі, перевезення транспортних засобів і надзвичайно великих неподільних вантажів, а також судноплавство «ріка-море». Мета цього полягає в тому, щоб розширити сферу надання надійних послуг з перевезення «від дверей до дверей» внутрішнім водним транспортом та інтегрувати внутрішнє судноплавство у транспортний логістичний ланцюжок [8].

**Флот.** Для збереження переваг річкового транспорту, покращення експлуатаційних показників роботи судноплавних компаній ВВТ необхідні інвестиційні ресурси на модернізацію та інноваційний розвиток, адже ефективне використання новітніх технологій призводить до підви-

Судноплавні компанії внутрішнього водного транспорту Європи, 2013 р.

Судноплавна компанія	Країна розташування	Тип перевезень
Болгарське річкове пароплавання	Болгарія, м. Русе	внутрішні, каботажні перевезення
Угорське судноплавне акціонерне товариство МАХАРТ	Угорщина, м. Будапешт	внутрішні, каботажні, пасажирські
DDSRG-Cargo	Австрія, м. Відень	внутрішні, каботажні
Дунайський Ллойд	Хорватія, м. Сисак	внутрішні
Баварський Ллойд	Німеччина, м. Регенсбург	внутрішні
Словацьке Дунайське пароплавання	Словаччина, м. Братислава	внутрішні
Нараг-Loyd	Німеччина, м. Гамбург	міжбасейнові, внутрішні
Hamburg-Sud	Німеччина, м. Гамбург	міжбасейнові, внутрішні
Ahrenkiel Steamship	Німеччина, м. Гамбург	міжбасейнові, внутрішні

щення ефективності логістики та зниження операційних витрат. Згідно з європейськими дослідженнями цього можна досягти за рахунок цілеспрямованих інноваційних рішень на рівні флоту, зокрема: удосконалення конструкції суден, подальшої автоматизації, зниження використання палива та підвищення ефективності палива, удосконалення системи двигунів. Особливо гостра потреба в модернізації флоту внутрішнього водного транспорту постала в Східно-європейській частині водних шляхів та в басейні р. Дунай. Європейська економічна комісія пропонує стимулювати проведення міжнародних досліджень європейського внутрішнього водного транспорту з питань модернізації та підвищення його ефективності [4; 8].

**Кадри.** Ключовим елементом кадрової стратегії є поліпшення професійних і кваліфікаційних навичок фахівців галузі. Мобільність трудових ресурсів підвищить розробка вимог до професійної кваліфікації у масштабах ЄС за рахунок більш широкого взаємного визнання рівня кваліфікації за посередництва Європейської рамкової програми підвищення кваліфікації (ЕПК). Крім того, ініціативи з набору персоналу поліпшать інформованість за межами цього сектора при можливості зайнятості та кар'єри у внутрішньому судноплаванні. Згідно з європейськими прогнозами внутрішні водні шляхи відчувають дефіцит кваліфікованої робочої сили, у зв'язку з цим виникає потреба популяризації професії та залучення фахівців [5; 8].

**Репутація.** На думку Європейської економічної комісії, репутація сектора внутрішнього судноплавання не відповідає досягнутому рівню логістичної та технологічної ефективності. Саме тому необхідно підвищувати загальну інформованість і обізнаність про реальний потенціал цього сектора з точки зору якості та надійності. Поліпшення репутації внутрішнього судноплавання є спільною відповідальністю галузі, політиків і адміністрації на національному та європейському рівні. На думку європейських науковців, слід підтримувати й координувати інформаційно-рекламну діяльність, орієнтовану на директивні органи в галузі логістики, з тим щоб створити міцну позитивну репутацію

внутрішнього судноплавання і відкрити нові можливості для відновлення рівноваги в транспортній системі [8]. Для репутації ВВТ важливим є подальша реалізація й розвиток річкових інформаційних систем, які виконують важливу роль у гарантуванні надійності та безпеки внутрішнього судноплавання.

Основним джерелом фінансування транспортної системи Європи є національні бюджети [8]. У менш розвинутих регіонах Європи великими джерелами фінансових ресурсів є Європейський фонд регіонального розвитку, Європейський інвестиційний банк (ЄІБ). Так, наприклад, у 2013 році тільки на проекти у транспортному секторі його позики досягли 6,87 млн євро. Проте найбільший обсяг інвестицій у країнах Європейського Союзу отримує автотранспорт (17,2 млн євро) та авіаційний транспорт (14,7 млн євро). Третій за обсягом залізничний транспорт (12,3 млн євро) морський та річковий транспорт займають останню позицію, їхній обсяг інвестицій складає 7,45 млн євро та 5,3 млн євро відповідно (рис. 4).

Проте варто зазначити, що згідно з представленими даними Європейської економічної комісії обсяг інвестування транспорту, зокрема внутрішнього водного транспорту, в Європі є недостатнім. Для оптимізації обсягу інвестиційних ресурсів, Комісія розробляє комплекси додаткових заходів, спрямованих на більш ефективне використання фінансових коштів, передбачених для фінансування Транс'європейської транспортної системи та внутрішнього водного транспорту в тому числі.

**Висновок.** Співвідношення вантажоперевезень річковим транспортом України з іншими європейськими країнами, які мають судноплавні річки (аналогічні Дніпру, Південному Бугу та Дунаю), значно відрізняються (Україна – Німеччина 1 : 16, Україна – Франція 1 : 15) [5]. Тому аналіз європейського досвіду показав необхідність розвитку більш ефективного внутрішнього водного транспорту в Україні, який необхідний для його можливого входження в Транс'європейську транспортну систему.

Обсяг інвестицій, млн євро

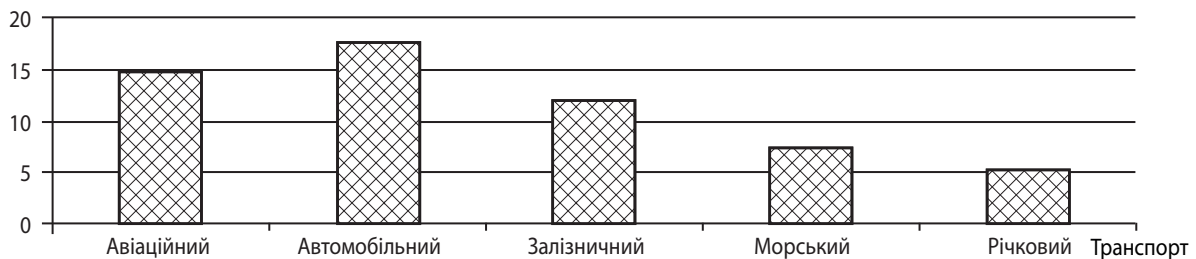


Рис. 4. Обсяг інвестицій транспортної системи країн ЄС, 2013 р.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Нечитайло У. П. Пряме іноземне інвестування: глобальний, національний та регіональний виміри / У. П. Нечитайло, О. Г. Чубар, В. М. Бондаренко // *Європейський вектор економічного розвитку*. – 2013. – № 2 (15). – С. 112.

2. Проблеми інвестування транспортної галузі України : зб. наук. праць за матеріалами II міжнародної науково-технічної конференції (27–28 березня 2012 р.) / Національний університет кораблебудування ім. адм. Макарова. – Миколаїв, 2012. – 35 с.

3. European Commission (2008), Implementation of the TEN-T priority projects: Progressreport, Bordo, 6.5.2008 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc](http://www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc)

4. European Commission, Key issues on the implementation of TEN-T priority projects, Informal Transport Council, 6.5.2008. – 2008 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc](http://www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc)

5. ITF, Investment in transport infrastructure 1995–2007 : Summary of aggregate trends, OECD, Paris. – 2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc](http://www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc)

6. ITF, Transport Infrastructure Investment : Options for Efficiency, OECD, Paris. – 2008 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc](http://www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc)

7. JTRC, Transport outlook 2009 : Globalisation, crisis and transport, Discussion Paper No. 2009-12, OECD/ITF, Paris, May [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc](http://www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc)

8. Методологическая основа для определения общих критериев, касающихся идентификации узких мест, недостающих звеньев и качества услуг на сетях инфраструктуры, Организация Объединенных Наций, Нью-Йорк и Женева, ЕЭК ООН (2009 год) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc](http://www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc)

## REFERENCES

“European Commission (2008), Implementation of the TEN-T priority projects: Progressreport, Bordo, 6.5.2008” [www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc](http://www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc)

“European Commission (2008), Key issues on the implementation of TEN-T priority projects, Informal Transport Council, 6. 5. 2008” [www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc](http://www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc)

“ITF (2009), Investment in transport infrastructure 1995–2007 : Summary of aggregate trends, OECD, Paris” [www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc](http://www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc)

“ITF (2008), Transport Infrastructure Investment : Options for Efficiency, OECD, Paris” [www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc](http://www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc)

“JTRC (2009), Transport outlook 2009 : Globalisation, crisis and transport, Discussion Paper No. 2009-12, OECD/ITF, Paris, May” [www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc](http://www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc)

“Metodologicheskaia osnova dlia opredeleniia obshchikh kriteriev, kasaiushchikhsia identifikatsii uzkih mest, nedostaiushchikh zvenev i kachestva uslug na setiakh infrastruktury, Organizatsiia Obedinennykh Natsiy, Niu-York i Zheneva, EEK OON (2009 god)” [The methodological basis for the definition of common criteria for the identification of bottlenecks, missing links and quality of service of infrastructure networks, the United Nations, New York and Geneva, UNECE (2009)]. [www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc](http://www.unece.org/fileadmin/.../doc/.../ECE-TRANS-WP5-2009-04r.doc)

Nechytailo, U. P., Chubar, O. H., and Bondarenko, V. M. “Priame inozemne investuvannia: hlobalnyi, natsionalnyi ta rehionalnyi vymiry” [Direct foreign investments: global, national and regional dimensions]. *Yevropeyskyi vektor ekonomichnoho rozvytku*, no. 2 (15) (2013): 112.

Problemy investuvannia transportnoi haluzi Ukrainy [Problems of transport investment branch of Ukraine]. Mykolaiv, 2012.